SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE

Date de parution : mardi 22 Mars 2011

RECUEIL DES ACTES ADMINISTRATIFS DU STIF

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

N°79– février 2011 et
conseil du 9 février 2011

INFORMATIONS

Sont publiées au recueil des actes administratifs du STIF :
- les délibérations du conseil du Syndicat ;
- les décisions du directeur général ou des directeurs, prises par délégation.

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

SOMMAIRE

Pages

Délibérations du conseil

Contrats, conventions financières

Délibération du conseil n°2011-0027 du 9 février 2011 – Exploitation des deux lignes régulières expresses empruntant l'autoroute A 14 – Avenant…… 23

Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France : contrats de type 2 et conventions partenariales, avenants aux contrats de type 1 et 2 et aux conventions partenariales : les contrats et/ou conventions joints aux délibérations sont consultables au siège du STIF 39 bis – 41 rue de Châteaudun à Paris 9ème du lundi au vendredi de 9 heures à 18 heures. A titre indicatif sont publiés le CT2 type et la convention partenariale type.

Contrat de type 2 (contrat type)……. 28

Convention partenariale type…… 170

Délibération du conseil n°2011-0026 du 9 février 2011 – Avenant n°5 au contrat de type 1 conclu entre le STIF et les entreprises privées de transport régulier de voyageurs en Ile-de-France…… 194

Délibération du conseil n°2011-0079 du 9 février 2011 - Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d'exploitation de type 2 / conventions partenariales - Réseau Aerial…… 199

Délibération du conseil n°2011-0080 du 9 février 2011 - Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d'exploitation de type 2 / convention partenariale – Réseau Arlequin/Plateau briard……. 200

Délibération du conseil n°2011-0081 du 9 février 2011 - Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d'exploitation de type 2 / convention partenariale – Réseau arpajonnais……. 201

Délibération du conseil n°2011-0082 du 9 février 2011 - Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d'exploitation de type 2 / convention partenariale – Réseau Bassin de Gonesse……. 202

Délibération du conseil n°2011-0083 du 9 février 2011 - Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d'exploitation de type 2 –

Réseau Milly la Forêt…….. 203

Délibération du conseil n°2011-0084 du 9 février 2011 - Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d'exploitation de type 2 – Réseau Bord de l'eau…….. 204

Délibération du conseil n°2011-0085 du 9 février 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d'exploitation de type 2 / convention partenariale – Réseau Châtelet-en–Brie/Pays de Seine……. 205

Délibération du conseil n°2011-0086 du 9 février 2011 - Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d'exploitation de type 2 – Réseau Claye Souilly…… 206

Délibération du conseil n°2011-0087 du 9 février 2011 - Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d'exploitation de type 2 / convention partenariale – Réseau Comète…… 207

Délibération du conseil n°2011-0088 du 9 février 2011 - Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d'exploitation de type 2 – Réseau desserte longue Sud Ile-de-France…….. 208

Délibération du conseil n°2011-0089 du 9 février 2011 - Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d'exploitation de type 2 / convention partenariale – Réseau Dourdannais…..…… 209

Délibération du conseil n°2011-0090 du 9 février 2011 - Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d'exploitation de type 2 / convention partenariale – Réseau Est Seine et Marne et Montois (ESMM)…..... 210

Délibération du conseil n°2011-0091 du 9 février 2011 - Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d'exploitation de type 2 / convention partenariale – Réseau étampois…… 211

Délibération du conseil n°2011-0092 du 9 février 2011 - Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d'exploitation de type 2 – Réseau Gagny-Le Bourget-Drancy…… 212

Délibération du conseil n°2011-0093 du 9 février 2011 - Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d'exploitation de type 2 / convention partenariale – Réseau Genovebus…… 213

Délibération du conseil n°2011-0094 du 9 février 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d'exploitation de type 2 / convention partenariale – Réseau Paladin…….. 214

Délibération du conseil n°2011-0095 du 9 février 2011 - Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d'exploitation de type 2 – Réseau Nord-Hurepoix-Essonne…….. 215

Délibération du conseil n°2011-0096 du 9 février 2011 - Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d'exploitation de type 2 / convention partenariale – Réseau du canton de Perthes en Gâtinais…….. 216

Délibération du conseil n°2011-0097 du 9 février 2011 - Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d'exploitation de type 2 / convention partenariale – Réseau scolaire Est-Yvelines…….. 217

Délibération du conseil n°2011-0098 du 9 février 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d'exploitation de type 2 / convention partenariale - Réseau Seine Sénart Bus..... 218

Délibération du conseil n°2011-0099 du 9 février 2011 - Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d'exploitation de type 2 / convention partenariale – Réseau Sit'Bus Stigo..... 219

Délibération du conseil n°2011-0100 du 9 février 2011 - Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d'exploitation de type 2 / convention partenariale – Réseau Siyonne..... 220

Délibération du conseil n°2011-0101 du 9 février 2011 - Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d'exploitation de type 2 / convention partenariale – Réseau Sol'R..... 221

Délibération du conseil n°2011-0102 du 9 février 2011 - Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d'exploitation de type 2 / convention partenariale – Réseau STILL..... 222

Délibération du conseil n°2011-0103 du 9 février 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d'exploitation de type 2 / convention partenariale – Réseau TRAMY élargi..... 223

Délibération du conseil n°2011-0104 du 9 février 2011 - Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d'exploitation de type 2 / protocole d'accord - Réseau Traverciel..... 224

Délibération du conseil n°2011-0105 du 9 février 2011 - Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d'exploitation de type 2 / convention partenariale – Réseau Val d'Essonne..... 232

Délibération du conseil n°2011-0106 du 9 février 2011 - Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d'exploitation de type 2 / convention partenariale – Réseau Val d'Yerres..... 233

Délibération du conseil n°2011-0107 du 9 février 2011 - Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d'exploitation de type 2 – Réseau Yerres Brie centrale..... 234

Délibération du conseil n°2011-0108 du 9 février 2011 - Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d'exploitation de type 2 / convention partenariale – Réseau Seine et Marne express - Lignes Mobilien 228 177 047 et 228 177 050..... 235

Délibération du conseil n°2011-0109 du 9 février 2011 - Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d'exploitation de type 2 / convention partenariale – Réseau Seine et Marne Express..... 236

Délibération du conseil n°2011-0110 du 9 février 2011 - Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d'exploitation de type 2 – Ligne Mobilien 040-040-023 « Brie-Comte-Robert – Boissy-St-Léger – Créteil L'Echat »..... 237

Délibération du conseil n°2011-0111 du 9 février 2011 - Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d'exploitation de type 2 –

Ligne Mobilien 065-065-050 « Sénart-Evry »……. 238

Délibération du conseil n°2011-0112 du 9 février 2011 - Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d'exploitation de type 2 / convention partenariale – Ligne pôle à pôle 065-487-077 « Citalien »…… 239

Délibération du conseil n°2011-0113 du 9 février 2011 - Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d'exploitation de type 2 – Réseau pôle à pôle 233 233 702…….. 240

Délibération du conseil n°2011-0114 du 9 février 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n° 1 au contrat d'exploitation de type 2 – Réseau Albatrans……. 241

Délibération du conseil n°2011-0115 du 9 février 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°1 au contrat d'exploitation de type 2 – Réseau interurbain de Rambouillet……. 242

Délibération du conseil n°2011-0116 du 9 février 2011 - Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 – Réseau R'Bus……. 243

Délibération du conseil n°2011-0118 du 9 février 2011 – Avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 – Réseau de Vélizy……. 244

Délibération du conseil n°2011-0119 du 9 février 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de France – Avenant n°1 à la convention partenariale – Réseau Deux rives de Seine……. 245

Délibération du conseil n°2011-0120 du 9 février 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France - Nouveau contrat d'exploitation de type 2/convention partenariale – Réseau Sénart Bus…… 246

Délibération du conseil n°2011-0121 du 9 février 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Convention partenariale – Réseau Versailles Le Chesnay……. 247

Délibération du conseil n°2011-0122 du 9 février 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d'exploitation de type 2/convention partenariale – Réseau Seine et Marne express…… 248

Affaires budgétaires et comptables

Délibération du conseil n°2011-0028 du 9 février 2011 – Emprunt – Approbation du contrat d'emprunt avec la Caisse des dépôts et consignations. 249

Tarification et télébillétique

Délibération du conseil n°2011-0029 du 9 février 2011 – Réforme des titres attribués par les départements aux personnes âgées et handicapées sous conditions de ressources…….. 296

Délibération du conseil n°2011-0030 du 9 février 2011 – Création des abonnements « Carte scolaire bus lignes régulières » et « Carte scolaire bus lignes régulières RPI » - Arrêt de la délivrance des abonnements scolaires subventionnés et des abonnements scolaires réglementés……. 310

PDU

Délibération du conseil n°2011-0031 du 9 février 2011 – Présentation du PDUIF…… 313

Schémas directeurs

Délibération du conseil n°2011-0032 du 9 février 2011 – Schéma directeur RER A – Convention de financement des études complémentaires pour l'achèvement du schéma directeur…….. 314

Grands projets d'investissement

Délibération du conseil n°2011-0034 du 9 février 2011 – Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales – Bus à haut niveau de service (BHNS) reliant la gare RER D de Villiers-Le-Bel - Gonesse – Arnouville à la gare RER B du Parc des Expositions de Villepinte……. 329

Délibération du conseil n°2011-0035 du 9 février 2011 – Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales – Raccordement ferroviaire RER D – RER B – Barreau de Gonesse……. 331

Délibération du conseil n°2011-0036 du 9 février 2011 – Tangentielle Nord – Phase 1 : Epinay sur Seine – Le Bourget – Convention de financement de la tranche fonctionnelle n°2……. 334

Délibération du conseil n°2011-0037 du 9 février 2011 – Tangentielle Nord – Phase 1 : Epinay sur Seine – Le Bourget – Pôle de Villetaneuse Université – Financement des études et travaux de la passerelle modes actifs et d'accès au bâtiment voyageurs……. 367

Délibération du conseil n°2011-0038 du 9 février 2011 – Prolongement à l'Est de la ligne 11 du métro – Bilan de la concertation préalable et lancement des études de schéma de principe…… 377

Délibération du conseil n°2011-0039 du 9 février 2011 – Conclusions du débat public et décision du STIF – prolongement du RER E à l'ouest (EOLE)…. 379

Délibération du conseil n°2011-0040 du 9 février 2011 – Prolongement de la ligne 12 du métro – Avant-projet de la phase 2 de Front populaire (ex-Proudhon – Gardinoux) à Mairie d'Aubervilliers…… 384

Délibération du conseil n°2011-0041 du 9 février 2011 – Avant-projet administratif modificatif n°2 et avenant aux conventions de financement relatives à la réalisation de l'opération – Tramway Villejuif – Athis-Mons puis Juvisy-sur-Orge – Première phase : Villejuif – Athis-Mons…… 407

Offre de transport

Délibération du conseil n°2011-0042 du 9 février 2011 – Marché pour la mise en place de navettes fluviales de transport régulier de personnes dans le bief parisien de la Seine (article 144-II-2°CMP) – Service de préfiguration à titre expérimental dénommé « Boucle Est » - Retrait de la délibération n°2010/0718 – Annulation de l'avenant n°2 approuvé par la délibération n°2010/0718 – Approbation d'une nouvelle délibération et d'un nouvel avenant n°2…… 480

Délibération du conseil n°2011-0043 du 9 février 2011 – Avenant n°1 à la convention de délégation de compétence à la communauté de communes du Provinois pour l'organisation d'une desserte de niveau local – Service de transport à la demande……. 486

Délibération du conseil n°2011-0044 du 9 février 2011 – Avenant n°1 à la convention de délégation de compétence à la communauté de communes de La Bassée pour l'organisation d'une desserte de niveau local – Service de transport à la demande……. 504

Délibération du conseil n°2011-0045 du 9 février 2011 – Délégation de compétence à la commune de Coubron (Seine-Saint–Denis)…….. 525

Délibération du conseil n°2011-0046 du 9 février 2011 – Délégation de compétence à la commune de Saint-Maur-des-Fossés (Val de Marne)……. 541

Délibération du conseil n°2011-0047 du 9 février 2011 – Délégation de compétence à la communauté d'agglomération Grand Paris Seine Ouest……. 557

Qualité de service et matériel roulant

Délibération du conseil n°2011-0048 du 9 février 2011 – Métro ligne 9 – Pont de Sèvres – Mairie de Montreuil – Renouvellement du matériel MF67 – Acquisition de 66 rames MF01……. 573

Délibération du conseil n°2011-0049 du 9 février 2011 – Schéma directeur du stationnement vélos……. 574

Délibération du conseil n°2011-0033 du 9 février 2011 – Prévention et sécurité sur les réseaux de bus privés – Approbation de la convention entre le STIF et la Région Ile-de-France portant sur le financement du programme d'équipements sécurité sur les réseaux de bus privés…… 612

Délibération du conseil n°2011-0072 du 9 février 2011 – Prévention et sécurité sur les réseaux de bus privés – Conventions relais pour une politique de prévention sur les lignes de bus privés desservant les territoires en politique de la ville……. 620

Délibération du conseil n°2011-0073 du 9 février 2011 – Prévention et sécurité sur les réseaux de bus privés – avenants aux contrats de type 2 portant sur la présence humaine…… 626

Délibération du conseil n°2011-0074 du 9 février 2011 – Prévention et sécurité sur les réseaux de bus privés – Conventions relais TICE, STA et société des transports Daniel Meyer…… 633

Marchés

Délibération du conseil n°2011-0050 du 9 février 2011 – Marché 2010-60 – Débranchement du tram-train T4 jusqu'au plateau de Clichy-Montfermeil – Marché d'études de système de transport et d'insertion urbaine…….. 646

Délibération du conseil n°2011-0051 du 9 février 2011 – Marché 2010-81 – Prolongement de la ligne 11 du métro à l'est – Etude d'impact, rédaction du schéma de principe et du dossier d'enquête publique……. 647

Délibération du conseil n°2011-0052 du 9 février 2011 – Marché 2010-82 –

Etudes techniques relatives au prolongement de la ligne 11 à l'est en vue d'élaborer le schéma de principe et le dossier d'enquête publique……. 648

Délibération du conseil n°2011-0053 du 9 février 2011 – Marché 2010-99 – Prestations de communication……. 649

Délibération du conseil n°2011-0054 du 9 février 2011 – Marché 2011-02 – Marché complémentaire au marché 2008-14 – Etudes d'insertion de tracés, impacts sommaires et préparation d'un DOCP…….. 650

Délibération du conseil n°2011-0055 du 9 février 2011 – Marché 2010-91 – Marché complémentaire au marché 2008-48 – Assistance à maîtrise d'ouvrage pour la négociation d'un nouveau cadre contractuel (contrat de type II) avec les entreprises privées exploitantes de lignes de transports publics regroupées au sein de l'association OPTILE…… 651

Délibération du conseil n°2011-0056 du 9 février 2011 – Marché 2010-32 – Refonte et maintenance de la plate-forme INTERNET d'information voyageurs…….. 652

Divers

Délibération du conseil n°2011-0057 du 9 février 2011 – Délégation de compétence pour l'organisation de la desserte régulière locale de Domont (modification erreur matérielle)……. 653

Délibération du conseil n°2011-0058 du 9 février 2011 – Transformation de postes au tableau des effectifs…… 654

Délibération du conseil n°2011-0059 du 9 février 2011 – Caractéristiques d'un emploi d'agent non-titulaire…….. 655

Décisions de la directrice générale

Offre de transport

Décision de la directrice générale n°2011-0124 du 01/02/2011 portant sur la régularisation de la situation de la ligne n°025-195-008 " Santeuil (Epagnes) - Cergy (Préfecture)" exploitée par l'entreprise " CEOBUS "..... 656

Décision de la directrice générale n°2011-0125 du 01/02/2011 portant sur la régularisation de la situation de la ligne n°025-195-014 "Sagy (Saillancourt Place) - Marines (Ces Les Hautiers)" exploitée par l'entreprise " CEOBUS"..... 657

Décision de la directrice générale n°2011-0126 du 01/02/2011 portant sur la modification de la ligne n°030-030-031 "Herblay/Taverny (Lycée/Collège/Place de Verdun) - Herblay/Montigny les Cormeilles (Avenue de la libération/ Bibliothèque Municipale)" exploitée par l'entreprise "CARS LACROIX "..... 658

Décision de la directrice générale n°2011-0127 du 01/02/2011 portant sur la régularisation de la situation de la ligne n°030-030-044 "Argenteuil (Gare du Val d'Argenteuil (Lycée Romain Rolland) - Cormeilles en Parisis (Carrefour L. Mourrier)" exploitée par l'entreprise "CARS LACROIX "..... 659

Décision de la directrice générale n°2011-0128 du 01/02/2011 portant sur la régularisation de la situation de la ligne n°040-040-007 "Combs la Ville (Gare

RER) - Brie Comte Robert (Ambroise Pare)" exploitée par l'entreprise "SOCIETE D'EXPLOITATION DE TRANSPORTS ET DE REPARATIONS AUTOMOBILES"..... 660

Décision de la directrice générale n°2011-0129 du 01/02/2011 portant sur la régularisation de la situation de la ligne n°040-040-012 "Boissy Saint Léger (Gare RER) - Santeny (RN)" exploitée par l'entreprise "SOCIETE D'EXPLOITATION DE TRANSPORTS ET DE REPARATIONS AUTOMOBILES"..... 661

Décision de la directrice générale n°2011-0130 du 01/02/2011 portant sur la régularisation de la situation de la ligne n°040-040-021 " Créteil (Echat) - Guignes (Les Sablons)" exploitée par l'entreprise "SOCIETE D'EXPLOITATION DE TRANSPORTS ET DE REPARATIONS AUTOMOBILES"..... 662

Décision de la directrice générale n°2011-0131 du 01/02/2011 portant sur la régularisation de la situation de la ligne n°040-040-023 " Brie Comte Robert (Piscine) - Créteil (L'Echat)" exploitée par l'entreprise "SOCIETE D'EXPLOITATION DE TRANSPORTS ET DE REPARATIONS AUTOMOBILES"..... 663

Décision de la directrice générale n°2011-0132 du 01/02/2011 portant sur la modification de la ligne n°045-045-005 "Crosne (Salvador Allende) - Villeneuve saint Georges (Gare RER)" exploitée par l'entreprise "STRAV"..... 664

Décision de la directrice générale n°2011-0133 du 01/02/2011 portant sur la régularisation de la situation de la ligne n°063-063-021 "Saint Fargeau Ponthierry (Baticop) - Avon (Lycée Uruguay)" exploitée par l'entreprise "ETABLISSEMENT DE SAINT FARGEAU PONTHIERRY"..... 665

Décision de la directrice générale n°2011-0134 du 01/02/2011 portant sur la modification de la ligne n°100-100-358 "Rueil Malmaison (Ville) - La Garenne Colombes (Europe)" exploitée par l'entreprise "RATP"..... 666

Décision de la directrice générale n°2011-0135 du 01/02/2011 portant sur la modification de la ligne n°228-228-015 "Salins (Le Roti) - Montereau (Gare Sncf)" exploitée par l'entreprise "PROCARS"..... 667

Décision de la directrice générale n°2011-0137 du 03/02/2011 portant sur la régularisation de la situation de la ligne n°003-003-309 "Crevecoeur (Place Saint Jean) - Tournan en Brie (Collège Vermay)" exploitée par l'entreprise "N°4 MOBILITES"..... 668

Décision de la directrice générale n°2011-0138 du 03/02/2011 portant sur la régularisation de la situation de la ligne n°003-351-503 "Ozoir la Ferrière (Intermarché) - Roissy en Brie (RER)" exploitée par l'entreprise "N°4 MOBILITES"..... 669

Décision de la directrice générale n°2011-0139 du 03/02/2011 portant sur la régularisation de la situation de la ligne n°003-351-507 "Ozoir la Ferrière (Anouilh) - Noisiel (RER)" exploitée par l'entreprise "N°4 MOBILITES"..... 670

Décision de la directrice générale n°2011-0140 du 03/02/2011 portant sur la régularisation de la situation de la ligne n°208-208-017 "Forges (Les Courreaux) - Montereau (Gare Sncf)" exploitée par l'entreprise "INTERVAL SEINE ET MARNE "..... 671

Décision de la directrice générale n°2011-0157 du 15/02/2011 portant sur la régularisation de la situation de la ligne n°054-054-020 " Meaux (Gare) –

Tremblay en France (Gare d'aéroport Charles de Gaulle 1) exploitée par l'entreprise "TRANS VAL DE FRANCE"..... 672

Décision de la directrice générale n°2011-0158 du 15/02/2011 portant sur la régularisation de la situation de la ligne n°007-007-054 "Chessy (Gare) - Magny le Hongre (Hôtels Val de France)" exploitée par l'entreprise " EUROPE AUTOCARS"..... 673

Décision de la directrice générale n°2011-0169 du 21/02/2011 portant sur la suppression de la ligne n°213-921-102 "Courbevoie (Hôtel de Ville) - Courbevoie (Hôtel de Ville)" exploitée par l'entreprise " VEOLIA TRANSPORT NANTERRE"..... 674

Décision de la directrice générale n°2011-0170 du 21/02/2011 portant sur la suppression de la ligne n°501-501-001 " Domont (Pigalle) - Domont (Gare Sncf)" exploitée par l'entreprise " REGIE DE DOMONT" 675

Décision de la directrice générale n°2011-0185 du 24/02/2011 portant sur la régularisation de la ligne n°057-057-008 " Gargenville (Hannecourt) - Epone (Gare Sncf)" exploitée par l'entreprise "COMPAGNIE DE TRANSPORTS DE VOYAGEURS DU MANTOIS INTERURBAINS"..... 676

Décision de la directrice générale n°2011-0186 du 24/02/2011 portant sur la régularisation de la ligne n°057-318-008 " Mantes la Ville (Gare Routière) - Dreux (Gare Routière) " exploitée par le Pool "COMPAGNIE DE TRANSPORTS DE VOYAGEURS DU MANTOIS INTERURBAINS - TRANSPORTS D'EURE ET LOIR - COURRIERS SEINE ET OISE"..... 677

Décision de la directrice générale n°2011-0187 du 24/02/2011 portant sur la régularisation de la ligne n° 057-318-118 "Saint Illiers le Bois (Place des Tilleuls) - Bréval (Collège des Nénuphars)" exploitée par l'entreprise "COMPAGNIE DE TRANSPORTS DE VOYAGEURS DU MANTOIS INTERURBAINS"..... 678

Décision de la directrice générale n°2011-0188 du 24/02/2011 portant sur la régularisation de la ligne n° 057-318-120 "Saint Illiers la ville (Place Louise Henry) - Magnanville (Lycée L.Sedar Senghor)" exploitée par l'entreprise "COMPAGNIE DE TRANSPORTS DE VOYAGEURS DU MANTOIS INTERURBAINS"..... 679

Délégations de signature

Décision de la directrice générale n°2011-0143 du 07/02/2011 portant délégation de signature..... 680

Versement de transport

Décision de la directrice générale n° 2011-0141 du 07/02/2011 relative à l'exonération du versement de transport..... 681

Décision de la directrice générale n° 2011-0142 du 07/02/2011 relative à l'exonération du versement de transport..... 683

Décision de la directrice générale n° 2011-0144 du 10/02/2011 relative à l'exonération du versement de transport..... 686

Décision de la directrice générale n° 2011-0145 du 10/02/2011 relative à

l'exonération du versement de transport..... 688

Décision de la directrice générale n° 2011-0146 du 10/02/2011 relative à l'exonération du versement de transport..... 690

Décision de la directrice générale n° 2011-0149 du 10/02/2011 relative à l'exonération du versement de transport..... 692

Décision de la directrice générale n° 2011-0150 du 10/02/2011 relative à l'exonération du versement de transport..... 694

Décision de la directrice générale n° 2011-0151 du 10/02/2011 relative à l'exonération du versement de transport..... 696

Décision de la directrice générale n° 2011-0152 du 10/02/2011 relative à l'exonération du versement de transport..... 698

Décision de la directrice générale n° 2011-0153 du 11/02/2011 relative à l'exonération du versement de transport..... 700

Décision de la directrice générale n° 2011-0154 du 11/02/2011 relative à l'exonération du versement de transport..... 703

Décision de la directrice générale n° 2011-0155 du 11/02/2011 relative à l'exonération du versement de transport..... 706

Décision de la directrice générale n° 2011-0156 du 11/02/2011 relative à l'exonération du versement de transport..... 708

Décision de la directrice générale n° 2011-0159 du 14/02/2011 relative à l'exonération du versement de transport..... 710

Décision de la directrice générale n° 2011-0160 du 14/02/2011 relative à l'exonération du versement de transport..... 713

Décision de la directrice générale n° 2011-0161 du 14/02/2011 relative à l'exonération du versement de transport..... 715

Décision de la directrice générale n° 2011-0162 du 14/02/2011 relative à l'exonération du versement de transport..... 717

Décision de la directrice générale n° 2011-0163 du 14/02/2011 relative à l'exonération du versement de transport..... 719

Décision de la directrice générale n° 2011-0164 du 14/02/2011 relative à l'exonération du versement de transport..... 721

Décision de la directrice générale n° 2011-0165 du 16/02/2011 relative à l'exonération du versement de transport..... 723

Décision de la directrice générale n° 2011-0166 du 17/02/2011 relative à l'exonération du versement de transport..... 725

Décision de la directrice générale n° 2011-0167 du 15/02/2011 relative à l'exonération du versement de transport..... 727

Décision de la directrice générale n° 2011-0168 du 15/02/2011 relative à

l'exonération du versement de transport..... 729

Décision de la directrice générale n° 2011-0171 du 18/02/2011 relative à l'exonération du versement de transport..... 731

Décision de la directrice générale n° 2011-0172 du 21/02/2011 relative à l'exonération du versement de transport..... 733

Décision de la directrice générale n° 2011-0173 du 21/02/2011 relative à l'exonération du versement de transport..... 735

Décision de la directrice générale n° 2011-0174 du 21/02/2011 relative à l'exonération du versement de transport..... 737

Décision de la directrice générale n° 2011-0175 du 21/02/2011 relative à l'exonération du versement de transport..... 739

Décision de la directrice générale n° 2011-0176 du 21/02/2011 relative à l'exonération du versement de transport..... 741

Décision de la directrice générale n° 2011-0177 du 21/02/2011 relative à l'exonération du versement de transport..... 745

Décision de la directrice générale n° 2011-0178 du 21/02/2011 relative à l'exonération du versement de transport..... 747

Décision de la directrice générale n° 2011-0179 du 22/02/2011 relative à l'exonération du versement de transport..... 749

Décision de la directrice générale n° 2011-0180 du 22/02/2011 relative à l'exonération du versement de transport..... 751

Décision de la directrice générale n° 2011-0181 du 22/02/2011 relative à l'exonération du versement de transport..... 753

Décision de la directrice générale n° 2011-0182 du 22/02/2011 relative à l'exonération du versement de transport..... 755

Décision de la directrice générale n° 2011-0183 du 22/02/2011 relative à l'exonération du versement de transport..... 758

Décision de la directrice générale n° 2011-0184 du 22/02/2011 relative à l'exonération du versement de transport..... 761

Décision de la directrice générale n° 2011-0189 du 22/02/2011 relative à l'exonération du versement de transport..... 764

Décision de la directrice générale n° 2011-0190 du 22/02/2011 relative à l'exonération du versement de transport..... 766

Décision de la directrice générale n° 2011-0220 du 24/02/2011 relative à l'exonération du versement de transport..... 768

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
11 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2011/0027
Séance du 9 Février 2011

EXPLOITATION DES DEUX LIGNES REGULIERES EXPRESSES EMPRUNTANT L'AUTOROUTE A 14

AVENANT DE PROLONGATION

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

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile-de-France ;

VU le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;

VU la Loi n° 93/122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques ;

VU les articles L. 1411-1 à L. 1411-18 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU le rapport définissant les caractéristiques des prestations devant être assurées par le délégataire ;

VU le rapport n° 2011/0027 ;

VU l'avis de la commission économique et tarifaire du 4 février 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

ARTICLE 1er : Les avenants n° 3 aux deux contrats signés le 27 mai 2005 pour l'exploitation des deux lignes régulières expresses « Les Mureaux – La Défense » et « Verneuil-Vernouillet – La Défense » empruntant l'autoroute A 14 sont approuvés.

ARTICLE 2 : La Directrice Générale est autorisée à signer les avenants visés à l'article 1 et annexés à la présente délibération, avec la CTCOP.

ARTICLE 3 : la Directrice Générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON

AVENANT N°3

AU CONTRAT D'EXPLOITATION du 27 mai 2005

LIGNE EXPRESS PAR AUTOCARS EMPRUNTANT L'AUTOROUTE A14

« Les Mureaux / La Défense »

Entre :

LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39bis-41, rue de Châteaudun à Paris (9ème), n° SIRET 287 500 078 00020, représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD, en vertu de la délibération n°2011____ du 9 février 2011,

ci-après désigné « **le STIF** »,

Et :

La Compagnie des Transports Collectifs de l'Ouest Parisien (CTCOP), Société par Actions Simplifiée au capital de 40 000€, immatriculée au registre du commerce de Versailles sous le numéro B 411 861 834, dont le siège social est situé 18, rue de la Senette, 78955, Carrières-sous-Poissy, représenté par Monsieur Xavier LECOMTE, son Président, dûment habilité,

ci-après désigné « **L'Exploitant** »,

Le STIF et l'Exploitant étant ensemble désignés ci-après soit la ou les « Parties ».

Préambule

Par décision du 8 avril 2005, le conseil d'administration du STIF a autorisé l'entreprise CTCOP à exploiter pour une durée de 5 ans la ligne régulière express « Les Mureaux – La Défense » qui emprunte l'autoroute A 14.

Par délibération en date du 7 juillet 2010, le conseil du STIF a décidé de proroger la convention d'exploitation jusqu'au 31 décembre 2011 pour permettre la mise en œuvre d'une procédure de délégation de service public.

La Société des Autoroutes Paris Normandie (SAPN), exploitant de l'autoroute A14, a décidé de ne plus appliquer de tarifs préférentiels aux véhicules de la CTCOP.
La fin de cet avantage engendre une augmentation substantielle des coûts d'exploitation, et nécessite une modification du compte de résultat prévisionnel.

Compte tenu de ce qui précède, il a été convenu :

Article 1 : Le compte de résultat prévisionnel (Annexe 6) pour la période du 17 octobre 2010 au 31 décembre 2011 tel que figurant à l'avenant n°2 est modifié à compter du 1er janvier 2011. Le compte de résultat prévisionnel pour la période du 1er janvier 2011 au 31 décembre 2011 est annexé au présent avenant.

Article 2 : Toutes les clauses du contrat d'exploitation en date du 27 mai 2005 non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, restent applicables de plein droit.

Fait à Paris, en deux exemplaires originaux, le

Pour le STIF.

Madame Sophie MOUGARD
Directrice générale

Pour l'Exploitant

Monsieur Xavier LECOMTE
Président

AVENANT N°3

AU CONTRAT D'EXPLOITATION du 27 mai 2005

LIGNE EXPRESS PAR AUTOCARS EMPRUNTANT L'AUTOROUTE A14

« Verneuil – Vernouillet via Orgeval / La Défense »

Entre :

LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39bis-41, rue de Châteaudun à Paris (9ème), n° SIRET 287 500 078 00020, représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD, en vertu de la délibération n°2010____ du 9 février 2011,

ci-après désigné « **le STIF** »,

Et :

La Compagnie des Transports Collectifs de l'Ouest Parisien (CTCOP), Société par Actions Simplifiée au capital de 40 000€, immatriculée au registre du commerce de Versailles sous le numéro B 411 861 834, dont le siège social est situé 18, rue de la Senette, 78955, Carrières-sous-Poissy, représenté par Monsieur Xavier LECOMTE, son Président, dûment habilité,

ci-après désigné « **L'Exploitant** »,

Le STIF et l'Exploitant étant ensemble désignés ci-après soit la ou les « Parties ».

Préambule

Par décision du 8 avril 2005, le conseil d'administration du STIF a autorisé l'entreprise CTCOP à exploiter pour une durée de 5 ans la ligne régulière express « Verneuil-Vernouillet via Orgeval – La Défense » qui emprunte l'autoroute A 14.

Par délibération en date du 7 juillet 2010, le conseil du STIF a décidé de proroger la convention d'exploitation jusqu'au 31 décembre 2011 pour permettre la mise en œuvre d'une procédure de délégation de service public.

La Société des Autoroutes Paris Normandie (SAPN), exploitant de l'autoroute A14, a décidé de ne plus appliquer de tarifs préférentiels aux véhicules de la CTCOP.
La fin de cet avantage engendre une augmentation substantielle des coûts d'exploitation, et nécessite une modification du compte de résultat prévisionnel.

Compte tenu de ce qui précède, il a été convenu :

Article 1 : Le compte de résultat prévisionnel (Annexe 6) pour la période du 17 octobre 2010 au 31 décembre 2011 tel que figurant à l'avenant n°2 est modifié à compter du 1er janvier 2011. Le compte de résultat prévisionnel pour la période du 1er janvier 2011 au 31 décembre 2011 est annexé au présent avenant.

Article 2 : Toutes les clauses du contrat d'exploitation en date du 27 mai 2005 non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, restent applicables de plein droit.

Fait à Paris, en deux exemplaires originaux, le

Pour le STIF.

Madame Sophie MOUGARD
Directrice générale

Pour l'Exploitant

Monsieur Xavier LECOMTE
Président

CONTRAT DE TYPE II

Le présent contrat est établi entre :

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

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

[Entreprise], société [type de société] de [Capital] €, inscrite au RCS de [] (n° SIREN / n° SIRET), dont le siège est situé [adresse], représentée par son Président, Monsieur [Nom du responsable de l'entreprise].

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

TITRE I - SOMMAIRE

TITRE I - SOMMAIRE 3

TITRE II - DISPOSITIONS GENERALES 6

Article 1 - Système contractuel 6
Article 2 - Objet et Champ d'application 6
Article 3 - Durée 7
Article 4 - Effet du contrat sur d'autres conventions 7
Article 5 - Droits et obligations des Parties 8
Article 6 - Exclusivité. 10
Article 7 - Portée des présentes 10
Article 8 - Cession des Droits / « intuitu Personae ». 10

TITRE III - LE SERVICE DE REFERENCE 12

CHAPITRE I - L'OFFRE DE REFERENCE 13

Article 9 - Description de l'offre de référence. 13
Article 10 - Programmation de l'offre de référence. 14
Article 11 - Modification de l'offre de référence 14

CHAPITRE II - LES OBLIGATIONS DE QUALITE DE SERVICE ASSOCIEES A L'EXECUTION DE L'OFFRE DE REFERENCE 16

Article 12 - Régularité. 16
Article 13 - Pôles d'échanges et gares routières 17
Article 14 - Accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR). 18
Article 15 - Information des voyageurs. 20
Article 16 - Politique de la ville. 21
Article 17 - Prévention et sûreté 21
Article 18 - Lutte contre la fraude. 23

CHAPITRE III - Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité 25

Article 19 - Equipement et suivi des véhicules. 25
Article 20 - Attitude commerciale de l'Entreprise et de ses personnels. 25

TITRE IV - TARIFICATION ET DISTRIBUTION DES PRODUITS TARIFAIRES 28

Article 21 - Dispositions tarifaires 28
Article 22 - Remontées des données de validation des titres 30
Article 23 - Distribution des produits tarifaires 32
Article 24 - Gestion communautaire 35

TITRE V - REALISATION DU SERVICE DE REFERENCE 36

CHAPITRE I - REALISATION DE L'OFFRE DE REFERENCE. 36

Article 25 - Continuité du service. 36
Article 26 - Information du STIF sur les perturbations significatives 36
Article 27 - Mesure de réalisation de l'offre de référence. 36
Article 28 - Pénalités pour non réalisation de l'offre de référence (hors grève). 37
Article 29 - Engagement de service et d'information par l'Entreprise en cas de grève. 37

CHAPITRE II - QUALITE DE SERVICE 39

Article 30 - Principe généraux. 39

Article 31 - Thèmes prioritaires de la qualité de service. 39
Article 32 - Critères d'appréciation de la qualité de service (indicateurs). 39
Article 33 - Modalités de mesures. 40
Article 34 - Niveau de service et intéressement....41

CHAPITRE III - COMMUNICATION....43
Article 35 - Principes de gouvernance des actions de communication 43
Article 36 - Identité du STIF et cohérence inter-régionale....44
Article 37 - Diffusion par le réseau de l'Entreprise. 46

TITRE VI - BIENS ET INVESTISSEMENTS 47

CHAPITRE I - REGIME DES BIENS....47
Article 38 - Biens mis à disposition de l'entreprise. 47
Article 39 - Biens propres. 47
Article 40 - Biens de reprise. 48

CHAPITRE II - OBLIGATIONS RELATIVES AUX BIENS 48
Article 41 - Entretien et maintenance. 48
Article 42 - Renouvellement et rénovation. 49
Article 43 - Matériel roulant. 49

CHAPITRE III - PROGRAMMATION ET SUIVI DES INVESTISSEMENTS REALISES PAR L'ENTREPRISE 51
Article 44 - Principes généraux 51
Article 45 - Programmation des investissements 52
Article 46 - Réalisation du programme d'investissements - Conditions de réalisation du PI52
Article 47 - Réalisation du programme d'investissements – suivi de la réalisation....53
Article 48 - Information en cas de modification du programme d'investissement 53

TITRE VII - REGIME FINANCIER 55

CHAPITRE I - LA REMUNERATION 56
Article 49 - Principes généraux relatifs à la rémunération. 56
Article 50 - Les recettes de trafic....57
Article 51 - Les recettes annexes. 60
Article 52 - Participations financières des collectivités....60
Article 53 - Les contributions du STIF 61

CHAPITRE II - RECETTES DIRECTES 63
Article 54 - Recettes directes au titre des forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers sur support Navigo....63
Article 55 - Recettes directes au titre des forfaits Imagine'R 63
Article 56 - Recettes directes au titre du ticket t+ 63

CHAPITRE III - INTERESSEMENT A LA VENTE 65
Article 57 - Financement du système de vente des dépositaires et intéressement à la vente des forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers....65
Article 58 - Intéressement à la vente de la carte Imagine'R....65
Article 59 - Intéressement à la vente du Ticket t+....65

CHAPITRE IV - LES ADAPTATIONS DE LA REMUNERATION LIEES A L'EXECUTION DU SERVICE DE REFERENCE 67
Article 60 - Principe général. 67
Article 61 - Ajustement des objectifs de recettes....67
Article 62 - Ajustement des contributions. 67
Article 63 - Mesures tarifaires....68

CHAPITRE V - INCITATIONS FINANCIERES EN TERMES D'OFFRE REALISEE ET DE QUALITE DE SERVICE 69
Article 64 - Incitation financière à la qualité de service. 69

CHAPITRE VI - MODALITES DE FACTURATION ET DE REGLEMENT.....73
Article 65 - Factures prévisionnelles. 73
Article 66 - Règlement des acomptes mensuels. 73
Article 67 - Facturation annuelle 75

CHAPITRE VII - FISCALITE.....77
Article 68 - Fiscalité 77

TITRE VIII - MODALITES D'EXECUTION DU CONTRAT 79

CHAPITRE I - INFORMATION, SUIVI ET CONTROLE.....79
Article 69 - Informations sur l'exécution du contrat 79
Article 70 - Comité de suivi. 82
Article 71 - Contrôle de l'exécution du contrat. 82

CHAPITRE II - VIE DU CONTRAT.....84
Article 72 - Responsabilité.....84
Article 73 - Assurances. 84
Article 74 - Garantie.....85

CHAPITRE III - SANCTIONS – FIN DE LA CONVENTION - INDEMNITES.....87
Article 75 - Sanctions Pécuniaires. 87
Article 76 - Sanctions coercitives. 87
Article 77 - Sanction résolutoire.....88
Article 78 - Résiliation. 88
Article 79 - Sort des biens en fin de convention. 88
Article 80 - Continuité du service en fin de contrat 92
Article 81 - Reprise des autres contrats et engagements de l'entreprise 93
Article 82 - Engagements financiers à la fin du contrat 93

CHAPITRE IV - DISPOSITIONS DIVERSES 95
Article 83 - Révision et sauvegarde. 95
Article 84 - Recours à la procédure d'avenant. 95
Article 85 - Procédure de conciliation. 96
Article 86 - Redressement, liquidation judiciaire et contrôle fiscal.....96
Article 87 - Jugement des contestations. 96
Article 88 - Election de domicile. 96
Article 89 - Non validité partielle. 97

TABLE DES ANNEXES 99

TITRE II - DISPOSITIONS GENERALES

Article 1 - Système contractuel

Le présent contrat est passé en application :

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

Article 2 - Objet et Champ d'application

Article 2-1 - Objet du contrat

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

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

- la consistance et les engagements de réalisation du service public régulier de voyageurs, appelé dans les articles suivants « service de référence », qui est défini au TITRE III -

- les obligations associées à « l'offre de référence » en matière de qualité de service, de tarification, de distribution des titres et de lutte contre la fraude, telles que définies dans les TITRE III -CHAPITRE II - et 0du Titre II ;

- la mesure de la réalisation de « l'offre de référence » et des obligations associées, dans les conditions prévues au TITRE V -CHAPITRE II -du Titre III ;

- le régime et les obligations relatives aux biens ainsi que les principes de programmation et de réalisation des investissements, qui sont définis au TITRE VI - ;

- la rémunération du service, dans les conditions prévues au TITRE VII -CHAPITRE I - ;

- les modalités spécifiques de fonctionnement de la relation contractuelle entre le STIF et l'Entreprise en termes d'information, de suivi, de contrôle, de révision et de fin de contrat (TITRE VIII -).

Article 2-2 - Champ d'application

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

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

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

– Activités de l'Entreprise exercées majoritairement hors de l'Ile-de-France ;

– Services de transports réguliers réservés aux élèves prévus à l'article 1 alinéa 3° du décret n°59-157 du 7 janvier 1959 précité et communément appelés « circuits spéciaux scolaires », et les services de transport à la demande prévus à l'article 1 alinéa 2 du même décret ;

- Services réguliers présentant un niveau d'offre inférieur à 2 allers et retours par jour ouvrable de base ou des caractéristiques commerciales spécifiques (clientèle et tarification) ;

– Services de transports réservés aux Personnes à Mobilité Réduite ;

– Services de transport occasionnel ou de transport privé.

– Services de transport à la demande, prévus à l'article 8 du décret n°59-157 du 7 janvier 1959.

Article 3 - Durée

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

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

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

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

Article 4 - Effet du contrat sur d'autres conventions

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

Article 5 - Droits et obligations des Parties

Article 5-1 - Le STIF

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

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

- fixe les relations à desservir ;

- désigne les exploitants et conclut avec eux des contrats de service public ;

- définit les modes d'exécution des services et les conditions générales d'exploitation ;

- définit l'offre de transport et le niveau de la qualité de service ;

- définit la politique tarifaire, décide la création des titres de transports et fixe les tarifs, compétence qui n'est pas susceptible d'être déléguée ;

- contrôle l'exécution du service de référence ;

- coordonne la modernisation du système de transport collectif francilien, en définissant les schémas de principe des grands investissements publics et en approuvant les avant-projets correspondant des maîtres d'ouvrages concernés ; Le STIF peut dans ce cas assurer la maîtrise d'ouvrage ;

- définit les principes de mise en œuvre de la loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux ;

- définit et met en œuvre, en lien avec la ou les collectivités concernées le cas échéant, la politique de communication, hormis celles des entreprises de transports ;

- définit, assure ou fait assurer l'information multimodale ;

- a accès, sans délai, à tous les équipements et documents lui permettant d'apprécier le respect par l'entreprise des règles de sécurité applicables au transport public de voyageur ;

- garantit le caractère intermodal des systèmes.

Article 5-2 - L'Entreprise

1. Obligations générales

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

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

– de transporter, s'analysant comme l'obligation pour l'Entreprise d'accepter et d'effectuer tout transport de voyageurs à des tarifs publics et conditions de transport déterminées par le STIF ;

– d'appliquer la tarification, considérée comme l'obligation pour l'Entreprise de vendre et d'accepter les produits tarifaires selon les conditions générales de vente et d'utilisation décidées par le STIF ;

– de participer à des systèmes intégrés en matière d'information, de délivrance des titres de transport, d'horaires et d'utilisation des points de correspondance ;

– de contribuer à la sécurité et sûreté des voyageurs.

2. Missions de l'Entreprise

Dans le cadre de ces obligations, l'Entreprise :

– assure le service de référence dans le respect des règles de sécurité qui s'imposent à elle en tant que transporteur de voyageurs et dans le respect des principes énoncés dans le Cahier des charges régional ;

– assure la fourniture, l'entretien, la maintenance et le renouvellement des matériels, installations et équipements nécessaires à l'exécution du service ;

– contribue à la promotion du service (marketing et développement) ;

– propose les adaptations de l'offre qui lui paraissent nécessaire compte tenu de sa connaissance des besoins de la clientèle ;

- met à disposition les informations dont elle dispose pour assurer le fonctionnement du dispositif d'information communautaire assuré par le STIF ;

– assure une information globale auprès de la clientèle et assure les relations avec les voyageurs ;

– contribue à la mise en œuvre de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux ;

– respecte les spécifications définies par le STIF en matière d'interopérabilité des systèmes et des réseaux et met en œuvre, en collaboration avec le STIF et les autres transporteurs, les moyens adéquats pour l'assurer ;

- informe le STIF sur l'exécution du service public et du présent contrat, notamment au moyen du rapport annuel ;

- réalise le programme d'investissement défini dans le présent contrat

– exerce une mission générale de conseil auprès du STIF et, à ce titre, est force de proposition tant en ce qui concerne la qualité, la modernisation des réseaux et leur interopérabilité, que le développement de l'offre et la coordination avec les autres transporteurs et autres services de transport en Ile-de-France.

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

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

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

Article 6 - Exclusivité.

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

Article 7 - Portée des présentes

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

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

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

Article 7-1 - Documents contractuels

Les documents contractuels sont :

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

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

Article 7-2 - Annexes et autres documents joints

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

Les documents suivants ont également valeur contractuelle sans être annexés :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TITRE III - LE SERVICE DE REFERENCE

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

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

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

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

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

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

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

Chacune de ces obligations fait l'objet :

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

CHAPITRE I - L'OFFRE DE REFERENCE

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

Article 9 - Description de l'offre de référence.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 10 - Programmation de l'offre de référence.

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

Article 11 - Modification de l'offre de référence

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

Article 11-1 - Principes généraux

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

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

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

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

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

1. Modifications temporaires sans incidence financière

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

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

2. Modifications temporaires avec incidence financière

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

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

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

1. les modifications pérennes sans incidence financière

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Les modifications pérennes avec incidence financière

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

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

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

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

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

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

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

Article 12 - Régularité.

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

La régularité est une priorité du STIF.

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

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

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

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

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

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

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

3. Les partenariats à mettre en œuvre.

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

- à répondre aux sollicitations des collectivités et à participer aux processus formalisés qu'elles mettent en œuvre pour améliorer la vitesse et la régularité ;

- à promouvoir et accompagner les démarches ayant un impact sur la rapidité et la ponctualité, en sensibilisant les collectivités locales sur la suppression des points durs et l'importance du partage de la voirie.

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

Informations à communiquer au STIF.

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

4. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité.

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

Article 13 - Pôles d'échanges et gares routières

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

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

a) Adaptation des horaires pour assurer les correspondances

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

b) Points d'arrêt

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

2. Les partenariats à mettre en œuvre

- L'Entreprise contribue à l'amélioration de la qualité des prestations apportées dans les gares routières en prenant part aux études pilotées par le STIF et aux études concernant le Plan de Déplacements Urbains (PDU) et ses déclinaisons locales (PLD) ;

- L'Entreprise s'engage à participer aux démarches partenariales avec les autres transporteurs et collectivités qui visent à la mise en œuvre d'une information multimodale dans les gares routières et pôles d'échange.

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

4. Informations à communiquer au STIF

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

5. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité

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

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

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

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

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

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

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

- Les véhicules accessibles aux Usagers en Fauteuil Roulant sont affectés aux lignes dont la mise en accessibilité est déclarée prioritaire dans le Schéma Directeur d'Accessibilité.
    - Dès déclaration d'accessibilité d'une ligne aux Usagers en Fauteuil Roulant (UFR), l'Entreprise dispose d'un délai de 2 mois pour :
        - dispenser à l'ensemble des personnels concernés une formation adéquate au bon fonctionnement des équipements d'accessibilité ;
        - mettre à jour et transmettre les documents d'information contractuels concernant l'accessibilité des lignes ;
        - apposer des stickers accessibles UFR sur les véhicules et les poteaux des arrêts accessibles ;
        - renseigner l'accessibilité UFR des points d'arrêts sur les plans et/ou fiches horaires de la ligne affichés aux points d'arrêt, sur internet, dans les véhicules ou distribués aux usagers.

- Lors d'un retirage postérieur à la déclaration d'accessibilité aux Usagers en Fauteuil Roulant de la ligne, l'entreprise s'engage à indiquer sur les plans de réseaux affichés aux points d'arrêt, sur internet, dans les véhicules ou distribués aux usagers, les lignes accessibles ;
- Les équipements d'information sonore et visuelle déployés à bord des véhicules le cas échéant sont maintenus en bon état de fonctionnement ;
- Les équipements permettant l'accessibilité des véhicules aux Usagers en Fauteuil Roulant sont testés régulièrement afin de garantir leur effectivité ;
- Tout équipement bénéficiant d'un financement du STIF est conforme avec les prescriptions du cahier de Référence du STIF.

2. Les partenariats à mettre en œuvre.

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

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

L'Entreprise participe aux études initiées par le STIF ou les collectivités locales de diffusion sonore aux arrêts sous une forme adaptée aux non-voyants et mal-voyants pour les points

les plus fréquentés ou les plus pertinents, particulièrement pour les perturbations prévues ou imprévues.

3. Informations à communiquer au STIF.

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

4. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité

- Disponibilité des Equipements (palettes).

Article 15 - Information des voyageurs.

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

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

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

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

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

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

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

1. Les partenariats à mettre en œuvre.

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

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

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

2. Informations à communiquer au STIF.

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

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

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

Article 16 - Politique de la ville.

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

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

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

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

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

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

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

Article 17 - Prévention et sûreté

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

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

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

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

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

- le renforcement du travail de prévention et des actions de sensibilisation ;

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

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

Renforcement du travail de prévention et des actions de sensibilisation :

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

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

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

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

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

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

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

2. Informations à communiquer au STIF :

Prévention :

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

Statistiques sûreté :

- atteintes physiques sur agents ;
- dégradations de biens ;
- ratio atteintes physiques / nombre de voyages ;
- nombre d'enregistrements d'incidents par caméras de vidéosurveillance embarquée avec mise à disposition des autorités compétentes.

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

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

Suivi des investissements :

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

3. Suivi des indicateurs de qualité de service :

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

Article 18 - Lutte contre la fraude.

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

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

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

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

Dans ce cadre l'entreprise doit :

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

2. Informations à communiquer au STIF :

- Aspect quantitatif de la fraude :
  - nombre et taux de fraudeurs constatés
  - nombre et taux de fraudeurs réels estimés en cas d'enquête réalisée par l'Entreprise
  - courbe de l'évolution de la fraude constatée sur l'année écoulée et si elle existe sur les 5 dernières années
  - information de synthèse sur la saisonnalité de la fraude par tranche horaire et période (semaine, soirée, week-end).

- Aspect financier de la fraude :
  - coûts constatés et/ou réels estimés (perte de recette)
  - coûts des moyens mis en place pour lutter contre la fraude
  - taux et coûts de recouvrement des amendes.

- Action sur la fraude et prévention :
  - Action sur les causes externes au transport (ex : comportement sportif, ludique, effets de bande, attitude de défi, …) ;
  - Action sur les causes internes au transport (ex : pièges tarifaires, obstacles matériels, ...)
  - Moyens humains et matériels mis en œuvre pour lutter contre la fraude
  - Bilan des actions mises en place et perspectives
  - Taux de contrôle
  - Lien avec les indicateurs Disponibilité des Equipements (valideurs et équipements de sûreté existants) et Attitude Conducteur traités.

CHAPITRE III - Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité

Article 19 - Equipement et suivi des véhicules.

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

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

2. Informations à communiquer au STIF :

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

3. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité :

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

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

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

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

Traitement des réclamations voyageurs :

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

- En informant, a minima, le client des suites donnée à sa réclamation … voire en présentant des excuses / réparant l'erreur quand le client a subi un préjudice ;
- L'Entreprise s'engage à analyser et exploiter les informations issues des réclamations clients pour mettre en place des actions correctives et préventives et améliorer ainsi la qualité de service.

- L'Entreprise poursuit ses efforts pour améliorer le traitement des réclamations, notamment par l'utilisation croissante de médias interactifs (téléphone, courriel).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Informations à communiquer au STIF :

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

3. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité :

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

TITRE IV - TARIFICATION ET DISTRIBUTION DES PRODUITS TARIFAIRES

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

Article 21 - Dispositions tarifaires.

Article 21-1 - Développements liés à la tarification.

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

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

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

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

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

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

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

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

Deux types d'évolutions tarifaires sont définies :

- Les évolutions ordinaires
- Les évolutions exceptionnelles

1. Les évolutions ordinaires :

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

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

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

2. Les évolutions exceptionnelles :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L'entreprise fournit chaque année:

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

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

Article 21-3 - Validation des titres.

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

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

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

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

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

Article 22 - Remontées des données de validation des titres

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

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

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

Article 22-1 - Principe des remontées.

Ces données concernent notamment :

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

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

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

- en cas de difficulté technique relative à l'infrastructure de communication, le STIF et l'Entreprise mettent en place, pour les différents flux d'information concernés, un mode de transfert dit « dégradé » qui sera défini conjointement ;

- le STIF peut solliciter l'Entreprise en cas de détection de défauts majeurs et répétés sur les données remontées. L'Entreprise s'engage, dans ce cas, à faire un retour d'information sur ce qui est connu des causes probables du défaut dans un délai de 8 jours, à rechercher une solution corrective et à indiquer son calendrier de mise en œuvre dans les meilleurs délais.

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

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

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

L'Entreprise fournit chaque semestre :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 23 - Distribution des produits tarifaires

Article 23-1 - Réseaux de Vente

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

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

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

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

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

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

Article 23-2 - Réseau de dépositaires

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

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

Article 23-3 - Vente à bord des bus.

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

Article 23-4 - Réseau d'Agences

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

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

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

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

L'entreprise fournit annuellement :

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

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

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

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

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

1. <u>Conditions d'expérimentation</u>

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

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

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

Elle repose sur une démarche en trois temps :

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Conditions de généralisation

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

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

Article 23-6 - Conventions spécifiques.

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

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

Article 24 - Gestion communautaire

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

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

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

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

Article 24-2 - Charte du système télébillettique Navigo

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

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

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

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

TITRE V - REALISATION DU SERVICE DE REFERENCE

CHAPITRE I - REALISATION DE L'OFFRE DE REFERENCE.

Article 25 - Continuité du service.

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

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

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

Article 26 - Information du STIF sur les perturbations significatives

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La pénalité est proportionnelle au kilométrage de la course.
Entre 100% et 99,7% de KCC réalisés, l'entreprise n'encourt aucune pénalité.
Entre 99,7% et 99% de KCC réalisés l'entreprise se voit appliquer une pénalité de 5 euros par kilomètre non réalisé.
En deçà de 99% de KCC réalisés l'entreprise se voit appliquer une pénalité de 10 euros par kilomètre non réalisé.

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

1. Plan de transport adapté :

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

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

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

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

2. Plan d'information des voyageurs :

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

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

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

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

- la fiabilité de la prévision annoncée 24 heures avant le début de la perturbation ;

- le respect du plan d'information des voyageurs joint en Annexe B.4.

3. Remboursement des voyageurs :

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

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

4. Audits et contrôles :

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

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

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

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

CHAPITRE II - QUALITE DE SERVICE

Article 30 - Principe généraux.

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

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

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

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

Trois thèmes sont complétés par de nouveaux indicateurs :

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

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

Article 31 - Thèmes prioritaires de la qualité de service.

Les engagements qualité portent sur les six thèmes suivants :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 33 - Modalités de mesures.

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

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

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

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

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

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

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

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

Indicateur non soumis à bonus - malus		
Lutte contre la fraude	Taux de contrôle	

Article 34 - Niveau de service et intéressement.

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

   La valeur supérieure correspond au bonus maximal ;

   La valeur inférieure correspond au malus maximal ;

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

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

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

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

1 - Régularité et gestion des correspondances : 15% ;

2 - Information voyageur : 30% ;

6 – Attitude commerciale de l'entreprise et de ses personnels : 30% ;

4 – Equipement et suivi des véhicules : 15% ;

5 – Confort et netteté/propreté des véhicules : 10%.

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

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

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

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

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

CHAPITRE III - COMMUNICATION

Article 35 - Principes de gouvernance des actions de communication

Article 35-1 - Preambule

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 35-3 -
Article 35-4 - Elaboration de la politique commune de communication

1. Échanges STIF / Entreprise.

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

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

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

2. Réunion générale de coordination.

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

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

1. Réunions régulières de suivi

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

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

2. Principes de validation.

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

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

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

Article 36-1 - Principes et obligations

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

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

Article 36-2 - Les marques

Les marques ayant fait l'objet d'un dépôt par le STIF auprès de l'INPI sont la propriété du STIF, qu'il s'agisse de marques verbales ou semi-figuratives (logos). Pour toute autorisation d'utilisation des marques actuelles du STIF (dont la liste est précisée dans l'Annexe F.1 du présent contrat), l'Entreprise doit impérativement prendre contact par courrier avec la Direction de la Communication du STIF.

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

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

Article 36-3 - Habillage du matériel roulant

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

l'habillage extérieur des véhicules est défini par le STIF à partir de sa charte d'habillage (cf. 0) du matériel roulant en Ile-de-France pour tous les véhicules neufs ou faisant l'objet d'un programme de rénovation. L'entreprise s'engage à ce que ces véhicules respectent tous la charte du STIF.

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

Article 36-4 - Supports et documents de communication voyageurs

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 36-6 - Les espaces de transport

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

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

Article 37-1 - Documents produits par le STIF

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

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

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

TITRE VI - BIENS ET INVESTISSEMENTS

CHAPITRE I - REGIME DES BIENS.

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

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

Article 38-1 - Mise à disposition**.**

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

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

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

Article 38-2 - Inventaire

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

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

La mise à disposition des installations comporte précisément :

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

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

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

Article 38-3 - Cession-mise au rebut

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

Article 39 - Biens propres.

Les biens propres sont les biens appartenant à l'Entreprise, hors biens de reprise tels qu'indiqués à l'Article 79-4 - du présent contrat.

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

Article 40 - Biens de reprise.

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

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

CHAPITRE II - OBLIGATIONS RELATIVES AUX BIENS

Article 41 - Entretien et maintenance.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 42 - Renouvellement et rénovation.

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

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

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

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

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

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

Article 43 - Matériel roulant.

Article 43-1 - Parc de matériel roulant**.**

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

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

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

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

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

Compte tenu de son plan d'investissement, l'entreprise indique dans un plan (Annexe F.5), ligne par ligne, la date prévisionnelle à laquelle la ligne est entièrement exploitée avec des véhicules accessibles.
En cas de non respect de ce plan d'affectation, l'entreprise encourt une pénalité de 1000 € HT par véhicule et par mois calendaire de non affectation.

Article 43-2 - Plan d'investissement du parc

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

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

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

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

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

Dans le cas du non-renouvellement des véhicules tel que prévu au plan d'investissement de l'Annexe D.2, le montant des amortissements et des frais financiers correspondant est déduit de la contribution C2, telle que définie à l'Article 53-3 -. Les charges calculées (marge et aléa) sont également ajustées en conséquence.
NB : l'âge moyen s'apprécie par référence à l'Annexe D.5
En cas de

- dépassement de l'âge moyen de 7 ans réels au 1er janvier (avec une tolérance de1%) ; l'Entreprise s'expose à une « Pénalité âge moyen » = (Nombre de mois de dépassement) X 10 000 €
- dépassement de l'âge réel de 15 ans pour les véhicules en circulation sur les lignes régulières du contrat et ne faisant pas partie de la réserve ; l'Entreprise s'expose à une Pénalité « âge réel maximum » = (Nombre de mois de dépassement) X nombre de véhicule x 5000 €
- non fourniture de l'ensemble des informations relatives à l'Annexe D.1, à l'Annexe D.2 ou à l'Annexe D.5 (Soit 0 ou une valeur mais pas de case vide au sein des documents), l'Entreprise s'expose à une Pénalité « production de documents » dont le montant est fixé à l'Article 75 -

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

Article 43-4 - Prestations pour le compte de tiers

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 44 - Principes généraux

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

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

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

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

Article 45 - Programmation des investissements

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

Article 45-1 - Présentation

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

Article 45-2 - Ajustement de la programmation

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

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

Article 46-1 - Principes généraux

L'acquisition des matériels prévus au plan d'investissement ou la réalisation de travaux ne peuvent être engagés qu'après et sur la base de l'accord écrit du STIF.
L'instruction réalisée par le STIF permet, sur la base du dossier remis par l'Entreprise et d'échanges complémentaires, de valider l'opportunité de la réalisation de l'investissement, notamment sur les aspects suivants :

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

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

- un courrier daté du transporteur => demande de paiement

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

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

Article 46-2 - Véhicules

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

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

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

Article 46-3 - Autres équipements que le matériel roulant

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

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

L'Entreprise rend compte annuellement au STIF, dans le cadre du comité de suivi et du rapport annuel, de la réalisation du programme d'investissement.
L'Entreprise tient à jour annuellement un tableau suivi du programme d'investissement présentant :
- Les dépenses d'investissement réalisées par famille/opération ;
- Les coûts prévisionnels du programme d'investissement par famille/opération.
L'Entreprise adjoint à ce tableau un commentaire permettant d'expliquer les décalages entre les dépenses réalisées et les coûts prévisionnels.
Dans le cas où l'Entreprise ne réaliserait pas l'intégralité du plan d'investissement contractuel, elle s'engage à reverser la différence entre le montant des dépenses (dotation aux amortissements et frais financiers associés) réalisées et le montant des dépenses (dotation aux amortissements et frais financiers associés) prévues au programme d'investissement. Si l'investissement est simplement décalé, le plan d'investissement est décalé d'autant (début et fin de la comptabilisation).

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

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

Afin de permettre au STIF de veiller au respect des objectifs poursuivis, les parties conviennent de soumettre au comité de suivi les modifications significatives du programme

d'investissements susceptibles d'avoir un impact sur le confort, la régularité ou la qualité de service offert aux voyageurs.

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

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

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

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

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

TITRE VII - REGIME FINANCIER

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

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

La clarté du mécanisme de rémunération :

- individualisation des versements du STIF par nature de charges (fonctionnement / investissement) ;

- séparation de ce qui relève de la couverture de charges par rapport à ce qui constitue un intéressement.

Sa lisibilité :

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

CHAPITRE I - LA REMUNERATION

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

Article 49 - Principes généraux relatifs à la rémunération.

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

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

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

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

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

Les ressources de l'Entreprise sont les suivantes :

- **les recettes de trafic collectées et les contributions liées aux recettes reconstituées**, telles que modulées du partage de risqueentre le STIF et l'Entreprise selon les dispositions de l'Article 50 - ;

- **Les recettes liées aux activités annexes** et toute autre ressource perçue par l'Entreprise

- **les contributions versées par le STIF** :

  - une contribution C1 liée aux charges d'exploitation destinées à couvrir les obligations de service public liées au présent contrat (la taxe professionnelle et la taxe foncière font l'objet chaque année d'un remboursement à l'Euro/l'Euro) ; la contribution C1 est détaillée à l'Article 53-2 - ;

  - d'une contribution C2 au financement des investissements, décrite à l'Article 53-3 -.

- les autres concours publics dont l'Entreprise est susceptible de bénéficier pour la réalisation du service de référence et qui participent à l'équilibre du contrat.

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

- un intéressement à la vente, décrit à l'Article 57 -

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

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

Article 50 - Les recettes de trafic.

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

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

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

1. **Recettes de trafic collectées**

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

RT1 = (P(t+ ; DT) x NV(t+ ; DT)) + (P(t+ ; PT) x NV(t+ ; PT)) + (Pt+u x NVt+u) + (Ptab x NVtab)

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

RT2 = Participation voyageurs + Recettes tiers

2. **Contributions liées aux recettes de trafic reconstituées**

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

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

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

Avec :

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

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

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

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

1. **Pour les contributions liées aux recettes reconstituées**

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

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

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

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

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

2. A compter du 1er janvier 2011

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dans ce cadre :

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

Article 50-5 - Transferts entre titres scolaires

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

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

Article 50-6 - Intéressement aux recettes de trafic

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 51 - Les recettes annexes.

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

Article 52 - Participations financières des collectivités

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

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

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

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

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

Article 53 - Les contributions du STIF

Article 53-1 - Principe général

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

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

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

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

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

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

1. Le montant « C11 ».

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

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

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

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

2. Le montant « C12 »

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

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

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

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

3. Le montant « C13 »

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CHAPITRE II - RECETTES DIRECTES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 56 - Recettes directes au titre du ticket t+

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

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

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

CHAPITRE III - INTERESSEMENT A LA VENTE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Avec :
FV : Financement de la vente HT ;
CA : Chiffre d'affaires annuel des FMHJ HT.

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

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

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

Article 59 - Intéressement à la vente du Ticket t+

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

-

« IPV HT = 6% (NtDT x PtDT + NtPT x PtPT)

Avec :

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

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

Article 60 - Principe général.

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

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

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

Article 61 - Ajustement des objectifs de recettes

Pour les modifications intervenues l'année n, l'évaluation forfaitaire des variations attendues de recettes de trafic telle que évaluée conjointement par le STIF et l'Entreprise vient modifier l'objectif de recettes de trafic à partir de l'année n+1.

Article 62 - Ajustement des contributions.

Le calcul du montant de charges supplémentaires est effectué sur la base de la variation marginale des coûts de production nécessaire à la réalisation de l'offre modifiée l'année n, sur la base d'un devis dont le modèle type est fourni par le STIF à l'Entreprise..

Pour l'année n, le montant de la contribution C11 est ajusté des charges de l'offre nouvelle, selon la formule suivante :

$$C11n' = C11n + \text{ajustement de } C11n$$

A partir de l'année n+1, le montant de la contribution C11 est ajusté des charges de l'offre nouvelle, minorées ou majorées du montant prévisionnel des variations estimées de recettes de trafic liées à cette modification du service de référence, selon la formule suivante :

$$C11n+1' = C11n+1 + \text{ajustement de } C11n+1$$

Avec :

- *ajustement de C11n = montant des charges n liées à la modification d'offre.*
- *ajustement de C11n+1 = montant des charges n+1 liées à la modification d'offre+/-montant de recettes de trafic n+1 induites par l'offre modifiée.*

En outre, la contribution C2 peut être revue si la modification de l'offre a des impacts sur les charges liées aux investissements :

$$C2n' = C2n + \text{ajustement de } C2n$$

Les nouvelles contributions C11n' et C2n' ainsi déterminées se substituent alors contractuellement aux C11n0 et C2n0 pour la détermination, d'une part des acomptes définis à l' Article 66 - et d'autre part des contributions calculées dans le cadre de la facturation annuelle.

Article 63 - Mesures tarifaires

Article 63-1 - : Création d'un titre ou modification significative d'un titre.

Pour toute décision du STIF de création de nouveaux titres ou de modification importante des conditions d'utilisation d'un titre existant, un avenant prendra en compte, en cas d'impact significatif, les conséquences de ces décisions, notamment sur les dépenses ou économies supplémentaires éventuelles.

Article 63-2 - Cas d'alerte à la pollution.

Les dispositions de la loi sur l'air du 30 décembre 1996 ainsi que de l'arrêté inter-préfectoral du 24 juin 1999 font obligation au Transporteur d'offrir la gratuité, au moins sur certaines communes, des transports collectifs.

En cas d'alerte à la pollution, le STIF a décidé que la gratuité est offerte aux clients occasionnels sur l'ensemble des services contractuels les jours couverts par les décisions prises par le Préfet de Région en application de la loi sur l'air. La perte de recettes de trafic correspondante est compensée par le STIF selon les bases précisées à l'Annexe F.4

Cette compensation fait partie intégrante des recettes de trafic définies à l'Article 50-1 -.

A ce titre, elle est prise en compte pour le calcul du partage des risques prévu à l'Article 50-3 - .

Ces montants, définis aux conditions tarifaires de l'année 2008, sont actualisés en fonction de l'augmentation tarifaire moyenne décidée par le STIF.

Les dépenses supplémentaires (renforcements des services et dépenses exceptionnelles de communication) font l'objet d'un devis proposé au STIF qui, après accord, en assure le remboursement. En l'absence de réponse dans un délai d'un mois, l'accord du STIF est réputé acquis.

Si la durée d'une alerte à la pollution devait être supérieure à cinq jours consécutifs, le STIF et l'Entreprise procèdent à une réévaluation de l'estimation correspondante pour tenir compte, le cas échéant, des pertes de recettes de trafic liées aux abonnements.

Article 63-3 - Autres mesures de gratuité partielle ou totale.

Pour les autres cas où une mesure de gratuité totale ou partielle doit être appliquée à l'ensemble des services, à la demande du STIF, les modalités de calcul sont les mêmes que celles en cas d'alerte à la pollution. En cas de mesures limitées à certaines lignes, l'Entreprise précise au STIF, pour accord et avant application de la mesure, les estimations de recettes correspondantes.

CHAPITRE V - INCITATIONS FINANCIERES EN TERMES D'OFFRE REALISEE ET DE QUALITE DE SERVICE

Article 64 - Incitation financière à la qualité de service.

Article 64-1 - Bonus/Malus relatifs aux indicateurs de qualité de service.

Les engagements souscrits contractuellement pour la qualité de service au chapitre 2 du Titre II trouvent leur contrepartie dans un système d'incitation du type « bonus/malus » décrit dans les Annexe B.1 et Annexe B.2.

Le résultat d'un indicateur, à l'exception de l'indicateur « taux de contrôle », est exprimé en % et correspond à un taux de conformité, calculé en rapportant le nombre d'observations conformes au service de référence, au nombre d'observations totales (cf. Annexe B.1 du présent contrat sur les méthodes de mesure des indicateurs de qualité de service).

Jusqu'au 31 décembre 2010, deux systèmes sont amenés à cohabiter :

- Soit l'entreprise souhaite rester dans le système du Contrat type 1 jusqu'à cette échéance afin de se préparer aux nouvelles exigences, auquel cas le système d'intéressement reste celui du Contrat type 1.
- Soit l'entreprise souhaite basculer dans le nouveau système d'intéressement dès la signature du contrat, auquel cas ce sont les principes ci-dessous qui s'appliquent. En outre, le montant du bonus-malus appliqué est plus important dans ce système que dans le système précédent.

En tout état de cause, à partir du 1er janvier 2011, toutes les entreprises auront basculé au présent système :

Description du système :

Le système repose, pour chaque indicateur sur la fixation de 3 valeurs de référence auxquelles sera comparé, à l'issue de chaque année du contrat, le résultat annuel de l'indicateur. Ces valeurs de référence sont définies comme suit :

- valeur « Objectif » si le résultat annuel de l'indicateur est égal à cette valeur, il ne donne lieu ni à bonus, ni à malus ;

- valeur « Supérieur » : si le résultat annuel de l'indicateur est supérieur ou égale à cette valeur, il donne lieu au bonus maximal ;

- valeur « Inférieur » : si le résultat annuel de l'indicateur est inférieur ou égal à cette valeur, il donne lieu au malus maximal.

Toute valeur du résultat annuel compris entre « Inférieur » et « Supérieur » donne lieu, selon le cas, à un malus ou à un bonus égal au rapport entre la valeur de l'indicateur et l'objectif d'une part et l'amplitude entre l'objectif et la borne inférieure ou supérieure multipliée par la valeur maximale du bonus-malus.

Principe général de calcul :

$$\text{Bonus} = \text{bonus maximum} * \frac{\text{Valeur - Objectif}}{\text{Valeur Sup – Objectif}}$$

$$\text{Malus} = \text{malus maximum} * \frac{\text{Valeur – Objectif}}{\text{Valeur Inf – Objectif}}$$

Si l'Entreprise n'est pas en mesure de présenter une mesure pour l'indicateur, elle encourt le malus maximal.

Les valeurs communes, définies pour chaque indicateur, restent les mêmes pour toute la durée du contrat. Pour certaines entreprises, en fonction des résultats au moment de la signature du contrat, des paliers sont définis les premières années pour certains indicateurs. Les valeurs « objectifs », « supérieur » et « inférieur » progressent alors chaque année pour atteindre rapidement les valeurs communes.

Rappel du système du contrat type 1 (valable jusqu'au 31 décembre 2010) :

Pour chaque indicateur, le calcul du bonus-malus repose sur les principes suivants :

1. Un « point objectif » de qualité de service est fixé contractuellement pour chaque indicateur ; il est identique pour toutes les entreprises concernées par le cahier des charges régional (Xobj) ;

   Xobj est exprimé en pourcentage et est précisé pour chaque indicateur en annexe 7 du contrat type I ;

2. Le « point de référence » est mesuré puis fixé contractuellement pour 2007 ($Xref_0$), pour chaque indicateur et pour chaque entreprise ; il est exprimé en pourcentage ; il est actualisé chaque année et dès 2008 ($Xref_n$) par application d'un pas de progression annuel conformément à la formule suivante :

   $$Xref_n = Xref_{n-1} + [10\% * (Xobj - Xref_0)]$$

   $$\text{En 2008, } Xref_{n-1} = Xref_0 = Xref_{2007}$$

3. Un « Bonus maximal » est défini. Il correspond à l'atteinte du « point objectif » de qualité de service fixé pour cet indicateur. Il est appelé « Bmax » et la valeur du Bonus maximal (Bmax) est identique pour les 5 indicateurs.

   Un Malus maximal (Mmax) est défini dont le montant est identique à celui de Bonus maximal.

4. Le bonus ou le malus se calcule comme suit pour chaque indicateur :

   Si le résultat de l'indicateur est supérieur ou égal à l'objectif de qualité de service Xobj, l'Entreprise perçoit le bonus maximum :

   $$\text{Si } Xn \geq Xobj, \text{ alors Bonus} = B\ max$$

   Si la mesure est comprise entre le niveau de référence actualisé de l'Entreprise et l'objectif de qualité de service, l'Entreprise perçoit un bonus proportionnel à l'écart constaté :

   $$\text{Si } Xréf_n \leq Xn < Xobj, \text{ alors Bonus} = B\ max * \frac{(Xn - Xréf_n)}{(Xobj - Xréf_n)}$$

   Si la mesure est inférieure au niveau de référence actualisé de l'Entreprise, celle-ci acquitte un malus dont la valeur est absolue par point d'écart et plafonnée à la valeur du malus maximal :

Si Xn < Xréf n, alors Malus = Mmax/6 * [(Xrefn - Xn)*100] avec Malus ≤ Mmax

Pour chaque année de calcul n, le bonus-malus total de l'Entreprise est égal à la somme des bonus diminués des malus :

$$(Bonus/Malus)_{total} = \sum_{i=1}^{5}(Bonus_i - Malus_i)$$

Avec :

i : indice de l'indicateur (i = 1 à 5)
i = 1 pour l'indicateur « Information théorique aux points d'arrêt »
i = 2 pour l'indicateur « Information théorique à bord des véhicules »
i = 3 pour l'indicateur « Taux de disponibilité des équipements des véhicules »
i = 4 pour l'indicateur « Etat et netteté intérieurs et extérieurs des véhicules »
i = 5 pour l'indicateur « Attitude du conducteur »

Article 64-2 - Pénalités pour situation inacceptable.

Pour quatre indicateurs, le bonus-malus est éventuellement complété d'une pénalité pour situation inacceptable dans les cas suivants :

Régularité et gestion des correspondances :

1 Passage en avance ;
2 Retard supérieur à 15 minutes du fait de l'Entreprise ;

Information écrite aux points d'arrêts en situations perturbées prévues :

3 en cas d'absence d'information sur la nature, la date, le début et la fin prévisionnelle d'une situation perturbée dès lors qu'elle était prévue ;

Information écrite à bord du véhicule en situations perturbées prévues :

4 de manière identique, en cas d'absence d'information sur la nature, la date, le début et la fin prévisionnelle d'une situation perturbée dès lors qu'elle était prévue

Attitude du conducteur :

5 si le conducteur fume à bord du véhicule ;
6 ou téléphone en conduisant ;
7 ou n'est pas disponible pour renseigner un client hors raisons de service.
8 ou refuse de prendre en charge un Usager en Fauteuil Roulant sur une ligne déclarée accessible à un arrêt déclaré accessible non lié à une impossibilité technique.

Il est rappelé qu'en cas de constat d'un même manquement à la fois par l'Entreprise dans le cadre de ses mesures de qualité de service et par le STIF dans le cadre de ses contrôles ponctuels relatifs au Règlement d'exploitation, seule la pénalité pour situation inacceptable s'applique.

(1)	Passage en avance.	400 euros
(2)	Retard supérieur à 15 minutes du fait de l'Entreprise.	400 euros
(3)	Absence, à un point d'arrêt impacté par une situation perturbée prévue, de l'information sur la nature, la date, le début et la fin prévisionnelle de cette perturbation.	300 euros
(4)	Absence, à bord d'un véhicule d'une ligne impactée par une situation perturbée prévue, de l'information sur la nature, la date, le début et la fin prévisionnelle de cette perturbation.	300 euros
(5)	Le conducteur fume à bord du véhicule.	300 euros
(6)	Le conducteur téléphone en conduisant.	200 euros
(7)	Le conducteur n'est pas disponible pour renseigner les clients car il discute avec un collègue ou un habitué.	200 euros
(8)	Refus de prise en charge d'un Usager en Fauteuil Roulant sur une ligne déclarée accessible à un arrêt déclaré accessible non lié à une impossibilité technique	200 euros

Dans le cadre de la définition en 2009 des indicateurs « départs décalés » et « information en cas de situation perturbée imprévue », de nouvelles situations inacceptables peuvent éventuellement être ajoutées.

Article 64-3 - : Pénalités pour écarts constatés lors d'un contrôle effectué par le STIF

Le STIF peut mandater un prestataire pour contrôler les mesures effectuées par l'entreprise. En cas d'écarts constatés entre les contrôles effectués par le STIF et les mesures effectuées par l'entreprise, celle-ci peut, lorsqu'elle a obtenu du bonus, encourir une annulation totale de ce bonus dans les deux cas suivants :

- en cas d'écart significatif constaté entre la mesure STIF et la mesure entreprise (pour information, est considéré comme « significatif » un écart de 10% ou plus) ;

- lorsque la mesure effectuée par le STIF donne un résultat qui aurait engendré un malus alors que le résultat des mesures effectuées par l'entreprise donne lieu à bonus. Dans ce cas le malus est alors appliqué.

CHAPITRE VI - MODALITES DE FACTURATION ET DE REGLEMENT

Article 65 - Factures prévisionnelles.

Sans objet

Article 66 - Règlement des acomptes mensuels.

Les acomptes mensuels sont établis sur la base du montant des contributions C11, C13 et C2 définies aux Article 53-2 - et Article 53-3 -. Ils sont versés mensuellement, sur la base d'un échéancier annuel.

L'Entreprise transmet au STIF un échéancier des versements mensuels de l'année n, le 15 du mois de décembre n-1 et le 15 du mois précédent la hausse tarifaire pour l'année n. Lorsque les dates de versement prévues ci-après se trouvent être un jour non ouvré, les versements correspondants sont effectués le dernier jour ouvré qui précède.

L'Entreprise transmet par courrier au STIF la facture d'acompte correspondante le 20 du mois qui précède le mois de la facturation, la date figurant sur le cachet de La Poste, ou son équivalent faisant foi.

En cas de non-respect du calendrier des versements mensuels des concours publics par le STIF, le STIF verse des intérêts de retard, sur la base du nombre de jours de retard et du taux EONIA connu à la date de facturation. Tout retard dans la transmission de la facture par l'Entreprise décale d'autant la date limite de versement par le STIF.

Les contributions du STIF sont versées par le STIF selon les modalités définies aux Article 66-1 -, Article 66-3 - et Article 66-4 -.

Article 66-1 - Règlement des acomptes mensuels de la contribution C11.

Les acomptes pour la contribution forfaitaire C11 sont versés le 26 de chaque mois sur la base des montants C11n0 prévus à l'Article 53-2 -, actualisés par application de la formule suivante :

$$C11n = C11n0 * In$$

Avec In : dernière indexation définitive connue pour la contribution C11 augmentée de l'inflation prévisionnelle retenue dans le projet de loi de finances pour l'année n.

Avec C11no : le C11 prévue pour l'année n et stipulé à l'Annexe F.4.

Article 66-2 - Règlement des acomptes mensuels de la contribution C12.

Les acomptes pour la contribution C12 sont versés le 26 de chaque mois sur la base des montants C12n0 prévus à l'Article 53-2 --, actualisés par application de la formule suivante :

$$C12n = C12n0 * In$$

Avec In : dernière indexation définitive connue pour la contribution C12 augmentée de l'inflation prévisionnelle retenue dans le projet de loi de finances pour l'année n.

Avec C12no : le C12 prévue pour l'année n et stipulé à l'Annexe F.4.

Article 66-3 - : Règlement des acomptes mensuels des contributions liées aux recettes de trafic reconstituées.

Les acomptes pour les contributions liées aux recettes de trafic reconstituées (CRR) sont versés le 26 de chaque mois.

Ces acomptes sont calculés avec les prix de l'année en cours et sur la base des derniers comptages intégrés conformément à l'Annexe E.2.

Article 66-4 - : Règlement des acomptes mensuels de la contribution C2.

Les acomptes pour la contribution forfaitaire C2 sont versés le 26 de chaque mois sur la base des montants C2n0 prévus à l'Article 53-3 -, actualisés par application de la formule suivante :

$$C2n = C2n0 * In$$

Avec In : dernière indexation définitive connue pour la contribution C2 augmentée de l'inflation prévisionnelle retenue dans le projet de loi de finances pour l'année n.

Article 66-5 - : Règlement des subventions véhicule

Les subventions actualisées véhicules sont versées dans un délai de 3 mois à compter de la réception du dossier complet (cf. Article 46-1 -).

En cas de non-respect de ce calendrier de versement par le STIF, celui-ci verse des intérêts de retard, sur la base du nombre de jours de retard et du taux EONIA connu à la date de la facturation.

Article 67 - Facturation annuelle

Article 67-1 - : Indexation.

1. La contribution C11 est indexée chaque année par application de la formule suivante :

avec $C11n = C11n_0 \times K11n$; avec

$$K11_n = X_N\left(a\frac{S_n}{S_0} + b\frac{C_n}{C_0} + c\frac{IPS_n}{IPS_0}\right)$$

Avec a+b+c = 1

[Les valeurs de a, b et c sont déterminés à l'Annexe F.4 et correspondent à la structure des charges d'exploitation de chaque contrat]

C11no = forfait contractuel C11 exprimé en euros 2008 pour l'année n, correspondant aux montants indiqués à l'article 50-2XX.

S : Salaires, revenus et charges sociales - Salaires mensuels de base de l'ensemble des salariés (indices trimestriels) - Activités économiques - Transports et entreposage (www.indices.insee.fr ; identifiant : - 1567433) ; S0 = 97,55

C : indice mensuel Gazole (www.indices.insee.fr ; identifiant : 0641310) ; C0 =201,573

IPS : indice mensuel des prix des services (www.indices.insee.fr ; identifiant : 641257) ; IPS0 = 122,658

2. La contribution C2 est indexée chaque année par application de la formule suivante :

$C2n = C2n_0 \times K2n$; avec $K2n = d + e \times K11_n$

[La valeur de d correspond aux frais financiers et celle de e correspond aux dotations aux amortissements de chaque contrat, elles figurent en Annexe F.4]

3. Le montant annuel forfaitaire de subvention véhicule est indexé chaque année par application de la formule suivante

avec $Sn = Sn_0 \times K3n$; avec

$$K3_n = \left(\frac{IPA\ \&\ A_n}{IPA\ \&\ A_0}\right)$$

Avec

Sno = forfait contractuel de subvention exprimé en euros 2008 pour l'année n, correspondant aux montants indiqués dans l'Annexe F.4

IPA&A : IP de l'offre intérieure des produits industriels - Autobus et autocars, (indices mensuels) (www.indices.insee.fr ; identifiant : - 1559272*) ; S0 = 104,76*

Pour chaque indice I, In est la moyenne arithmétique sur 12 mois d'octobre n-1 à septembre n ou 4 trimestres de septembre n-1 à juin n.

Article 67-2 - Reglement de la facture annuelle

Au 31 mars de l'année n+1 au plus tard, l'Entreprise transmet une facture récapitulative faisant apparaître pour l'ensemble des éléments constituant la contribution définitive du STIF après actualisation, les éléments suivants :

- les composantes de la contribution relative aux charges relevant des OSP :
  - la contribution « C11 » le cas échéant modifiée pour tenir compte des évolutions d'offre ;
  - la contribution C12
  - la contribution « C13 »
- la contribution relative au financement des investissements « C2 » ;
- Les contributions liées aux recettes reconstituées CRR définitives,
- les incitations financières (bonus/malus, intéressements) ;
- Les autres rémunérations éventuelles dont, le partage des risques sur les recettes défini à l'Article 50-6 - et celles liées au transfert entre titres scolaires décrit à l'Article 50-5 -.

L'Entreprise établit également un avoir correspondant :

- aux éventuelles pénalités liées à l'exécution du service définies aux Article 21-1 -, Article 21-3 -,Article 28 - et Article 75 -;
- au partage défini à l'Article 62 - si les recettes de trafic sont supérieures à l'objectif fixé de l'année n.

La facture annuelle reprend :

- le montant de la facture annuelle ;
- le montant des acomptes versés ;
- le solde à payer (avec le cas échéant les avoirs).

Le STIF règle à l'Entreprise, après vérification, le solde de l'année n entre les acomptes mensuels d'une part, la facture annuelle et l'avoir d'autre part, au plus tard dans les 45 jours suivants la réception par le STIF de la facture annuelle et de l'avoir.

En cas de désaccord, le STIF réserve le règlement du solde à hauteur du montant qu'il juge litigieux. Le cas échéant, le STIF règle, une fois le litige résolu, des intérêts de retard sur la base du nombre de jours de retard de versement.

En cas de non-respect du calendrier de versement des concours publics par le STIF, le STIF verse des intérêts de retard, sur la base du nombre de jours de retard et du taux EONIA connu à la date de la facturation.

Les factures sont accompagnées des pièces justificatives suivantes :

- les fichiers justifiant le calcul des recettes de trafic ;
- un détail du calcul des indices d'actualisation des rémunérations ;
- le calcul détaillé des bonifications et pénalités ;
- les justificatifs de paiements des Impôts et Taxes ;
- le calcul du partage des recettes de trafic ;
- le compte-rendu financier de l'exploitant intégré au rapport annuel tel que décrit à l'Article 69-3 -.

Toutes les annexes à la facture annuelle sont formellement validées par l'Entreprise.

Un modèle de facture annuelle est proposé à l'Annexe E.4.

CHAPITRE VII - FISCALITE

Article 68 - Fiscalité

Article 68-1 - : Généralités.

L'Entreprise supporte tous les impôts et taxes relatifs à l'exécution des missions qui lui sont dévolues dans le cadre du présent contrat, selon la réglementation en vigueur. Elle assume seule les pénalités liées à tout redressement fiscal éventuel concernant la gestion qui lui est confiée, consécutif à une application ou à une interprétation erronée de sa part des textes en vigueur sous réserve de l'Article 68-3 -.

Article 68-2 - Les impôts et taxes supportés par l'entreprise.

La taxe professionnelle et les taxes foncières sur les propriétés bâties et non bâties sont réglées par l'Entreprise, après vérification des éléments constitutifs de chacun des rôles d'imposition. L'Entreprise fait le nécessaire pour obtenir le plafonnement de ses cotisations de taxe professionnelle auquel elle peut prétendre, selon les possibilités offertes par la législation fiscale.

La taxe professionnelle et les taxes foncières liées au service objet du présent contrat sont remboursées par le STIF à « l'euro / l'euro », sur la base des justificatifs des paiements effectués et d'une copie des rôles d'imposition. Le STIF rembourse à l'Entreprise la taxe professionnelle nette des dégrèvements/plafonnements accordés par l'administration fiscale.

Tous les autres impôts et taxes existant au 31 décembre 2008 et relatifs à la gestion du service sont à la charge de l'Entreprise.

Article 68-3 - : Taxe sur la valeur ajoutée et taxe sur les salaires.

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

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

Dans le cas où une des composantes des sommes versées par le STIF à l'Entreprise serait placée hors du champ d'application de la TVA cette composante serait facturée sans TVA au STIF.

Le montant de taxe sur les salaires qui en découlerait serait alors pris en compte dans le calcul de la contribution C1 versée par le STIF.

Article 68-4 - : Transfert des droits à déduction de la TVA.

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

Le STIF, propriétaire des biens, délivre à l'entreprise une attestation précisant :

- la nature et la situation des biens
- la base d'imposition hors taxe des biens utilisés par l'entreprise

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

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

Au vu des justificatifs fournis par le STIF, l'Entreprise procède sans délai ni différé aux formalités nécessaires à la récupération de cette TVA, soit par imputation sur la taxe due au titre de ses recettes, soit par demande de remboursement formulée auprès de l'administration fiscale compétente.
La taxe ainsi récupérée est reversée au STIF au plus tard le 30 du mois suivant celui du remboursement de la taxe.
Toute contestation ou remise en cause par l'administration fiscale du droit à déduction ou du quantum de la taxe dont il est prétendu à la récupération ou qui aura été restituée est portée sans délai à la connaissance du STIF. Les parties examinent ensemble le bien fondé des rappels et engagent toutes voies de défense utiles.
Les rappels non contestables ou devenus définitivement exigibles, qui auront été appliqués, majorés des sanctions fiscales et des frais contentieux engagés à la demande du STIF, sont remboursés par le STIF dans les 30 jours de leur règlement sur présentation de justificatifs par l'entreprise sauf faute ou erreur avérée de sa part.

TITRE VIII - MODALITES D'EXECUTION DU CONTRAT

CHAPITRE I - INFORMATION, SUIVI ET CONTROLE

Article 69 - Informations sur l'exécution du contrat

Article 69-1 - : Principes généraux

Le STIF et l'Entreprise ont une obligation réciproque de transparence et de réactivité dans la transmission de l'information relative à la gestion du service, notamment en ce qui concerne les conditions d'exploitation et des difficultés rencontrées.

L'Entreprise porte à la connaissance du STIF et ce, dans les plus brefs délais, tout incident grave qui par sa portée est susceptible d'avoir une influence, de quelque nature que ce soit, sur les conditions d'exploitation du service de référence. Lorsque cette information est transmise verbalement elle doit être confirmée par écrit.

L'Entreprise transmet toutes les informations que le STIF peut demander ainsi que tous les tableaux de bords, rapports, documents de nature contractuelle, dans un délai raisonnable que le STIF peut fixer.

Seuls les modèles type spécifiques, communiqués par le STIF à l'entreprise, doivent être utilisés pour la transmission des informations sur l'exécution du contrat. En cas de non respect de ce principe, le STIF se réserve le droit de ne pas valider les documents présentés, et ceux-ci seront considérés comme non-reçus. Dès lors, l'Entreprise s'expose à la pénalité décrite à l'Article 75 -.

Si l'Entreprise ne donne pas droit à la demande d'informations une fois le délai de réponse échu, le STIF peut engager un Contrôle ou un Audit dans les conditions fixées à l'Article 62 du présent contrat. Les informations communiquées par l'Entreprise au STIF doivent pouvoir contribuer à assurer, auprès de tous les responsables locaux et des administrateurs du STIF, la meilleure lisibilité possible des conditions d'exécution de la présente convention.

Le STIF est garant vis-à-vis de l'Entreprise du respect de la confidentialité des informations correspondantes, dans les conditions prévues par la loi n°78-753 du 17 juillet 1978.

Toutes les informations sont transmises de préférence par voie électronique sous format standard, facilement exploitable.

Article 69-2 - : Information trimestrielle et annuelle sur l'exécution du contrat

1 Information trimestrielle

L'Entreprise fournit l'Annexe A.5 du présent contrat, au plus tard le dernier jour du mois suivant la fin du trimestre.

2 Information annuelle

L'Entreprise fournit annuellement les informations précisées aux Annexes Annexe A.3, Annexe A.4, Annexe D.1, Annexe D.2 et Annexe F.2.

Les résultats de qualité de service décrits à l'Annexe B.1 doivent être fournis au plus tard le dernier jour du premier mois suivant la fin de l'année.

Les dates de remise d'information sont indiquées en prenant pour référence la date de notification du présent contrat.

Article 69-3 - Rapport annuel

Sur le fondement des principes des articles L 1411-3 et R 1411-7 du Code Général des Collectivités Territoriales modifié par le décret n° 2005-236 du 14 mars 2005, l'Entreprise transmet chaque année au STIF et, au plus tard dans les cinq mois suivant la clôture de l'exercice comptable, un rapport contenant les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution du présent contrat, une analyse de la qualité de service et les tableaux complétés figurant en Annexe F.2.

Au sein du rapport annuel, l'Entreprise présente un commentaire du Plan d'Investissement pour l'année écoulée et sur la durée du contrat :
- Pour le matériel roulant : Explication des principaux facteurs d'évolution, l'impact quantitatif sur le parc, l'impact qualitatif sur le parc et l'impact sur les coûts d'exploitation ;
- Pour les autres biens : Explication des principaux facteurs d'évolution et l'impact sur les coûts d'exploitation.

L'Entreprise doit en conséquence produire un tel rapport, ce qui implique que soit mis en place une comptabilité analytique permettant l'analyse des produits et des charges afférents à l'exploitation du réseau, ainsi que la mise en évidence du personnel affecté à l'exploitation du contrat avec le STIF

Le présent rapport est remis au STIF entre le 1er avril et, au plus tard, le 1er juin de l'année n+1, concernant l'exercice n. En cas de non respect de cette contrainte calendaire, l'Entreprise s'expose à la pénalité décrite à l'Article 75 -.

Ce rapport comprend notamment :

a) Eléments financiers.

- un compte-rendu financier. L'objectif de ce compte-rendu financier est de porter à la connaissance du STIF les éléments d'information nécessaires pour apprécier les conditions d'exploitation du service de référence, des activités annexes et le suivi de la politique de gestion des biens et investissements. Le compte-rendu financier devra notamment comporter les éléments suivants :

- le compte de résultat de l'exercice présenté et commenté par nature de produits et charges concourant à l'exécution de la convention, selon le format en vigueur dans l'Entreprise. Il comporte en regard le budget pour l'année n, le réalisé de n-1 et la prévision pour n+1.

  Si 85% au moins du chiffre d'affaire de l'entreprise est généré par le STIF, l'entreprise communique la partie du rapport de gestion relative à cette activité.
- Pour les établissements supportant le contrat :
  - la présentation des règles de comptabilité analytique utilisées pour élaborer le compte financier du service
  - l'indication, pour chaque ligne de charges et de produits ayant fait l'objet d'une imputation analytique sur le contrat du STIF, de la nature, la valeur de la clé de répartition utilisée ainsi que du montant total à répartir

  - Il présente également ;

- une analyse des résultats et de leur évolution par rapport au budget et à l'année passée, notamment au regard des principaux évènements de l'exercice.

- le chiffre d'affaires ventilé entre contributions du STIF, recettes voyageurs et autres recettes. Les versements du STIF feront également apparaître les contributions forfaitaires, les différentes formes d'intéressements perçus et le partage des risques.

- une présentation analytique des comptes décomposant les produits et charges par grandes fonctions (conduite, entretien et maintenance du matériel roulant et des installations fixes, services en stations …).

- une communication des coûts unitaires rapportés à la production (Kms Commerciaux KCC) et aux voyageurs transportés (voyages-kilomètres) ;

- un état détaillé des immobilisations avec le plan d'amortissement afférent.

- Ainsi que les autres éléments financiers prévus à l'Article L 1411-3 du Code général des Collectivités Territoriales modifié par le décret n° 2005-236 du 14 mars 2005.

b) Compte rendu technique.

- l'état des travaux réalisés par l'Entreprise au cours de l'exercice ;

- L'état des travaux envisagés par elle et l'état de vieillissement des équipements constaté et prévisible sur l'exercice à venir ;

- la liste des contrats de prestations et de sous-traitance conclus en application de l'Article 8 - du présent contrat

- un état récapitulatif de l'ensemble des prestations qu'elle réalise pour le compte de tiers au titre du dernier exercice clos

- Un bilan des moyens matériels engagés. Celui-ci doit comprendre un compte-rendu détaillé des cessions et acquisitions de biens mentionnés en Annexe D.2 (transmission d'une copie des factures d'investissement), des assurances souscrites (uniquement en cas de modification des polices d'assurances), ainsi que les inventaires et états des lieux établis contradictoirement.

- Un état du renouvellement des biens et immobilisations nécessaires à l'exploitation du service ;

- Ainsi que les autres éléments financiers prévus à l'Article L 1411-3 du Code général des Collectivités Territoriales modifié par le décret n° 2005-236 du 14 mars 2005.

- Le lieu de remisage des bus par lignes

- Adresse du ou des dépôts et le nombre de véhicules par dépôt

- Mise à jour du programme d'investissement

A la demande du STIF et sous réserve de confidentialité, l'Entreprise transmettra à la même date que son rapport annuel une annexe strictement à usage interne comprenant :

- les comptes annuels (bilan, compte de résultat détaillé et annexes) de l'exercice clos de l'Entreprise, certifiés conformes par un Commissaire aux comptes agrée, ainsi que la liasse fiscale ;

- un tableau des effectifs de l'Entreprise au 31 décembre de l'année échue ;

- un tableau faisant apparaître le nombre des départs et des recrutements lors de l'année échue ;

L'Entreprise peut adjoindre à ce rapport annuel tous les documents qu'elle juge nécessaires pour apporter au STIF une information détaillée portant sur les conditions d'exécution du Service de référence.

Article 70 - Comité de suivi.

Article 70-1 - Organisation et fonctionnement**.**

Pour accompagner la vie du réseau, les parties de la présente convention se réunissent au sein d'un comité de suivi.

Ce comité sera présidé par le STIF.

Instance de concertation, le comité aura notamment pour mission de suivre l'exécution du présent contrat d'exploitation et de guider son évolution.

Il examine toutes les questions relatives à la programmation de l'offre ou des investissements et formule des avis sur des modifications potentielles de l'offre.

L'ordre du jour du comité de suivi est établi conjointement entre le STIF l'Entreprise dans le cadre d'un rendez-vous préparatoire.

Chaque partie à la présente convention peut abonder l'ordre du jour de chaque réunion du comité de suivi sous réserve d'en avertir les autres parties quinze jours avec la session du comité.

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

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

Les réunions donnent systématiquement lieu à l'établissement d'un compte rendu validé par l'ensemble des parties.

Article 70-2 - Attributions

Le comité de suivi traite notamment :

- Du suivi de la qualité de service ;
- Du rapport annuel rédigé chaque année par l'entreprise ;
- De l'évolution de l'offre de service

Article 71 - Contrôle de l'exécution du contrat.

Article 71-1 - Contrôle de l'exécution du contrat par l'Entreprise.

Il revient à l'Entreprise de s'assurer par tous moyens de la réalité de l'efficacité et de l'efficience de l'exploitation, et de veiller au respect des obligations figurant au présent contrat.

Ce devoir général de contrôle s'exerce sans préjudice des droits reconnus au STIF en tant qu'autorité organisatrice, dans le cadre des contrôles et audits qu'il peut décider de mener.

Article 71-2 - Droit général de contrôle et d'audit par le STIF.

Conformément à l'Article L 1611-4 du Code Général des Collectivités Territoriales, le STIF dispose d'un droit d'audit et de contrôle se rapportant à l'exécution par l'Entreprise du présent contrat, qu'il exerce soit directement, soit par l'intermédiaire d'un ou de plusieurs organismes extérieurs qu'il mandate à cet effet.

Le droit de contrôle vise à assurer le STIF de la bonne exécution par l'Entreprise du service de référence prévu par le présent contrat et il consiste à vérifier sur pièces et sur place les documents et informations attestant que les services et prestations sont exécutés conformément aux stipulations de la présente convention.

Il vise également à permettre au STIF de s'assurer de l'étanchéité entre les activités exercées par l'Entreprise (et ses filiales) au titre du contrat et ses autres activités.

Sans préjudice des stipulations de l'alinéa précédent et afin de réaliser ce même contrôle, le STIF se réserve en outre le droit de faire procéder à des contrôles inopinés sur le réseau défini à l'Article 9 - du présent contrat, tout en respectant les règles de sécurité.

Le droit d'audit vise notamment à examiner tous les éléments comptables et financiers nécessaires à l'établissement du compte de l'Entreprise et à évaluer les méthodes et outils employés par l'Entreprise afin de recueillir, agréger et restituer au STIF les informations servant à l'établissement des tableaux de bord et du compte-rendu général d'activité.

Compte tenu du caractère stratégique pour l'Entreprise des informations relatives aux données financières, le droit d'audit en matière financière s'exerce par l'intermédiaire d'agents du STIF accrédités ou d'organismes extérieurs mandatés par le STIF et sous réserve d'un engagement de confidentialité.

Le STIF s'engage à communiquer à l'Entreprise la liste des auditeurs internes accrédités à cet effet et à prévenir l'Entreprise de toute modification de ladite liste.

Les frais et honoraires de l'intervention des organismes extérieurs restent à la seule charge du STIF.

Article 71-3 - Modalités d'exercice des contrôles ou audits.

Les contrôles de la qualité peuvent comprendre des contrôles inopinés, de type « client mystère ». Ces contrôles doivent se faire dans le respect des règles de sécurité (en particulier respect des plans de prévention hygiène et sécurité).

Dans les autres cas de contrôle et d'audit, l'Entreprise est informée de la décision d'audit du STIF, au minimum 15 jours ouvrés avant la date d'intervention des missions d'audits et de contrôle.

Dans le cadre des audits ou des contrôles, le STIF ou les organismes extérieurs mandatés par le STIF peuvent demander à l'Entreprise, la délivrance de tout élément d'information en lien avec l'offre de services prévue par le présent contrat. Ces éléments sont communiqués par l'Entreprise dans un délai raisonnable.

L'entrave dans l'obtention d'un élément demandé dans le cadre d'un audit ou d'un contrôle fait l'objet de pénalités fixées dans l'Article 75 -.

Les résultats des contrôles et audits (pour leur partie « analyse ») sont obligatoirement communiqués à l'autre partie dans un délai raisonnable fixé d'un commun accord.

Tout écart constaté en faveur du STIF ou de l'Entreprise ou tout manquement dans l'allocation des fonds versés par le STIF fait l'objet d'un reversement au profit du STIF ou de l'Entreprise.

Par ailleurs, si un audit fait apparaître un manquement aux dispositions du présent contrat, l'Entreprise s'expose à l'application des pénalités correspondantes. Il appartient au STIF, et à lui seul, de tirer les conclusions relatives aux insuffisances relevées lors des vérifications.

En cas de désaccord persistant sur les résultats des audits ou des contrôles la procédure de conciliation est engagée par la partie la plus diligente dans les conditions prévues à l'Article 85 - du présent contrat.

CHAPITRE II - VIE DU CONTRAT.

Article 72 - Responsabilité.

L'Entreprise est seule responsable des dommages de toute nature subis par les tiers, les usagers et les fournisseurs dont le fait générateur trouve sa source dans l'exploitation du service.

Elle s'engage à garantir intégralement le STIF contre tous litiges, demandes ou recours indemnitaires qui seraient dirigés contre lui à raison de tels dommages.

Article 73 - Assurances.

L'Entreprise s'engage à contracter auprès d'une ou plusieurs compagnies d'assurances notoirement solvables, toutes les polices d'assurances nécessaires à la couverture des risques suivants :

- Dommages matériels, y compris bris de machine, aux biens mobiliers affectés à l'exploitation du service, quel qu'en soit le propriétaire à la date du sinistre. Devront impérativement figurer parmi les faits générateurs des dommages le vol, l'incendie, le vandalisme et le dégât des eaux ;

- Responsabilité civile professionnelle générée par l'exploitation du service.

L'Entreprise justifie de la souscription de ces polices dans les 45 jours à compter de la prise d'effet du présent contrat.

Le STIF peut exiger à tout moment la preuve du paiement régulier des primes à leur date normale d'échéance.

L'Entreprise s'engage par ailleurs à :

- Prévenir immédiatement et par tous moyens le STIF en cas de retard dans le paiement des primes de la part de l'Entreprise. Le STIF a la faculté de se substituer à l'Entreprise défaillante pour effectuer ce paiement, sans préjudice de recours contre ce dernier.

- Affecter intégralement l'indemnité versée par la compagnie d'assurance à la remise en état des biens affectés au service dont l'exploitation est confiée à l'Entreprise par le présent contrat.

Les travaux y afférents sont réalisés sous le contrôle du STIF suivant un échéancier mis au point d'un commun accord entre le STIF et l'Entreprise ; les travaux de remise en état débutent immédiatement après le sinistre, sauf cas de force majeure ou impossibilité liées aux conditions d'exécution des expertises. L'Entreprise ne peut prétendre à aucune indemnité pour plus-values éventuelles résultant de ces travaux.

Les parties prennent toute disposition pour éviter, autant que possible, qu'il y ait interruption dans l'exécution du service, que ce soit du fait du sinistre ou du fait des travaux de remise en état engagés à la suite du sinistre.

L'Entreprise et ses assureurs renoncent à tout recours contre le STIF pour tous les dommages évoqués aux présentes et réciproquement.

Article 74 - Garantie

L'Entreprise présente soit une garantie à première demande soit une garantie maison mère dans les conditions prévues ci-dessous.

Article 74-1 - Garantie à première demande

Dans un délai de trois mois à compter de la notification du présent contrat, l'Entreprise fournit au STIF une garantie à première demande, d'un montant de 6% du chiffre d'affaire.

Cette garantie a pour objet de couvrir :

- le paiement des pénalités dues par l'Entreprise, en cas de non versement dans les conditions prévues à l'Article 75 -;

- les coûts d'une éventuelle remise en état du matériel ou des immeubles mis à disposition par le STIF ou des biens susceptibles d'être repris par le STIF en fin de contrat ;

- le remboursement des dépenses engagées par le STIF – ou par un tiers qu'il se sera fait substituer – pour l'exécution des mesures provisoires prévues à l'Article 77 -(Cas de la mise en régie provisoire)

Cette garantie sera actionnée par le STIF, après mise en demeure adressée à l'Entreprise et demeurée infructueuse dans le délai de 7 jours calendaires.

Tout appel au garant par le STIF en application du présent article prend la forme d'une notification et doit :

- être adressée par lettre recommandée avec accusé de réception indiquant le montant des sommes dues et le motif de la mise en œuvre de cet article ;

- être signée par un représentant habilité du STIF ;

- comporter en annexe, une copie de la mise en demeure adressée à l'Entreprise et préciser que dans le délai imparti cette dernière n'a pas rempli ses obligations ;

- indiquer dans quels délais doivent être versées les sommes dues.

Parallèlement, un titre exécutoire sera émis et transmis à l'établissement bancaire, dont une copie sera transmise à l'Entreprise.

L'engagement de la société bancaire figurera en Annexe F.3.

Article 74-2 - Garantie maison mère

Dans le délai de trois mois suivant la prise d'effet du présent contrat, l'Entreprise fournit au STIF une lettre garantie « Maison mère » qui sera jointe en Annexe F.3 pour un montant plafonné à 6 % du chiffre d'affaires annuel.

Cette garantie a pour objet de couvrir :

- le paiement des pénalités dues par l'Entreprise, en cas de non versement dans les conditions prévues à l'Article 75 -
- les coûts d'une éventuelle remise en état du matériel ou des biens susceptibles d'être repris par le STIF en fin de contrat ;

- le remboursement des dépenses engagées par le STIF – ou par un tiers qu'il se sera fait substituer – pour l'exécution des mesures provisoires prévues à l'Article 77 - (cas de la mise en régie provisoire).

Cette garantie sera actionnée par le STIF, après mise en demeure adressée à l'Entreprise et demeurée infructueuse dans le délai de 7 jours calendaires.

Tout appel au garant par le STIF en application du présent article prend la forme d'une notification et doit :

- être adressée par lettre recommandée avec accusé de réception indiquant le montant des sommes dues et le motif de la mise en œuvre de cet article ;
- être signée par un représentant habilité du STIF ;
- comporter en annexe, une copie de la mise en demeure adressée à l'Entreprise et préciser que dans le délai imparti ce dernier n'a pas rempli ses obligations ;
- indiquer dans quels délais doivent être versées les sommes dues.

Parallèlement, un titre exécutoire sera émis et transmis à la société mère, ainsi qu'à l'Entreprise.

Le garant peut opposer au STIF toutes les exceptions et invoquer tous moyens de défense dont le Délégataire bénéficie au titre du présent contrat.

CHAPITRE III - SANCTIONS – FIN DE LA CONVENTION - INDEMNITES

Article 75 - Sanctions Pécuniaires.

Après mise en demeure par voie de lettre recommandée avec accusé de réception restée sans réponse pendant 15 jours, des sanctions pécuniaires pourront être prononcées par le STIF à l'encontre de l'Entreprise, sans préjudice des dommages et intérêts auxquels celle-ci pourrait être tenue par ailleurs :

- en cas de non mise en place de la garantie prévue à l'Annexe F.3, l'Entreprise sera redevable de plein droit d'une pénalité d'un montant forfaitaire de 15000 € par mois de retard ;

- en cas de non soumission de l'un des documents que l'Entreprise est tenu de présenter au titre des présentes, l'Entreprise sera redevable de plein droit d'une pénalité d'un montant forfaitaire de 1000 € par mois de retard ;

- en cas de non communication d'informations dans l'un des documents que l'Entreprise est tenue de présenter au titre des présentes. L'Entreprise sera redevable de plein droit d'une pénalité d'un montant forfaitaire de 500 € par mois de retard, tant que les documents complets n'auront pas été communiqués au STIF ;

- en cas de non respect des conditions relatives au réemploi du matériel roulant précisées à l'Article 43-4 - du présent contrat. L'Entreprise sera redevable de plein droit d'une pénalité d'un montant forfaitaire de 10 € par kilomètre irrégulier réalisé Cette pénalité s'applique notamment à partir du premier kilomètre réalisé au-delà du seuil autorisé à l'Annexe F.4 de l'offre de référence, ou effectué – hors cas d'autorisation expresse du STIF- en dehors d'Ile-de-France ..

Le STIF peut toutefois décider de ne pas les appliquer en considération des difficultés particulières et inhabituelles rencontrées par l'Entreprise, des agissements imputables à un tiers, et des efforts déployés par l'Entreprise pour s'acquitter de bonne foi de ses obligations.

Ces pénalités sont traitées selon les règles comptables en vigueur, dans le cadre de la facture annuelle

Article 76 - Sanctions coercitives.

Le STIF peut procéder à la mise en régie provisoire aux frais de l'Entreprise, sauf cas de force majeure ou causes exonératoires de responsabilité, dans les hypothèses suivantes :

- La sécurité publique vient à être compromise. L'exécution d'office est précédée d'une mise en demeure restée sans effet dans un délai fixé par le STIF et approprié au cas d'espèce.

- Si le service n'est pas exécuté ou s'il n'est exécuté que partiellement, le STIF peut également prendre provisoirement, aux frais de l'Entreprise, toutes les mesures nécessaires à la continuité de l'exploitation du service.

Article 77 - Sanction résolutoire.

Sauf cas de force majeure ou causes exonératoires de responsabilité, le STIF peut résilier la convention de plein droit et sans qu'il soit besoin de remplir aucune formalité judiciaire, notamment dans les cas suivants :

- liquidation judiciaire de l'Entreprise ;
- dissolution de l'Entreprise ;
- cession du bénéfice du présent contrat à un tiers sans son autorisation ;
- radiation devenue définitive de l'Entreprise du registre des transports valant interdiction pour cette dernière d'exercer l'activité de transport public routier ;
- interruption non justifiée de plus de 30 jours consécutifs de l'exploitation de tout ou partie des services ;
- manquement grave ou répété des engagements contractuels pris par l'Entreprise à travers le présent contrat, après une mise en demeure non suivie d'effet dans le délai d'un mois ;
- manquement grave ou répété en matière de sécurité, et notamment de défaut grave d'entretien des installations ou du matériel mettant en péril les usagers par l'Entreprise.

La résiliation requiert une délibération du Conseil du STIF, notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception. Cette mesure devra être précédée d'une mise en demeure restée sans effet dans le délai de 10 jours.

En cas de résiliation anticipée et quel qu'en soit le motif, toutes dispositions stipulées au présent contrat qui en régleraient la fin trouveront à s'appliquer pleinement.

Article 78 - Résiliation.

Le STIF peut résilier unilatéralement le présent contrat à tout moment pour des motifs d'intérêt général. Cette résiliation est notifiée à l'Entreprise par lettre recommandée avec accusé de réception et moyennant un préavis de neuf (9) mois.

En cas de rupture anticipée du présent contrat à l'initiative du STIF pour des motifs d'intérêt général, celui-ci s'engage à verser à l'Entreprise, en réparation du préjudice subi, une indemnité conforme à la législation et aux principes jurisprudentiels en vigueur.

Les sommes dues à l'Entreprise au titre du présent article sont versées dans les trois mois de la date de résiliation.

De la même façon, l'Entreprise peut résilier le contrat moyennant un préavis de neuf (9) mois à tout moment des présentes, sans préjudice des dommages et intérêts auxquels celle-ci peut être tenue par ailleurs.

Article 79 - Sort des biens en fin de convention.

Article 79-1 - Biens appartenant au STIF.

A l'échéance normale ou anticipée du contrat, l'Entreprise est tenue de remettre au STIF, en état normal d'entretien et à titre gratuit, tous les biens et équipements mis à sa disposition par le STIF, sur le fondement de l'Article 38 - et des Annexe D.1 et Annexe D.2 des présentes.

Au jour de la cessation du présent contrat, le STIF est subrogé à l'Entreprise dans tous ses droits et obligations envers des tiers.

Six mois avant la fin de l'exploitation, les parties estiment et arrêtent, à l'amiable ou à dire d'expert, les travaux nécessaires à la remise en bon état d'entretien et de fonctionnement, compte tenu d'un usage normal des installations, équipements et matériels mis à la disposition de l'Entreprise par le STIF.

L’Entreprise exécute ces travaux avant l'expiration du présent contrat ou verse au STIF une indemnité correspondant à leur montant, au plus tard à l'expiration du présent contrat.

Un inventaire physique des biens est effectué contradictoirement entre les parties 2 mois avant la fin de l’exploitation. Cet inventaire est validé ou modifié le jour de la fin du contrat en présence ou non d’un huissier de justice. Suite à cet inventaire définitif, les clés des bâtiments sont remises au STIF par l’Entreprise.

Article 79-2 -
Article 79-3 - Biens de reprise**.**

1. Etat des biens

Sur demande expresse du STIF, l'Entreprise s'oblige à lui fournir, dans un délai de 15 jours consécutifs à sa demande et sous peine de sanctions pécuniaires, telles que prévues dans l'Article 75 -, un état détaillé, immobilisation par immobilisation, de tous les biens figurant à l'actif du bilan de l'Entreprise faisant ressortir les biens (brut, amortissements, net et subventions associées) nécessaires à l'exécution du service. Cet état sera complété, le cas échéant, du descriptif des biens faisant l'objet de leasing et de toutes opérations déconsolidantes.

2. Matériel roulant

Le STIF ou le successeur éventuel de l'entreprise,, rachète à l'Entreprise tout ou partie du matériel roulant qu'il jugerait nécessaires à l'exploitation, à sa valeur contractuelle nette des amortissements contractuels, minorée de la quote-part des subventions qui restent à reprendre.
Ainsi, l'entreprise restitue au STIF la part des subventions qui lui ont été versées et non reprises en fin de contrat.

2 mois avant la fin du contrat, un expert, désigné en commun accord entre le STIF et l'entreprise, détermine :
i. la valeur marchande théorique du parc compte tenu de son niveau d'équipement et de son âge et du kilométrage,
ii. La valeur marchande réelle du parc qu'il examine
Si la valeur réelle est inférieure à la valeur théorique, l'entreprise verse la différence au STIF (ou cette somme est déduite du reste à payer par le STIF ou le candidat retenu) ; en cas de mauvais entretien, le STIF a également la possibilité de percevoir cette somme ET de ne pas reprendre les véhicules (ni le STIF ni le candidat retenu ne paient la valeur résiduelle figurant dans le plan d'investissement).

L'Entreprise ne peut en aucun cas, refuser ou s'opposer de quelque manière que ce soit à la reprise du matériel décidée par le STIF.

3. Installations fixes

1 – Les parties prennent acte de ce que l'entrée en vigueur du règlement n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, dit règlement OSP, conduira à terme à ce que les lignes de transport de voyageurs par autobus ou autocar soient attribuées après mise en concurrence en région Ile-de-France.

Les Parties reconnaissent dès à présent que les dépôts d'autobus sont des infrastructures dont la disponibilité est essentielle afin d'assurer une égalité entre les candidats dans la perspective de cette future mise en concurrence .

2 – Le STIF s'engage à informer régulièrement et complètement son cocontractant de la préparation des conditions d'entrée en vigueur du règlement OSP et notamment des modalités de mise en concurrence qui seront envisagées. Le STIF informera également son cocontractant de la politique foncière qu'il envisage à l'égard des dépôts d'autobus, afin de mettre en œuvre une concertation avec les personnes concernées.

3 – Le cocontractant s'engage à porter à la connaissance du STIF l'ensemble des éléments matériels juridiques, techniques et financiers, se rapportant à la situation foncière des dépôts qu'il utilise pour la réalisation de l'offre de référence. Sur la base de ces informations, les Parties s'engagent à mener de bonne foi des discussions sur la question foncière dans la

perspective de la mise en œuvre du règlement OSP. Ces discussions doivent permettre l'adoption par les Parties d'un Document de Traitement de la question foncière tenant compte de la spécificité de chaque dépôt, et notamment de leur affectation, en tout ou partie, pour la réalisation du service de référence..

[4 – Le cocontractant s'engage à faire ses meilleurs efforts afin de faire participer aux discussions prévue au point 3 le ou les propriétaires des terrains et des installations correspondant aux dépôts d'autobus utilisés dans le cadre de la réalisation de l'offre de référence. (cette stipulation n'est pas applicable dans les contrats que lorsque l'exploitant n'est pas le propriétaire des dépôts)]

5 – Si le Document de Traitement cité au point 3 ci-dessus le prévoit, et pour les dépôts qu'il retient les Parties s'engagent à mener de bonne foi une discussion portant sur la valorisation des dépôts d'autobus et notamment sur la valorisation des terrains et des installations [et sur la définition d'une valeur locative (dans le cas où l'exploitant est également propriétaire des dépôts)].

Cette valorisation sera réalisée sur la base des principes suivants :

- prise en considération de la nature subventionnée de l'activité de service public exercée grâce aux dépôts,
- transparence quant aux conditions de financement de ces équipements,
- valorisation et rémunération réaliste de ces actifs sur la base de modèles économiques de moyen / long terme,
- avis préalable des domaines et / ou d'un expert immobilier désigné d'un commun accord entre le STIF et l'entreprise...

6 – Les parties conviennent d'établir dans les 6 mois de la signature de la présente convention un calendrier des modalités de mise en œuvre des engagements pris aux points 1 à 5 du présent article. Ce calendrier prévoit au moins un bilan annuel de la mise en œuvre de ces engagements.

Article 79-4 - Biens propres**.**

Les biens propres restent la propriété de l'entreprise à l'issue du contrat. Les logiciels nécessaires à l'exécution du service dont l'Entreprise reste propriétaire peuvent faire l'objet d'une licence d'utilisation accordée au STIF

Article 79-5 - Les opérations de remplacement (projet)

Les opérations visées par le présent article sont celles permettant le remplacement d'un immeuble ou d'une dépendance d'immeuble nécessaire à la réalisation du service public par d'autres installations répondant mieux aux exigences de l'exploitation ou de la technique (les « opérations de remplacement »).

Une opération de Remplacement a pour objet le financement, en tout ou en partie, de la construction, l'aménagement ou l'acquisition d'un bien nécessaire à la poursuite de l'activité de l'Entreprise.

Compte tenu de la complexité des opérations en cause, et notamment de leur déroulement selon une durée importante qui ne trouvera sa conclusion qu'une fois levés les divers aléas contractuels et administratifs auxquels leur mise en œuvre est subordonnée, le processus décisionnel se déroulera en deux phases :

1. Accord de Principe.

Afin d'obtenir l'accord de principe du STIF l'autorisant à entreprendre une opération de remplacement, l'Entreprise devra présenter au STIF un dossier détaillé précisant tout à la fois les remplacements prévus et justifiant les aliénations et éventuelles acquisitions envisagées.

Ce dossier comprendra l'ensemble des éléments qu'aura pu recueillir l'Entreprise, en phase de faisabilité, de nature à étayer sa démarche :

- aspect stratégique et technique de l'opération,
- montage juridique envisagé et analyse des raisons pour lesquelles le montage proposé est retenu,
- partenaires préssentis,
- éléments de coût (connaissance du marché, évaluation des services fiscaux si elle est connue…)
- planning prévisionnel,
- modalités de financement,
- …/…

Pour ce faire l'Entreprise sera autorisée à effectuer, sous sa responsabilité, toutes démarches de nature à lui permettre d'apprécier la faisabilité de l'opération et initialiser les démarches nécessaires à la poursuite éventuelle de sa proposition (consultation de promoteur/ investisseurs, négociation et signature de protocoles d'intention non contraignants etc…).

L'Entreprise tiendra le STIF informé de ces démarches, au fur et à mesure qu'elles seront entreprises.

Après réception et étude du dossier détaillé, le STIF, par courrier de son Directeur Général, transmet à l'Entreprise un accord de principe.

Le STIF demeure entièrement libre d'accepter ou de refuser de donner cet accord de principe. Le STIF informera néanmoins l'Entreprise des motifs qui l'ont conduit à refuser l'accord de principe.

En cas de refus, l'Entreprise fera son affaire des conséquences de cette décision sur les éventuels engagements précontractuels qu'elle aura pu souscrire.

En cas d'accord de principe, l'autorisation du STIF vaudra autorisation donné à l'Entreprise pour engager toutes démarches en vue d'aboutir à la signature d'avant-contrats avec les partenaires à l'opération.

Pendant cette phase de mise au point, le STIF sera tenu informé de l'avancement du dossier au cours de réunions trimestrielles avec l'Entreprise. Au moins une fois par an, cette information prendra également la forme d'un rapport écrit. Une information complémentaire écrite (comportant une copie de la demande de permis de construire et de démolir) devra être fournie au STIF préalablement au dépôt par l'Entreprise de la demande du ou des permis de construire se rapportant à l'opération de remplacement.

2. Deliberations des Organes deliberants.

Au terme des discussions, les modalités juridiques et économiques de l'opération de remplacement seront arrêtées dans un document contractuel signé entre le STIF, l'Entreprise et éventuellement les différents partenaires qui concourent à sa réalisation.

Cet engagement sera signé sous condition suspensive de l'agrément des organes délibérants respectifs de l'Entreprise et du STIF, ainsi que sous les conditions suspensives usuelles en pareille matière (droit de préemption, obtention des autorisations de construire éventuellement nécessaire, devenues définitives,…).

Article 80 - Continuité du service en fin de contrat

Le STIF aura la faculté, sans qu'il en résulte un droit à indemnité pour l'Entreprise, de prendre pendant la dernière année du présent contrat toute mesure pour assurer la continuité du service public, en réduisant autant que possible la gêne qui en résulterait pour l'Entreprise.

D'une manière générale, le STIF pourra prendre toutes les mesures nécessaires pour faciliter le passage progressif du présent contrat au nouveau régime d'exploitation ou au nouvel exploitant.

A la fin du présent contrat, le STIF ou le nouvel exploitant sera subrogé aux droits de l'Entreprise.

Article 81 - Reprise des autres contrats et engagements de l'entreprise

1. Dans un délai d'un an avant le terme du contrat, l'Entreprise adresse au STIF copie de l'ensemble des contrats nécessaires à la réalisation du service de référence et susceptibles d'être poursuivis au-delà du terme du contrat.
Elle lui adresse en particulier les baux immobiliers conclus par l'Entreprise pour les biens nécessaires à la réalisation du service de référence.
En cas de cessation du présent contrat (échéance normale ou anticipée), pour quelque cause que ce soit, le STIF se réserve le droit de poursuivre ou de faire poursuivre ces contrats par le tiers de son choix.
Cette faculté ouverte au STIF ou à un éventuel successeur devra néanmoins tenir compte, pour ce qui concerne les baux immobiliers, de la spécificité de chaque dépôt bus, et notamment de leur affectation, en tout ou partie, pour la réalisation du service de référence
Le STIF notifie sa décision à l'Entreprise et à son cocontractant dans un délai de 2 mois à compter de la date de notification de la résiliation ou 9 mois avant l'échéance du contrat.
2.
L'Entreprise devra veiller à ce que soient insérées dans les contrats qu'elle passe avec des tiers, les stipulations propres à permettre l'application du présent article.

Dans un délai de 3 mois à compter de la prise d'effet du présent contrat, l'Entreprise fera ses meilleurs efforts pour mettre en les contrats passés par l'Entreprise avec des tiers avant le présent contrat devront être mis en conformité avec les stipulations du présent article.

Il est bien entendu que les stipulations du présent article ne concernent pas :

- les contrats passés par l'Entreprise en application d'un contrat passé pour son compte par une société la contrôlant (au sens de l'article L.233-3 du Code de commerce) ;
- les contrats passés par l'Entreprise avec une société la contrôlant ou placée sous le même contrôle (notamment les contrats d'assistance technique).

3. En cas de méconnaissance par l'Entreprise d'une des stipulations du présent article, qui rendrait notamment impossible la poursuite par le STIF ou tout tiers désigné par lui de l'un des contrats, le STIF pourra obtenir une prestation de même nature, aux frais et risques de l'Entreprise.

4. Un an avant la cessation du présent contrat, l'Entreprise communique au STIF les informations nécessaires à la mise en application de l'article L 1224-1 du code du travail.

Article 82 - Engagements financiers à la fin du contrat

Au terme du présent contrat, l'Entreprise établit dans le délai d'un mois, un état des créances et des dettes reprises par le STIF ou le successeur et assumées par ces derniers.

Cet état détaillé fera notamment apparaître :

- les charges payées par l'Entreprise et couvrant une période n'entrant pas dans le périmètre de son contrat d'exploitation ;

- les sommes, quelles qu'en soient la nature, origine ou destination, subsistant dans son patrimoine et versées par des tiers, personnes privées ou publiques, sous forme de concours, subventions ou participations afin de contribuer au développement des moyens du service public exploité couvrant une période en dehors des ses obligations inhérentes au présent contrat ne faisant plus partie de son contrat d'exploitation ;

- les sommes qu'elle a constituées, provisionnées ou réservées dans ses documents comptables et budgétaires afin de garantir le parfait paiement à leur échéance normale des obligations légales, réglementaires ou contractuelles dans lesquelles le STIF ou le successeur seront tenus de se substituer à lui à raison du transfert ou de la reprise du service ;

- les charges à payer, relatives à tout contrat annuel qui sera cédé au STIF ou au successeur au prorata du temps du dernier contrat d'exploitation ;

- une somme correspondant aux droits acquis par les salariés transférés en vertu de l'Article L 1224-1 du code du travail et non échus à la date du transfert du service public confié, lorsqu'il résulte de ce transfert que le STIF ou le successeur seront tenus de l'intégralité de ces droits à leur échéance ;

- les provisions passées, entre autres, pour départ à la retraite ;

- et toute autre charge liée à l'exploitation du service confié incombant à l'Entreprise.

Si cet état fait apparaître un solde en faveur de l'Entreprise, alors le successeur verse ce solde à l'Entreprise, dès le début de son exploitation.

Si cet état fait apparaître un solde en faveur du successeur, alors le l'Entreprise verse ce solde au successeur, dès la fin de son exploitation.

Cet état devra impérativement être validé par l'expert comptable de l'Entreprise, ainsi que par le STIF. Un protocole transactionnel peut valider l'accord financier.

A la fin du contrat, si le programme prévisionnel d'investissement n'a pas été réalisé en totalité (en volume et/ou en valeur), alors l'entreprise verse au STIF l'écart entre le montant réel d'investissement et le montant prévisionnel.

Les sommes dues en application des dispositions du présent Article sont versées en capital dans les 3 mois suivant le terme de du présent contrat et à défaut, portent intérêt au taux applicable en matière d'intérêts moratoires des marchés publics.

CHAPITRE IV - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 83 - Révision et sauvegarde.

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

Pour apprécier l'impact de ces évènements, les parties s'appuient sur toutes données économiques et financières utiles et disponibles. La révision du contrat peut notamment intervenir dans les cas suivants :

- si une vérification de toute nature réalisée par le STIF montre que le STIF supporte des charges indues ou bien qu'une contribution versée par le STIF est excessive notamment du fait d'un changement de méthode comptable, les parties conviennent d'examiner ensemble les modalités d'ajustement des contributions du STIF ;

- en cas de modifications législatives et réglementaires en matière sociale, fiscale, para fiscale et d'imposition de toute nature (évolution de taux fiscaux, création ou suppression d'impôts, taxes et redevances ou changements de règles déterminant l'assiette, les taux ou les modalités de calcul des impôts, taxes et redevances) venant affecter les impôts et/ou taxes et/ou charges autres que ceux couverts par la contribution versée par le STIF ;

- Plus particulièrement, en cas de remise en cause, quelle qu'en soit l'origine, de l'abattement supplémentaire de 20 % pour frais professionnels dont bénéficie le personnel de conduite de l'Entreprise à la date d'entrée en vigueur du présent contrat.

- En cas de cession de l'entreprise ou de modification de la structure de détention du capital de l'entreprise titulaire du contrat.

Les Parties procèdent à l'amiable au réexamen des conditions financières sur l'initiative de l'une d'elles et sur la base des éléments justificatifs fournis par celle-ci.

Article 84 - Recours à la procédure d'avenant.

Article 84-1 - Cas général.

Le présent contrat et ses annexes autres que celles listées à l'Article 84-2 - ne peuvent être modifiées que par voie d'avenant écrit et signé par les personnes dûment habilitées à cet effet par chaque parties.

Article 84-2 - Cas particulier.

Les Annexes susceptibles d'être modifiées par simple accord entre le STIF et l'Entreprise, sans qu'il soit nécessaire de passer un avenant au présent contrat sont :

- Annexe A.2: Règlement d'exploitation
- Annexe A.3: Service de référence
- Annexe A.4: Autres Conventions
- Annexe A.5: Tableau de bord 1-Suivi de la non-réalisation
- Annexe A.6Tableau de bord 2-Suivi de l'offre de référence

- Annexe B.1: Système de qualité de service et indicateurs et tableaux de bord
- Annexe B.2: Synthèse
- Annexe B.3: Protocole sur les échanges de données entre l'entreprise et la base de données communautaire du STIF et annexe technique
- Annexe B.6: Tableau de bord-Suivi du remboursement voyageur
- Annexe B.7: Formulaire des réclamations PMR
- Annexe B.9 Application de la norme SIRI en Ile-de-France

- Annexe C.6: Réseau de dépositaires ;;
- Annexe C.7: Réseau d'Agences

- Annexe D.1: Etat du parc de véhicules
- Annexe D.2: Plan d'investissement
- Annexe D.3: Etat des lieux et inventaire
-
- Annexe E.2: Evaluation du trafic par les comptages
- Annexe E.4: Modèle de facture de régularisation annuelle

- Annexe F.1: Marques
- Annexe F.2: Tableaux du rapport annuel (volet général et volet financier)

Ces modifications sont notifiées par courrier simple à l'Entreprise.

Dans ces cas, si la modification apportée a une conséquence économique, les Parties conviennent de se rapprocher pour en mesurer les effets et, éventuellement, en tenir compte par voie d'avenant.

Article 85 - Procédure de conciliation.

En cas de litige né de l'interprétation ou de l'exécution de la présente Convention, les parties pourront mettre en œuvre, sans que ce soit un préalable obligatoire à toute contestation juridictionnelle, une procédure de conciliation selon les modalités suivantes :

- La mise en œuvre de la procédure est décidée par l'une ou l'autre partie
- Chaque partie désigne un expert dans les 10 jours qui suivent,
- Les experts remettent leurs conclusions aux parties sous 10 jours,

La consultation des experts constitue un avis qui ne s'impose pas aux parties.

Article 86 - Redressement, liquidation judiciaire et contrôle fiscal.

L'Entreprise porte sans délai à la connaissance du STIF l'ouverture d'une procédure de redressement ou de liquidation judiciaire à son encontre, ainsi que le résultat même provisoire de tout contrôle fiscal.

Article 87 - Jugement des contestations.

Sous réserve des stipulations de l'Article 85 -, les contestations qui s'élèvent entre le STIF et l'Entreprise au sujet de l'interprétation et de l'exécution du présent contrat, sont soumises au Tribunal Administratif de Paris.

Article 88 - Election de domicile.

Pour l'application des dispositions du présent contrat, les parties font élection de domicile :

- le STIF, en son siège administratif, 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris;
- l'Entreprise, en son siège social.

Les notifications ou mises en demeure faites entre les parties au titre des dispositions du présent contrat sont valablement effectuées par lettre recommandée avec avis de réception, adressée à leur domicile respectif dans le ressort de l'exploitation.

Article 89 - Non validité partielle.

Si une ou plusieurs dispositions du présent contrat se révélaient nulles ou étaient tenues pour non valides ou déclarées telles en application d'une loi, d'un règlement ou d'une décision définitive d'une juridiction compétente, les autres dispositions gardent toutes leurs force et leur portée sauf si la ou les dispositions invalides présentaient un caractère substantiel et que leur disposition remettait en cause l'équilibre contractuel.

Les parties feront leurs meilleurs efforts pour substituer à la disposition invalidée une disposition aussi valide que possible ayant un effet équivalent.

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

_____	_____
Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France	L'Entreprise

TABLE DES ANNEXES

A. OFFRE 101

Annexe A.1 Liste des lignes exploitées dans le cadre de la présente convention ; 101

Annexe A.2 Cahier des charges Régional et Règlement d'exploitation ...102

Annexe A.3 Service de référence 103

Annexe A.4 Autres Conventions 104

Annexe A.5 Tableau de bord 1-Suivi de la non-réalisation.....105

Annexe A.6 Tableau de bord 2-Suivi de l'offre de référence 106

B. QUALITE DE SERVICE..... 107

Annexe B.1 Système de qualité de service et indicateurs et tableaux de bord 107

Annexe B.2 Synthèse des objectifs de qualité de service et bonus-malus par indicateur.....108

Annexe B.3 Protocole sur les échanges de données entre l'entreprise et la base de données communautaire du STIF et annexe technique 109

Annexe B.4 Plan d'information voyageurs pour la continuité du service 110

Annexe B.5 Modalités de remboursement des voyageurs en cas de grève111

Annexe B.6 Tableau de bord-Suivi du remboursement voyageur.....112

Annexe B.7 Formulaire des réclamations PMR.....113

Annexe B.8 Information voyageurs 114

Annexe B.9 Application de la norme SIRI en Ile-de-France 115

Annexe B.10 Procédure d'alerte 116

Annexe B.11 Sans Objet 117

C. TARIFICATION 118

Annexe C.1 Données de validation et indicateurs de qualité associés 118

Annexe C.2 Conventions spécifiques 119

Annexe C.3 Charte du système télébillettique NAVIGO 120

Annexe C.4 Procédures de gestion du Ticket t+ ; 121

Annexe C.5 Carte scolaire.....122

Annexe C.6 Réseau de dépositaires ;.....123

Annexe C.7 Réseau d'Agences.....124

Annexe C.8 Cahier des charges relatif à la gestion communautaire des produits tarifaires 125

Annexe C.9 Equipements de vente NAVIGO.....126

D. BIENS ET INVESTISSEMENTS 127

Annexe D.1 Etat du parc de véhicules 127

Annexe D.2 Plan d'investissement 128

Annexe D.3 Etat des lieux et inventaire 129

Annexe D.4 Modèle contractuel de « dossier technique » à faire valider avant tout achat de véhicule 130

Annexe D.5 Âge du parc 131

E. REGIME FINANCIER 132

Annexe E.1 Compte financier prévisionnel du contrat (annexe confidentielle) 132

Annexe E.2 Evaluation du trafic par les comptages 133

Annexe E.3 Objectifs de recettes voyageurs 134

Annexe E.4 Modèle de facture de régularisation annuelle 135

F. AUTRES ANNEXES 136

Annexe F.1 Marques 136

Annexe F.2 Tableaux du rapport annuel (volet général et volet financier) 137

Annexe F.3 Garantie bancaire / Engagement de la Société Mère 138

Annexe F.4 Spécificités du réseau 139

Annexe F.5 Schéma Directeur d'Accessibilité - Lignes retenues et échéancier proposé 140

Annexe F.6 Charte d'habillage 141

Annexe F.7 Prescriptions relatives à l'équipement des véhicules 142

A. OFFRE

Annexe A.1 Liste des lignes exploitées dans le cadre de la présente convention ;

Annexe A.2 Cahier des charges Régional et Règlement d'exploitation

Annexe A.3 Service de référence

Annexe A.4 Autres Conventions

Annexe A.5 Tableau de bord 1-Suivi de la non-réalisation

Annexe A.6 Tableau de bord 2-Suivi de l'offre de référence

B. QUALITE DE SERVICE

Annexe B.1 Système de qualité de service et indicateurs et tableaux de bord

Annexe B.2 Synthèse des objectifs de qualité de service et bonus-malus par indicateur

Annexe B.3 Protocole sur les échanges de données entre l'entreprise et la base de données communautaire du STIF et annexe technique

Annexe B.4 Plan d'information voyageurs pour la continuité du service

Annexe B.5 Modalités de remboursement des voyageurs en cas de grève

Annexe B.6 Tableau de bord-Suivi du remboursement voyageur

Annexe B.7 Formulaire des réclamations PMR

Annexe B.8 Information voyageurs

Annexe B.9 Application de la norme SIRI en Ile-de-France

Annexe B.10Procédure d’alerte

Annexe B.11Sans Objet

C. TARIFICATION

Annexe C.1 Données de validation et indicateurs de qualité associés

Annexe C.2 Conventions spécifiques

Annexe C.3 Charte du système télébillettique NAVIGO

Annexe C.4 Procédures de gestion du Ticket t+ ;

Annexe C.5 Carte scolaire

Annexe C.6 Réseau de dépositaires ;

Annexe C.7 Réseau d'Agences

Annexe C.8 Cahier des charges relatif à la gestion communautaire des produits tarifaires

Annexe C.9 Equipements de vente NAVIGO

D. BIENS ET INVESTISSEMENTS

Annexe D.1 Etat du parc de véhicules

Annexe D.2 Plan d'investissement

Annexe D.3 Etat des lieux et inventaire

Annexe D.4 Modèle contractuel de « dossier technique » à faire valider avant tout achat de véhicule

Annexe D.5 Âge du parc

E. REGIME FINANCIER

Annexe E.1 Compte financier prévisionnel du contrat (annexe confidentielle)

Annexe E.2 Evaluation du trafic par les comptages

Annexe E.3 Objectifs de recettes voyageurs

Annexe E.4 Modèle de facture de régularisation annuelle

F. AUTRES ANNEXES

Annexe F.1 Marques

Annexe F.2 Tableaux du rapport annuel (volet général et volet financier)

Annexe F.3 Garantie bancaire / Engagement de la Société Mère

Annexe F.4 Spécificités du réseau

Annexe F.5 Schéma Directeur d'Accessibilité - Lignes retenues et échéancier proposé

Annexe F.6 Charte d'habillage

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

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

La présente convention est établie entre :

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

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

[Nom de la Collectivité], [type de collectivité], [adresse], représentée par […], autorisé à signer la présente par délibération en date du [...]

Ci-après dénommée « la Collectivité »,

d'une seconde part,

[Entreprise], société [type de société] de [Capital] €, inscrite au RCS de [] (n° SIREN / n° SIRET), dont le siège est situé [adresse], représentée par son Président, Monsieur [Nom du responsable de l'entreprise].

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une troisième part,

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

TITRE I - **Convention partenariale**

CHAPITRE I - Sommaire

TITRE I - Convention partenariale 2
CHAPITRE I - Sommaire 2
CHAPITRE II - Préambule 3
Article 1 - Objet de la convention 5
Article 2 - Durée. 5
Article 3 - Réseau / lignes entrant dans le champ d'application de la convention – offre de référence 5
Article 4 - Le comité de suivi 6
Article 5 - Modifications du service de référence et programmation de l'offre 7
Article 6 - Mise à disposition de biens par la collectivité 10
Article 7 - Association de la collectivité au fonctionnement du réseau 11
Article 8 - Communication 18
Article 9 - Recours à la procédure d'avenant 20
Article 10 - Engagements financiers des Parties. 20
Article 11 - Résiliation 21
Article 12 - Autres conventions 21
Article 13 - Règlement des litiges 22
TITRE II - Annexes 23

CHAPITRE II - Préambule

Les entreprises privées de transport d'Ile de France exploitent plus de 1 000 lignes régulières qui font l'objet d'une inscription au plan de transport régional ; ces lignes ont des vocations diverses :

- Certaines, complémentaires au réseau ferré, structurantes à l'échelle régionale, ont un caractère express avec un niveau de service normalisé et assuré par le STIF ;
- Certaines sont intégrées dans un réseau clairement identifiable, sur un bassin de transport, avec une identité visuelle particulière ;
- Certaines ne sont pas rattachables à un réseau mais ont également des fonctions de dessertes vers les gares et/ou les établissements scolaires et/ou les zones d'activité avec une participation d'une ou plusieurs collectivités ;
- Certaines ne sont pas rattachables à un réseau mais ont également des fonctions de dessertes vers les gares et/ou les établissements scolaires et/ou les zones d'activité sans cependant faire l'objet d'une intervention financière local.

L'Article 6 bis du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, fixe le cadre de référence entre le STIF et les entreprises privées de transports d'Ile-de-France.

Il prévoit que « *des conventions pluriannuelles passées entre le STIF et les transporteurs autres que la RATP et la SNCF précisent la consistance et la qualité du service attendu des transporteurs ainsi que les conditions d'exploitation de leurs lignes ou de leur réseaux. Elles fixent, en outre les contributions apportées par le STIF compte tenu des engagements tarifaires qui leur sont applicables ainsi que de la réalisation des objectifs de qualité du service assignés* ».

Ce cadre contractuel avec les entreprises privées doit par ailleurs respecter les dispositions du décret n° 49-1473 du 14 novembre 1949 selon lequel les entreprises privées, comme les entreprises publiques, disposent d'autorisations unilatérales par ligne qui leur sont attribuées par le STIF.

Par délibération du 13 décembre 2006, le Conseil du STIF a défini une nouvelle architecture contractuelle qui vise notamment à renforcer son rôle d'autorité organisatrice en matière de définition de l'offre, du niveau de service, ainsi qu'en matière de performance des entreprises de transport et de transparence financière.

Cette architecture contractuelle en vigueur depuis le 1er janvier 2007 est encadrée par les dispositions d'un cahier des charges régional répondant aux caractéristiques suivantes :

- L'engagement d'une contractualisation sur une durée totale de 10 ans (du 1er janvier 2007 au 31 décembre 2016) ;
- L'enchaînement, sur cette période, de deux contrats avec la même entreprise (sans mise en concurrence) :

➢ un 1er contrat – dit « ***contrat de type 1*** » – d'une durée de 4 ans maximum, conclu avec chaque entreprise pour l'ensemble des lignes qu'elle exploite et constituant un contrat de transition, d'une part, en ce qu'il s'inscrit dans le prolongement des dispositions contractuelles de la précédente convention et, d'autre part, en ce qu'il comporte des avancées significatives vers un véritable contrat de service public car il permet en particulier de renforcer les engagements en matière d'offre réalisée, de mettre en œuvre un dispositif de suivi de qualité, d'intégrer la dimension communautaire, de mettre en place un reporting annuel exigeant sur les moyens nécessaires à l'exploitation, leurs coûts, les investissements et les résultats financiers.

➢ un 2nd contrat – dit « ***contrat de type 2***» – d'une durée allant jusqu'au 31 décembre 2016, portant sur le périmètre d'un réseau (plusieurs contrats de type II peuvent être passés avec la même entreprise) : ce contrat présente toutes les caractéristiques d'un contrat de délégation de service public dans lequel les engagements de l'entreprise de transport sont individualisés et le calcul des contributions financières fondé sur les coûts de production propres à chaque réseau. Il sera conclu pour une durée minimale de 6 ans.

A l'échéance de la période de 10 ans, les nouveaux contrats de service public seront attribués conformément aux dispositions législatives, réglementaires et européennes alors applicables.

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

La collectivité est un partenaire essentiel qui partage et renforce par son action historique les objectifs définis par le STIF. Elle entend, dans le cadre des compétences reconnues au STIF, continuer à participer activement à l'amélioration et au développement des transports publics sur l'ensemble de son territoire.

Dans cet objectif et parallèlement à la conclusion du Contrat d'exploitation de type 2 avec l'entreprise en charge de l'exploitation du réseau, le STIF et la Collectivité déterminent le rôle que cette dernière entend jouer dans le fonctionnement quotidien du réseau ainsi que les participations financières respectives.

La présente convention, qui n'a pas pour objet de déléguer tout ou partie des compétences du STIF à la collectivité, constitue en outre une opportunité de fixer le cadre des relations contractuelles qui pourront être reprises et enrichies dans l'éventualité où, à terme, la Collectivité serait désignée Autorité Organisatrice de Proximité.

Enfin, cette convention est étendue à l'entreprise en charge de l'exploitation du réseau afin de lui rendre opposable l'ensemble des dispositions de l'accord conclu entre le STIF et la Collectivité.

Les dispositions de la présente convention peuvent préciser celles du contrat d'exploitation de type 2 et l'emportent sur ces dernières en cas de divergence pour les articles relatifs au comité de suivi, à l'accessibilité et à la communication.

Ceci exposé, il est convenu entre les parties et arrêté ce qui suit.

Article 1 - Objet de la convention

La présente convention s'inscrit dans le cadre du Cahier des charges régional qui traduit les rôles respectifs :

- du STIF, Autorité organisatrice qui fixe, conformément à l'ordonnance n°59-157 du 7 janvier 1959, les relations à desservir, désigne les exploitants, définit les modalités techniques d'exécution ainsi que les conditions générales d'exploitation et de financement des services et veille à la cohérence des programmes d'investissement ;

- de la Collectivité qui souhaite accompagner la mise en œuvre du contrat d'exploitation de type 2 ;

- de l'Entreprise exploitant les lignes de transport public de voyageurs inscrites au plan de transport.

Cette convention a pour objet de définir les conditions dans lesquelles la Collectivité accompagne l'exécution du contrat d'exploitation de type 2 des lignes de transport public du réseau X, desservant les communes de [liste], définies dans le contrat d'exploitation de type 2n° [CT2/XXX] conclu avec l'Entreprise.

Article 2 - Durée.

La présente convention prend effet à compter de sa notification par le STIF à la dernière des parties, qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Elle est conclue pour la période comprise entre le X/X/2011 et le 31 décembre 2016.
Conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur, la présente convention ne pourra pas être renouvelée par tacite reconduction.

Article 3 - Réseau / lignes entrant dans le champ d'application de la convention – offre de référence

L'ensemble des lignes composant le périmètre de la convention partenariale sont les suivantes :

Code STIF	Appellation commerciale	Communes desservies

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

Article 4 - Le comité de suivi

Article 4-1 - Fonctionnement du comité de suivi

Pour accompagner la vie du réseau, les parties de la présente convention se réunissent au sein d'un comité de suivi. Ce comité est également celui prévu au contrat d'exploitation de type 2 conclu entre le STIF et l'Entreprise pour le réseau de transport.

Ce comité sera présidé par le STIF. La Collectivité assurera la vice-présidence.
Il se réunit annuellement dans les locaux de la Collectivités.

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

Instance de concertation, le comité aura notamment pour mission de suivre l'exécution de la présente convention et du contrat d'exploitation de type 2 du réseau X et de guider son évolution.

Article 4-2 - Organisation du comité de suivi

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

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

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

L'Entreprise transmet, un mois avant la réunion annuelle, les documents détaillés relatifs à l'exécution du service réalisé comportant notamment les éléments à caractère technique et financier qui figurent dans le rapport annuel transmis au STIF.

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

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

Article 4-3 - Attributions

Le Comité de Suivi examine toutes les questions relatives à la programmation de l'offre ou des investissements et formule des avis sur des modifications potentielles de l'offre. Ces avis seront transmis, si nécessaire, aux assemblées délibérantes chargées de valider les modifications d'offres.

Le comité de suivi traite :

- De l'exécution du service réalisé par l'Entreprise et notamment du suivi de la qualité de service, de la lutte contre la fraude, des incidents d'insécurité, des plaintes des usagers… ;
- Des propositions d'évolution de l'offre de service dans les conditions de l'Article 5
- Des projets relatifs à la vie du réseau ;

- De l'accessibilité de l'ensemble des points d'arrêt situés sur le territoire de la collectivité ;
- Et de tout autre sujet à la demande d'une des parties.

Article 5 - Modifications du service de référence et programmation de l'offre

Conformément à l'article 1er de l'ordonnance du n° 59-151 du 7 janvier 1959, le STIF est chargé de l'organisation des transports publics de personnes en Ile de France, et à ce titre, il définit l'offre de transport et le niveau de la qualité de service. Il est donc doté du pouvoir de décision.

Néanmoins, chacune des parties à la présente convention peut être à l'initiative d'une modification de l'offre de référence.

Il existe deux types de modifications : les modifications temporaires et les modifications pérennes.

Article 5-1 - Modifications temporaires

Elles recouvrent le cas de travaux (inférieurs à un an) et perturbant de façon significative l'exploitation normale du service : déviation, ou exploitation en mode dégradé.

Les évènements exceptionnels peuvent nécessiter des renforts d'offre ponctuels, afin de pouvoir assurer l'amplitude et la fréquence souhaitées à l'occasion d'une manifestation particulière pour une ou plusieurs lignes.

Par dérogation à la procédure approuvée par le conseil du STIF du 13 décembre 2006, ce type de modification ne requiert pas l'accord préalable du STIF, mais requiert l'accord préalable de la Collectivité dans le cadre de ses missions telles que définies à l'Article 7-1 -e ci-dessous.

L'Entreprise peut apporter des modifications temporaires à la consistance des services, sous les réserves suivantes : l'information de la Collectivité et de la clientèle doit être effectuée dans les meilleurs délais et au minimum 8 jours avant la modification, sauf situation imprévisible et/ou urgence.

En aucun cas, l'Entreprise ne peut diminuer l'offre de référence sans en avertir préalablement la Collectivité, dans un délai minimum de huit jours.

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

La Collectivité informera l'Entreprise, dans les meilleurs délais des perturbations sur la voirie et des manifestations éventuelles, ceci afin qu'elle prenne les mesures d'exploitation nécessaires et de lui permettre d'en informer efficacement la clientèle.

Dans le cas de travaux prévisibles sur voirie, la Collectivité demandera à ses services techniques de transmettre à l'Entreprise les arrêtés de circulation correspondants au moins 3 jours ouvrés avant le démarrage.

En cas de travaux importants se déroulant sur plusieurs semaines et impliquant une déviation conduisant à supprimer la desserte d'arrêt, la Collectivité informera l'Entreprise au moins 4 semaines avant le démarrage. L'itinéraire de déviation devra être validé par la Collectivité au moins 2 semaines avant le démarrage prévu des travaux.

Article 5-2 - Modifications temporaires sans incidence financière

En instantané, le cumul de ces modifications temporaires ne peut pas conduire à une réduction de l'offre annuelle de référence sur l'ensemble du réseau, exprimée en Kilomètres Commerciaux Contractuels (KCC), de plus de 2%.

Article 5-3 - Modifications temporaires avec incidence financière

Tout demandeur (partie ou non de la présente convention) assure la charge financière du renfort de l'offre de référence (amplitude, fréquence) qu'il sollicite.

Article 5-4 - Modifications pérennes

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

Par dérogation à la procédure approuvée par le conseil du STIF le 13 décembre 2006, des ajustements peuvent être effectués par l'Entreprise, sans décision préalable du STIF, mais avec accord préalable de la Collectivité dans le cadre de ses missions telles que définies à l'Article 7-1 -e ci-dessous.

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

En instantané, la variation de l'offre de référence induite par ces ajustements ne peut conduire à une réduction de l'offre annuelle de référence sur l'ensemble du réseau, exprimée en kilomètres commerciaux contractuels (KCC) de plus de 2%.

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

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

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

L'Entreprise fournira au STIF et à la collectivité au 15 janvier l'**Annexe A.1** qui synthétise l'ensemble des modifications de l'offre de référence qui ont été effectuées dans l'année.

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

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

b. Modifications pérennes avec incidence financière

Conformément à la procédure d'instruction adoptée par la délibération du STIF du 13 décembre 2006, la Collectivité est consultée lors de l'instruction par le STIF des dossiers techniques de l'Entreprise.

Les propositions de modifications pérennes avec incidence financière sont présentées en comité de suivi, conformément aux dispositions prévues à l'article 4 ci-dessus. Il peut s'agir d'une augmentation ou le cas échéant d'une réduction de l'offre de référence.

Elles concernent notamment des renforts liés à la desserte de nouveaux quartiers, zones d'activité, établissements scolaires, ainsi que tout pôle générateur de trafic. Elles recouvrent des renforts d'amplitude, de fréquences en heures de pointe et en heures creuses. Elles peuvent s'inscrire dans le cadre d'une restructuration des services permettant de mieux prendre en compte les attentes des usagers.
S'agissant de nouveaux itinéraires, elles peuvent constituer un meilleur maillage des liaisons existantes du réseau.

Toute demande de modification substantielle fait l'objet de la part de l'Entreprise d'une étude globale préalable, intégrant les conditions de mise en œuvre des mesures envisagées et leurs conséquences économiques. Les conclusions de cette étude sont présentées au STIF et à la Collectivité dans le cadre d'une réunion spécifique ou à l'occasion de la réunion du Comité de suivi.

La prise en charge du STIF de ces modifications dans le cadre d'un cofinancement tient compte de différents critères dans le cadre de sa politique régionale garante de l'équité territoriale.
A cet égard, et sans caractère d'exhaustivité, on peut en citer plusieurs afin d'illustrer la façon dont les propositions sont examinées par le STIF afin de déterminer son niveau d'engagement financier :

- l'intégration de la proposition de modification dans le cadre de la mise en œuvre d'une politique régionale décidée par son conseil. On peut citer à cet égard, les renforts relatifs aux désenclavements des quartiers en politique de la ville ;

- le taux de charge de la ligne concernée, requérant un renfort de moyens et/ou de fréquences de façon à assurer l'exploitation dans des conditions adéquates de régularité et de sécurité ;

- le niveau de renforts déjà mis en œuvre sur le secteur ;

- le niveau de service et de fréquentation préexistants ;

- l'efficacité de l'Entreprise en particulier du niveau de la qualité de service assuré ;

- l'efficience du réseau mesurée par différents indicateurs relatifs à l'évolution de la vitesse commerciale, de la fréquentation, du taux de réalisation du service ;

- l'estimation du niveau de trafic induit par la modification.

Qu'il finance ou non les moyens complémentaires d'exploitation nécessaires pour une modification de l'offre, le STIF, en application du contrat d'exploitation de type 2, finance (via les reconstitutions de trafic) l'usage supplémentaire induit.

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

- Satisfaction de nouveaux besoins dûment identifiés : quartiers non desservis, surcharge pérenne de lignes existantes, etc.… ;

- Efficience de la modification : rapport entre kilométrage, nombre de courses, moyens humains et besoins satisfaits.

Article 6 - Mise à disposition de biens par la collectivité

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 6-2 - Entretien des biens meubles et immeubles mis à disposition par la Collectivité

L'Entreprise s'engage à assurer, eu égard à leur âge, leur état à la date d'effet de la présente convention et à leur destination, le bon entretien, incombant généralement à un locataire, des biens meubles, immeubles mis à sa disposition par la Collectivité, propriétaire.

L'Entreprise tient un journal de bord, par type d'équipement, des opérations d'entretien et de réparations réalisées. Ce document régulièrement mis à jour par les transporteurs est tenu à la disposition de la Collectivité.

Les travaux d'entretien et de réparations courantes comprennent :

- d'une part, toutes les opérations permettant d'assurer le maintien en état de fonctionnement des biens mobiliers et immobiliers jusqu'au moment où leur vétusté et leur défaillance rend nécessaire des travaux de renouvellement,

étant précisé que les grosses réparations au sens de l'article 606 du code civil incombent à la Collectivité pour les biens dont elle est propriétaire ;

- d'autre part les opérations de nettoyage des immeubles permettant de garantir l'hygiène et la propreté des installations et des abords de ces dernières.

L'Entreprise assure, en plus de ses obligations de maintenance :

- un maintien des matériels en conditions « standard » d'usage, de destination ou d'exploitation ;

- une gestion des stocks des pièces et composants qu'il pourrait constituer.

Article 6-3 - Retour des biens

Lorsque la convention expire par survenance du terme prévu, les biens propriété des Collectivités et affectés à l'exploitation sont restitués à cette dernière en bon état d'entretien et de fonctionnement compte tenu de leur âge, de leur destination et de leur usage. La remise des biens fera l'objet d'un état des lieux contradictoire entre la Collectivité et les transporteurs. Un procès verbal contradictoire sera établi à cette occasion.

En cas de résiliation anticipée de la présente convention dans les conditions prévues à l'Article 11 - ci-dessous, la Collectivité et l'Entreprise concluent préalablement une convention de mise à disposition pour les biens nécessaire l'exploitation du service.

Article 7 - Association de la collectivité au fonctionnement du réseau

Article 7-1 - Suivi du réseau

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

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

La collectivité peut contrôler à tout moment la réalisation par l'Entreprise des missions qui lui sont confiées en vertu de la présente Convention. Ainsi, la Collectivité peut, à tout moment et à ses frais, faire effectuer par des agents ou experts dûment mandatés des contrôles, qu'elle juge utiles en vue de s'assurer de la bonne exécution des services.

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

Ce suivi est réalisé selon le système de qualité de service du STIF dans le cadre du contrat d'exploitation de type 2.

b. Suivi de l'usage

L'Entreprise transmet à la Collectivité les éléments relatifs à l'usage du réseau :

- Etat des lieux annuel et évolution de l'usage global du réseau (à partir de la prise d'effet du contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF et l'Entreprise) ;

- Usage par ligne.

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

c. Suivi de l'offre

L'Entreprise transmet à la collectivité les éléments relatifs à l'offre du réseau :

- Etat des lieux annuel évolution de l'offre (à partir du début du Contrat d'exploitation de Type 2) ;
- Offre par ligne ;
- Offre non réalisée.

L'Entreprise alerte la Collectivité sur les points noirs de circulation et leurs conséquences ainsi que sur les besoins d'évolution de l'offre

d. Suivi des investissements de l'Entreprise

L'Entreprise transmet à la Collectivité les éléments relatifs aux investissements qu'elle communique au STIF, dans le cadre du contrat d'exploitation, notamment :

- Etat du parc de véhicules ;
- Programme d'investissement;
- Etat des lieux et inventaire.
- Le bilan annuel de l'accessibilité

Lors des renouvellements de véhicules, la Collectivité sera consultée en Comité de suivi sur le choix du matériel. Cependant, l'avis de la Collectivité ne sera prit en compte que dans la mesure où cela ne modifie pas le plan de renouvellement des véhicules du contrat d'exploitation de type 2.

Pour toutes les demandes complémentaires ayant un impact financier, un avenant à la présente convention devra nécessairement être conclu entre les parties.

e. Rôle dans l'instruction des modifications d'offres.

Le STIF confie expressément à la Collectivité le soin d'instruire et de décider des modifications temporaires (Article 5-1 -) et des modifications pérennes sans majoration financière (Article 5-4 -a).

Article 7-2 - Relations avec les voyageurs

a. Traitement des réclamations

L'Entreprise traite les appels et plaintes par téléphone, courrier, courriel et tient un registre des réclamations. Elle s'engage à répondre aux plaintes et réclamations reçues par courrier dans un délai de deux semaines et dans un délai de 5 jours pour les réclamations par courriel et les appels téléphoniques.

Elle transmet à la Collectivité une synthèse récapitulative trimestrielle, ainsi qu'une synthèse annuelle plus élaborée et claire.

Cette synthèse annuelle des réclamations par lignes et par thèmes, puis par degré de pertinence (fondée/infondée, amenant un traitement, une réflexion ou juste lettre d'AR ou d'excuse…) met en évidence les dysfonctionnements et propose des pistes d'actions.

b. Comité local des transports

Un comité local des transports, prenant la suite du comité instauré par la Région Île-de-France, est institué.

Il vise à développer les échanges d'informations et la communication entre le STIF, la Collectivité, l'Entreprise, et les usagers. Il s'agit de présenter les informations sur la vie du réseau aux acteurs représentatifs de la vie locale, selon la volonté de concertation du STIF et de la Collectivité.

Ce comité est réuni chaque année par la Collectivité qui en assure la présidence. Il peut comprendre outre les représentants du STIF, de la Collectivité et de l'Entreprise, d'autres collectivités, des associations d'usagers des transports, des conseils de quartiers, des conseils des jeunes, des seniors, des parents d'élèves…

La composition du Comité local des transports est arrêtée conjointement par le STIF et la Collectivité et présentée préalablement à l'Entreprise. L'ordre du jour des thèmes présentés est défini entre le STIF et la Collectivité.

L'Entreprise sera invitée à y présenter un rapport synthétique du fonctionnement annuel du réseau.

c. Plan de transport adapté et information en cas de perturbation

Dans le cadre de la loi n°2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs, le STIF doit définir avec l'Entreprise les dessertes prioritaires en cas de perturbation (Plan de Transport Adapté).

La loi prévoit aussi que l'Entreprise de transport doit fournir une information fiable aux usagers au plus tard 24 heures avant le début de la perturbation (Plan d'Information des usagers).

Les modalités d'application des plans de transport adapté et d'information des usagers sont définies à l'article 29 du contrat d'exploitation type 2, à savoir : « *l'Entreprise s'engage à assurer 50% de l'offre de référence d'un jour normal sur l'ensemble de ces lignes. Selon le niveau de conflictualité, l'Entreprise met en place un plan de transport adapté, dont le niveau de service est de 50% de l'offre de référence pour l'ensemble de ces lignes.*

Le plan de transport adapté détermine l'amplitude et la fréquence des dessertes (…) En cas de grève entraînant des perturbations de plus d'une journée, l'Entreprise s'engage à proposer aux voyageurs des moyens de substitution, dans la mesure de la disponibilité de ces derniers ».

Les conditions de mise en œuvre de l'article 29 du contrat d'exploitation de type 2 susvisé figure en **Annexe B.3** de la présente convention.

L'Entreprise veille à transmettre dans les mêmes délais au STIF et à la Collectivité le plan de transport adapté et les documents prévus au plan d'information des usagers.

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

L'information devra être actualisée pour prendre en compte l'évolution de la perturbation.

Article 7-3 - Maîtrise d'ouvrage

a. Fluidité du réseau

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

b. Gestion des feux

La gestion des feux tricolores est assurée par la Collectivité pour la voirie communale.
La gestion des feux situés sur les routes départementales se trouvant sur son territoire relève quant à elle du Conseil Général XX.

c. Programmation d'aménagements de voiries

La collectivité s'engage à favoriser l'harmonisation des politiques de circulation et de stationnement sur son territoire pour maintenir et améliorer la vitesse commerciale des autobus et assurer la sécurité des usagers de la voirie.

Elle propose tous travaux d'aménagements routiers permettant d'améliorer la fluidité de la circulation des autobus sur le réseau.

A titre d'exemple, les problématiques suivantes pourront être étudiées :
- l'impact du stationnement alterné,
- les voies bus,
- les priorités aux feux
- …

A ce titre l'Entreprise, considérée comme partenaire de la Collectivité, pourra également formuler des propositions d'aménagements visant à l'amélioration de la fluidité de la circulation des bus, tout en prenant en compte la sécurité des autres usagers de la voirie.

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

d. Aménagements d'arrêts

La Collectivité pourra étudier l'installation de points d'arrêts supplémentaires sur proposition de l'Entreprise :

- l'Entreprise est associée à la définition de l'emplacement des arrêts et abris-voyageurs ;
- les abris-voyageurs disposent d'un support d'information (cadres) et d'une alimentation électrique, notamment aux fins d'en assurer l'éclairage ;

- les abris-voyageurs doivent pouvoir supporter des éléments d'information dynamique ou statique

L'Entreprise s'engage à mettre à jour l'information destinée aux voyageurs.

En cas de dégradation des poteaux ou de l'information, pour quelque motif que ce soit, l'Entreprise procède à une remise en état dans un délai maximum d'une semaine après constatation de la dégradation par le personnel de l'Entreprise ou de la Collectivité.

e. Etudes / Rôle d'expertise locale

Compte tenu de sa connaissance du fonctionnement et des besoins en matière de déplacements sur son territoire, la Collectivité prend en charge la réalisation d'études d'adaptation de l'offre en matière de transports bus à l'échelon local.

Ces études permettent d'alimenter les réflexions du STIF sur la vie du réseau et sur la définition de ses relations avec son exploitant et de servir de support aux discussions entre le STIF et la Collectivité sur les évolutions d'offres ou créations d'offres nouvelles.

Le STIF s'engage parallèlement à transmettre à la Collectivité toute information sur le réseau permettant à la collectivité d'exercer sa mission d'expertise locale, et notamment, les rapports de comptages ainsi que les bases de données relatives à l'offre globale sur le réseau.

f. Autres coordinations

L'Entreprise peut être amenée à participer aux Conseils locaux de sécurité et de prévention de la délinquance (CLSPD), aux Contrats urbains de cohésion sociale (CUCS), ainsi qu'aux actions de prévention de l'insécurité…

L'Entreprise vise à assurer une bonne coordination avec les services des polices municipales, nationale, ferroviaire, et d'autres entreprises de transport public.

g. Gares routières

1. Entretien des espaces publics supports des gares routières

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

2. Gestion des fonctions transports des gares routières

Dans le cadre des dispositions du Schéma Directeur des gares routières, et dans un souci d'harmonisation et de proximité du fonctionnement des services de transports présents sur ces équipements, le STIF et la Collectivité conviennent d'un commun accord que la Collectivité assure la gestion des gares routières.

Article 7-4 - Accessibilité

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

Les lignes retenues au titre du SDA et devant faire l'objet d'une mise en accessibilité au plus tard au 10 février 2015 figurent en **Annexe B.4**.

Cette annexe mentionne, pour chacune de ces lignes, l'objectif de l'année de déclaration de mise en accessibilité.

L'échéancier proposé constitue un objectif fort pour la Collectivité, celle-ci ayant fait de la mise en accessibilité une priorité de ses actions.

Par ailleurs, la déclaration de mise en accessibilité reste conditionnée :

- Pour les lignes urbaines : la ligne peut être déclarée accessible si au moins 70 % des arrêts desservis ont une accessibilité confirmée par les services de la voirie des collectivités locales compétentes ou par les d'associations représentatives d'UFR ou par les ~~d~~e commissions locales d'accessibilité.
- Pour les lignes interurbaines : la ligne peut être déclarée accessible dès lors que les points d'arrêts rendus accessibles concentrent au minimum 50 % du trafic en entrée et descente

Dans les deux cas, la présence sur ces lignes d'un parc de véhicules accessibles à 100 % constitue une condition nécessaire.
Il incombe à l'Entreprise d'enclencher la démarche de la déclaration de mise en accessibilité dès lors que toutes les conditions sont réunies (pourcentage suffisant de nombre de points d'arrêts rendus accessibles par la Collectivité et parc de véhicules circulant sur cette ligne totalement accessibles).

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

Le service INFOMOBI se doit de fournir des indications parfaitement fiables aux personnes handicapées souhaitant effectuer un déplacement sur le réseau de bus en Ile de France. Pour cela, les informations relatives à l'accessibilité des points d'arrêts doivent être des plus rigoureuses et régulièrement mises à jour. Seule l'implication conjointe des collectivités et des entreprises sera à même de garantir la fiabilité des informations fournies. Cet article en précise les modalités.

La Collectivité s'engage à renseigner régulièrement l'état de l'accessibilité de l'ensemble des points d'arrêts des lignes de bus situés sur son territoire.
Dans le cas où la Collectivité constitue un groupement de communes, elle s'engage alors à faire son affaire avec ses communes membres de la mise à jour de la base des points d'arrêt.

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

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

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

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

Dans un premier temps, le STIF fournira sur demande, un jeu de cartographies couvrant le territoire de la Collectivité sur lequel figureront les points d'arrêts sur des fonds permettant leur repérage, orthophotos, réseau routier avec noms de voies ou autres.
A moyen terme et pour faciliter l'ensemble de ce travail, le STIF engage la réalisation d'un accès extranet, accessible aux collectivités, donnant accès notamment à l'ensemble des cartographies des points d'arrêts et aux renseignements associés sur l'accessibilité.

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

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

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

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

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

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

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

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

Un groupe de travail avec des représentants de Collectivités signataires de conventions partenariales pourra être créé afin de préciser les fonctionnalités attendues d'un outil de ce type.

Article 8 - Communication

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

Article 8-1 - Principes généraux – Politique Commune de Communication

La présente convention est l'occasion d'une valorisation de l'image du transport routier de personnes. La mise en œuvre par les parties d'une Politique Commune de Communication (PCC) concourt à cet objectif.

La PCC combine des principes définis à l'échelle régionale par le STIF et déclinés à l'échelle du réseau conjointement avec la Collectivité.

A l'occasion de la session annuelle du comité de suivi, la Collectivité et l'Entreprise proposent, dans le cadre d'un programme, les actions de communication pour l'année à venir et présentent le bilan des actions réalisées sur l'année écoulée.

Le programme définitif résulte d'un échange entre les parties à la présente convention. Il précise la maîtrise d'ouvrage et les principes de financement de chaque action.

Les parties peuvent également convenir de réunions ad hoc pour des actions de communication exceptionnelles.

Les actions de communication, l'habillage des véhicules affectés à l'offre de référence, la charte graphique du mobilier urbain accessoire au transport public de voyageurs tendent à valoriser tant l'image du STIF que celles de la Collectivité et de l'Entreprise.

Article 8-2 - Cas particulier de la découpe des véhicules

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

Par ailleurs, la contractualisation à l'échelle d'un bassin requiert l'identification d'un territoire particulier.

Le STIF demande à ce que l'ensemble des véhicules soient habillés selon les « Principes d'habillage du matériel roulant » approuvés lors du conseil du 8 avril 2009. Cet habillage permet la coexistence avec les marques de la collectivité et de l'entreprise.

A terme, l'ensemble du matériel utilisé par l'Entreprise pour l'exécution du service de référence devra être habillé selon les principes définis par la charte du STIF.

La Collectivité et le STIF ont validé l'habillage des véhicules qui figure en **Annexe B.7**. Ce nouvel habillage sera mis en place à partir de 2010.

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

Article 8-3 - Supports et documents de communication voyageurs

Les dispositions suivantes sont retenues pour l'édition de tous documents de communication sur le réseau :

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

- Le logo de la Collectivité devra figurer sur tous supports papier (fiches horaires, plan) aussi gros (en surface) et aussi visible que celui de l'Entreprise et celui du STIF.

- La Collectivité créera un lien entre son site internet et celui de l'Entreprise et réciproquement sur le site de l'Entreprise un lien vers le site de la Collectivité sera activé.

- L'information des voyageurs est rapatriée dans le cadre info de l'abri voyageur, lorsque l'arrêt en est équipé. Ce cadre info abri voyageurs peut être mis en commun avec une autre entreprise, dans ce cas une entreprise est désignée comme gestionnaire principale de l'information, chaque entreprise restant responsable de la mise à jour de l'information de ses lignes.

- Une signalétique harmonisée est mise en œuvre par la Collectivité sur les abris voyageurs (bandeau indices de ligne). L'Entreprise fournit les indices de lignes à insérer et en informe le STIF

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

Elle s'engage à mettre en ligne sur le site internet le plan du réseau, les informations du réseau et un lien vers le site de l'Entreprise pour consulter les horaires.

L'Entreprise s'engage à contrôler et assurer le maintien opérationnel du système d'information dynamique.

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

Tous les documents d'information du réseau, ainsi que toute opération de communication à l'initiative de l'Entreprise, doivent être soumis à l'accord préalable du STIF et de la Collectivité.

Article 8-4 - Marques

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

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

Les nouvelles dénominations de réseaux doivent être déposées par la collectivité, en copropriété avec le STIF.

La Collectivité s'engage à assurer le dépôt auprès de l'INPI, le renouvellement, la surveillance de la marque verbale et/ou semi figurative (logos) ainsi que tous les frais y afférant.

Un règlement de copropriété proposé par le STIF sera signé entre les parties.

Article 9 - Recours à la procédure d'avenant

Article 9-1 - Cas général

La présente convention et ses Annexes autres que celle listée à l'Article 9-2 - peuvent être modifiées, notamment pour prendre en compte les modifications du service de référence mentionnées à l'Article 4-1 -, par voie d'avenant écrit et signé par les personnes dûment habilitées à cet effet par chaque partie.

Article 9-2 - Cas particuliers

Les Annexes susceptibles d'être modifiées par simple accord entre les parties, sans qu'il soit nécessaire de passer un avenant à la présente convention sont :

- Annexe A.1 : synthèse des modifications
- Annexe B.4 : SDA
- Annexe B.6 : liste des biens mis à disposition par la Collectivité

Ces modifications sont notifiées par courrier simple aux Parties.

Article 10 - Engagements financiers des Parties.

Article 10-1 - Principes généraux

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

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

- Couvrir l'ensemble des charges de service public imposées par le STIF ;

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

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

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

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

Article 10-2 - Engagements financiers du STIF

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

(k€ constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contributions financières						

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

Article 10-3 - Engagements financiers de la Collectivité

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

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

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

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

Article 11 - Résiliation

Une résiliation anticipée de la présente convention pourra être demandée par les parties, à tout moment et pour quelque motif que ce soit.

Dans l'éventualité où l'une des parties souhaiterait demander cette résiliation, elle aurait à le faire, par lettre recommandée avec accusé de réception, six mois avant que ne prenne effectivement effet cette résiliation. Aucune autre formalité n'étant requise pour la rendre effective.

La résiliation de la convention peut conduire le STIF à procéder dans le contrat d'exploitation de type 2 à un ajustement du service de référence.

Article 12 - Autres conventions

Il est expressément convenu entre les parties que la présente convention vaut résiliation d'un commun accord et sans indemnités de la convention existant préalablement entre la Collectivité et l'Entreprise (convention d'exploitation du XX/XX/XX) et intègre les

dispositions qui devaient figurer dans la convention en cours de négociation entre la Collectivité et l'Entreprise.

Article 13 - Règlement des litiges

En cas de litige né de l'interprétation ou de l'exécution de la présente Convention, les parties pourront mettre en œuvre, sans que ce soit un préalable obligatoire à toute contestation juridictionnelle, une procédure de conciliation selon les modalités suivantes :

1. La mise en œuvre de la procédure est décidée par l'une ou l'autre partie par l'envoie d'une lettre recommandée avec accusé réception.

2. Chaque partie désigne une personne qualifiée dans les 10 jours qui suivent la réception du courrier

3. Les personnes qualifiées remettent leurs conclusions aux parties sous 10 jours,

4. La consultation des personnes qualifiées constitue un avis qui ne s'impose pas aux parties.

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

TITRE II - **Annexes**

A. Annexes Communes

Annexe A.1 Synthèse des modifications

B. Annexes Circonstanciées

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

Annexe B.2 Service de référence

Annexe B.3 Plan de Transport Adapté

Annexe B.4 Schéma Directeur d'Accessibilité

Annexe B.5 formule d'indexation de la participation de (s) la Collectivité(s)

Annexe B.6 Biens mis à disposition par la(es) Collectivité(s)

Annexe B.7 Livrée des véhicules

SIGNATAIRES

Établie en …… exemplaires originaux.

Fait à Paris, le ……

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

La Collectivité,

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS

11 FEV. 2011

Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n°2011/0026

Séance du 9 février 2011

Avenant n°5 au contrat de type 1 conclu entre le STIF et les entreprises privées de transport régulier de voyageurs en Île-de-France

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

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France, modifiée par la loi n°2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires ;

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

VU la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;

VU la délibération du conseil n° 2010/0707 du 8 décembre 2010,

VU le rapport n° 2011/0026;

VU les avis de la commission de l'offre de transport du 3 février 2011 et de la commission économique et tarifaire du 4 février 2011 ;

CONSIDERANT la nécessité d'assurer la continuité du service public de transport collectif régulier de voyageurs en Ile-de-France jusqu'à ce que les négociations des contrats d'exploitation de type 2 aboutissent ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

ARTICLE 1 : le principe d'une prolongation d'une durée de trois mois, jusqu'au 30 juin 2011, des contrats d'exploitation de type 1, dont la liste figure en annexe à la présente délibération, est approuvé.

ARTICLE 2 : l'avenant n°5 au contrat d'exploitation de type 1 pour l'exploitation de services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France entre le STIF et les entreprises privées au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, recueillant l'accord des parties sur les modifications visées aux articles 1 et 2, et annexé à la présente délibération, est approuvé.

ARTICLE 3 : la directrice générale est autorisée à signer l'avenant visé à l'article 2 et annexé à la présente délibération, avec les entreprises privées pour les contrats de type 1, dont la liste figure en annexe à la présente délibération.

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

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

Jean-Paul HUCHON

AVENANT N° 5

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

CONTRAT DE TYPE 1

ENTRE

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), établissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 39 bis - 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Madame Sophie MOUGARD en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération n°2010/____ du Conseil en date du 8 décembre 2010,

ci-après dénommé le « STIF »,
d'une part,

ET

L'Entreprise : _____

Adresse : _____
_____

Code STIF : _____

N° RCS : _____

Représentée par : _____

ci-après dénommée « l'Entreprise »,
d'autre part,

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

IL A ETE EXPOSE CE QUI SUIT :

Le Conseil du STIF, par délibération du 13 décembre 2006, a défini une nouvelle architecture contractuelle inscrite dans un cahier des charges régional dont les principes s'inscrivent pour une durée totale de 10 ans avec la succession de 2 contrats.

Le premier (le contrat de type 1) est destiné à être conclu pour une période maximale de 4 ans (2007-2010) ; le second (le contrat de type 2) est destiné à être conclu après négociation pour la période restant à courir jusqu'au 31 décembre 2016.

Le point 3 de l'article 4.4 du cahier des charges régional applicable aux contrats de type 1 passés entre le STIF et les entreprises privées de transport et annexé à ces derniers (Annexe 2), encadre dans des délais précis le passage d'un contrat de type 1 à un contrat de type 2.

Cette disposition, dans sa version initiale, prévoyait que :

« 3. Pour les réseaux ou les lignes qui n'auraient pas fait l'objet d'un contrat de type 2 en raison d'un échec des négociations dûment constaté par les Parties ou, au plus tard, le 30 juin 2010, le STIF se réserve la possibilité, en accord avec l'Entreprise, de prolonger le contrat de type 1 d'une année supplémentaire, soit jusqu'au 31 décembre 2011.

« Durant cette cinquième année, il définit les mesures à prendre pour désigner l'exploitant à l'échéance conformément à la réglementation en vigueur à cette date et n'est plus tenu par l'engagement visé à l'article 4.3 ci-dessus, de contracter pendant dix ans ».

Le processus de négociation des contrats d'exploitation de type 2 a été amorcé depuis en 2009. Il doit aboutir à la conclusion d'une centaine de contrats d'exploitation de type 2.

Compte tenu du volume de négociation, le Conseil a, par délibération du 8 décembre dernier, modifié le point 3 de l'article 4.4 du cahier des charges régional et autorisé que les conclusions des négociations soient tirées non plus le 30 juin 2010 mais le 31 décembre 2010.
Cette délibération a également autorisé le principe de la prolongation pour trois mois soit jusqu'au 31 mars 2011 des contrats de type 1 annexés à la dite délibération.

Cependant, pour des raisons technique ou institutionnelle, plusieurs réseaux, dont celui exploité par l'Entreprise ne sont passés en contrat de type 2 :

- ni avant le 31 décembre 2010, date visée au point 3 de l'article 4-4 du cahier des charges régional précité, dans sa version issue du conseil du 8 décembre 2010 ;

- ni avant la date du 31 mars 2011, date d'expiration des contrats de type 1 en vertu de la délibération 2010/0707 du 8 décembre 2010.

Afin de ne pas remettre en cause l'engagement contractuel sur 10 ans (jusqu'au 31 décembre 2016) et garantir la continuité du service public, il est nécessaire, conformément à la délibération n°2011/____ du 9 février 2011 du Conseil du STIF, de :

- prolonger la durée des contrats de type 1 concernant les services n'ayant pas encore basculé en contrat de type 2.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :
Article 1er

Pour les services de transports exploités dans le cadre du contrat d'exploitation de type 1 conclu entre le STIF et l'Entreprise :

- la durée du contrat d'exploitation est prolongée de trois mois, pour prendre fin le 30 juin 2011.

Article 2

Le présent avenant entre en vigueur à compter du 1er avril 2011.

Article 3

Toutes les autres clauses du contrat d'exploitation de type 1 susvisé, ainsi que de ses annexes et de ses avenants, non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en deux exemplaires originaux, le

Pour le STIF Pour l'Entreprise

Madame Sophie MOUGARD
Directrice générale

Entreprises	Ent	Rés	Ligne	OD (sources Watson)	Bassins au 01/09/2010
STA	024	024	006	SAINTRY-SUR-SEINE - EVRY - MORSANG-SUR-SEINE	100. Tice - Seine Essonne Bus
STA	024	024	010	CORBEIL-ESSONNES - MENNECY	100. Tice - Seine Essonne Bus
STA	024	309	001	CORBEIL-ESSONNES (SNECMA) - LE COUDRAY-MONTCEAUX	100. Tice - Seine Essonne Bus
STA	024	309	002	CORBEIL-ESSONNES (gare SNCF) - SAINTRY-SUR-SEINE	100. Tice - Seine Essonne Bus
STA	024	309	003	CORBEIL-ESSONNES (SNCF) - CORBEIL-ESSONNES (SNCF)	100. Tice - Seine Essonne Bus
STA	024	309	008	CORBEIL-ESSONNES (Gare) - SOISY-SUR-SEINE (Notre-Dame République)	100. Tice - Seine Essonne Bus
STA	024	309	009	VERT-LE-PETIT (Place Duquesne) - CORBEIL-ESSONNE (Gare)	100. Tice - Seine Essonne Bus
Cars Sœur	070	070	001	EVRY - ST-GERMAIN-LES-CORBEIL	100. Tice - Seine Essonne Bus
Cars Sœur	070	070	002	COURCOURONNES - ETIOLLES - EVRY	100. Tice - Seine Essonne Bus
Cars Sœur	070	070	005	ST-GERMAIN-LES-CORBEIL (Collège de la Tuilerie) - MORSANG-SUR-SEINE (mai	100. Tice - Seine Essonne Bus
Cars Sœur	070	070	006	CORBEIL-ESSONNES (Lycée Doisneau) - ST-GERMAIN-LES-CORBEIL (Collège de	100. Tice - Seine Essonne Bus
TICE	400	400	401	CORBEIL-ESSONNES (Gare RER) - ST-MICHEL-SUR-ORGE (Rue Berlioz)	100. Tice - Seine Essonne Bus
TICE	400	400	402	LE COUDRAY-MONTCEAUX (Terminal D. Douillet) - EPINAY-SUR-ORGE (Gare RE	100. Tice - Seine Essonne Bus
TICE	400	400	403	SOISY-SUR-SEINE - BRETIGNY-SUR-ORGE	100. Tice - Seine Essonne Bus
TICE	400	400	404	RIS-ORANGIS - EVRY	100. Tice - Seine Essonne Bus
TICE	400	400	405	RIS-ORANGIS - CORBEIL-ESSONNES (LYCEE)	100. Tice - Seine Essonne Bus
TICE	400	400	406	RIS-ORANGIS - RIS-ORANGIS	100. Tice - Seine Essonne Bus
TICE	400	400	407	EVRY (Les Aunettes) - RIS-ORANGIS (Gare Val de Ris RER)	100. Tice - Seine Essonne Bus
TICE	400	400	408	EVRY (Mairie) - EVRY (Gare du Bras de Fer)	100. Tice - Seine Essonne Bus
TICE	400	400	409	FLEURY-MEROGIS (Clément Ader) - LISSES (Clos aux Pois)	100. Tice - Seine Essonne Bus
TICE	400	400	412	LE COUDRAY-MONTCEAUX (G. d'Estrées) - LE COUDRAY-MONTCEAUX (Libellule	100. Tice - Seine Essonne Bus
TICE	400	400	413	RIS-ORANGIS (C,C, les Aunettes) - COURCOURONNES - BONDOUFLE (Coccinelle	100. Tice - Seine Essonne Bus
TICE	400	400	414	EVRY (Gare d'Evry Courcouronnes) - LE PLESSIS-PATE (Eurocontrol)	100. Tice - Seine Essonne Bus
TICE	400	400	415	EVRY - VILLABE (GARE SNCF)	100. Tice - Seine Essonne Bus
TICE	400	400	418	RIS-ORANGIS (Gare du bois de l'épine) - RIS-ORANGIS (Val de Ris RER)	100. Tice - Seine Essonne Bus
TICE	400	400	419	RIS-ORANGIS (Gare du Val de Ris RER) - RIS-ORANGIS (Gare du Val de Ris RER)	100. Tice - Seine Essonne Bus
TICE	400	400	453	SOISY-SUR-SEINE - BONDOUFLE	100. Tice - Seine Essonne Bus
STDM	055	055	007	VIRY-CHATILLON (Gare SNCF) - MORSANG-SUR-ORGE - VIRY-CHATILLON (Gar	104. Lacs de l'Essonne
STDM	055	055	003	JUVISY-SUR-ORGE (GARE ROUTIERE) - MORSANG-SUR-ORGE (VICTOR SCHO	104. Lacs de l'Essonne
STDM	055	055	004	JUVISY-SUR-ORGE (GARE ROUTIER) - FLEURY-MEROGIS (HOPITAL MAHNES)	104. Lacs de l'Essonne
STDM	055	055	005	JUVISY-SUR-ORGE (GARE ROUTIERE CONDORCET) - FLEURY-MEROGIS (HOP	104. Lacs de l'Essonne
STDM	055	055	008	MORSANG-SUR-ORGE (PL LIBERATION) - RUNGIS - THIAIS	104. Lacs de l'Essonne
STDM	055	055	022	SAVIGNY-SUR-ORGE (gare RER) - GRIGNY (tuileries)	104. Lacs de l'Essonne
TICE	055	300	001	FLEURY-MEROGIS - GRIGNY	104. Lacs de l'Essonne
Vexin BUS	088	088	001	cergy-Gisors	aucun
Mobicite	111	111	040	Aubergenville-Aubergenville	24. les mureaux
CIF	14	115	86	Stains-Stains	aucun : futur SRL
Autobus du fort	233	233	200	Livry Gargan	aucun : futur SRL
STRAV	45	145	26	Villecresne	aucun : futur SRL

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PREFECTURE DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE
PREFECTURE DE PARIS
15 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité et du contentieux

Délibération n° 2011/0079

Séance du 9 février 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 / CONVENTIONS PARTENARIALES

RESEAU Aerial

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

VU le code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
VU le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
VU la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
VU le rapport n°2011/0079 à 2011/0113 ;
VU les avis de la Commission de l'offre de transport du 3 février 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 4 février 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

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

ARTICLE 2 : d'approuver les conventions partenariales pour le Réseau Aerial jointes à la présente délibération ainsi que l'ensemble de leurs annexes

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec les sociétés Veolia transport, établissement de Vulaines-sur-Seine, et Losay Voyage

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer lesdites conventions partenariales et leurs annexes avec le Conseil Général de Seine-et-Marne, la Communauté de Communes Entre-Seine-et-Forêt, la Communauté de Communes de Fontainebleau-Avon, la Commune de Samois-sur-Seine, la société Veolia Transport, établissement de Vulaines-sur-Seine, et la société Losay Voyages.

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

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

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
PIS
1 FEV. 2011
de légalité

Délibération n° 2011/0080

Séance du 9 février 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 / CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU ARLEQUIN/PLATEAU BRIARD

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

VU le code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
VU le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
VU la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
VU le rapport n°2011/0079 à 2011/0113 ;
VU les avis de la Commission de l'offre de transport du 3 février 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 4 février 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

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

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

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec les sociétés Veolia Transport SETRA, N4 Mobilités et Darche-Gros

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention partenariale et ses annexes avec la Communauté de Communes de l'Orée de la Brie, la Communauté de communes des Gués de l'Yerres, la commune de Soignolles-en-Brie, le Conseil Général de Seine et Marne et avec les sociétés Veolia Transport SETRA, N4 Mobilités et Darche-Gros.

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

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

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2011/0081
Séance du 9 février 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 / CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU Arpajonnais

PRÉFECTURE DE LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
15 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité et du contentieux

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

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,

VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;

VU la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;

VU le rapport n° 2011/0079 à 2011/0113 ;

VU les avis de la Commission de l'offre de transport du 3 févier 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 4 février 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

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

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

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec les sociétés Ormont Transport, Transport Daniel Meyer, C.E.A.T et Véolia Transport Brétigny

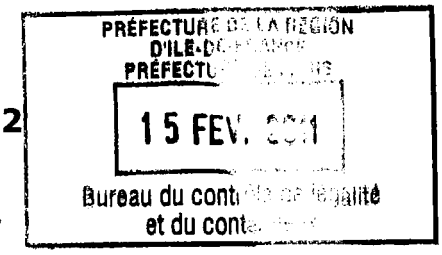
ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention partenariale et ses annexes avec la Communauté de Communes de l'Arpajonnais et les sociétés Ormont Transport, Transport Daniel Meyer, C.E.A.T et Véolia Transport Brétigny

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

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

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France



Délibération n° 2011/0082

Séance du 9 février 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU BASSIN DE GONESSE

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

VU le Code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
VU le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
VU la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
VU le rapport n°2011/0079 à 2011/0113 ;
VU les avis de la Commission de l'offre de transport du 3 février 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 4 février 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver **le contrat d'exploitation** de type 2 pour le réseau du Bassin de Gonesse joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'approuver **la convention partenariale** pour le réseau du Bassin de Gonesse jointe à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec la société Trans Val d'Oise

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention partenariale et ses annexes avec la commune de Gonesse et la société Trans Val d'Oise

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

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

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
15 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité et du contentieux

Délibération n° 2011/0083

Séance du 9 février 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU Milly-la-Forêt

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

VU le code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
VU le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
VU la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
VU le rapport n° 2011/0079 à 2011/0113 ;
VU les avis de la Commission de l'offre de transport du 3 février 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 4 février 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

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

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

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

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

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0084

Séance du 9 février 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU BORD DE L'EAU

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

VU le Code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
VU le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
VU la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
VU le rapport n°2011/0079 à 2011/0113 ;
VU les avis de la Commission de l'offre de transport du 3 février 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 4 février 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver **le contrat d'exploitation** de type 2 pour le réseau du Bord de l'eau joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

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

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

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

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS

15 FEV. 2011

Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2011/0085

Séance du 9 février 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 / CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU CHATELET-EN-BRIE / PAYS DE SEINE

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

VU le code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
VU le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
VU la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
VU le rapport n°2011/0079 à 2011/0113 ;
VU les avis de la Commission de l'offre de transport du 3 février 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 4 février 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver le contrat d'exploitation de type 2 pour le Réseau Chatelet-en-Brie / Pays de Seine joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'approuver la convention partenariale pour le Réseau Chatelet-en-Brie / Pays de Seine jointe à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec la société Veolia Transport Vulaines

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention partenariale et ses annexes avec le Syndicat Intercommunal des Transports de la région du Chatelet-en-Brie et avec la société Veolia Transport Vulaines.

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

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

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
15 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2011/0086

Séance du 9 février 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU Claye-Souilly

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

VU le code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
VU le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
VU la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
VU le rapport n2011/0079 à 2011/0113 ;
VU les avis de la Commission de l'offre de transport du 3 février 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 4 février 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

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

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec la société Trans Val de France (TVF)

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

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

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
15 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité et du contentieux

Délibération n° 2011/0087

Séance du 9 février 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 / CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU COMETE

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

VU le code des transports (partie législative)
VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
VU le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
VU la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
VU le rapport n° 2011/0079 à 2011/0113 ;
VU les avis de la Commission de l'offre de transport du 3 février 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 4 février 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

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

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

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec les sociétés VEOLIA TRANSPORT VULAINES, VEOLIA TRANSPORT NEMOURS et INTERVAL (Groupe TRANSDEV)

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention partenariale et ses annexes avec le Conseil Général de la Seine et Marne, le Syndicat de Transport du Canton de Moret sur Loing et le Syndicat Intercommunal des transports du Sud Seine et Marne et avec les sociétés VEOLIA TRANSPORT VULAINES, VEOLIA TRANSPORT NEMOURS et INTERVAL (Groupe TRANSDEV)

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

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

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
15 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2011/0088

Séance du 9 février 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

Réseau Desserte Longue Sud Ile-de-France

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

VU le code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
VU le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
VU la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
VU le rapport n° 2011/0079 à 2011/0113;
VU les avis de la Commission de l'offre de transport du 3 février 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 4 février 2011;

Après en avoir délibéré,

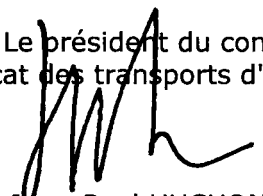
DECIDE

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

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec les sociétés STDM (Société de Transports Daniel Meyer) et CEA Transports.

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

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



Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
15 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2011/0089

Séance du 9 février 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 / CONVENTION PARTENARIALE

Réseau DOURDANNAIS

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

VU le code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
VU le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
VU la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
VU le rapport n° 2011/0079 à 2011/0113 ;
VU les avis de la Commission de l'offre de transport du 3 février 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 4 février 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

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

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

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec les sociétés Ormont Transport, Véolia Transport Rambouillet et les Cars Perron ;

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention partenariale et ses annexes avec la commune de Corbreuse et la société Véolia Transport Rambouillet ;

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

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

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
15 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2011/0090

Séance du 9 février 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 / CONVENTION PARTENARIALE

Réseau Est Seine et Marne et Montois (ESMM)

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

VU le code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
VU le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
VU la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
VU le rapport n°2011/0079 à 2011/0113 ;
VU les avis de la Commission de l'offre de transport du 3 février 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 4 février 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver **le contrat d'exploitation** de type 2 pour le Réseau est Seine et Marne et Montois joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

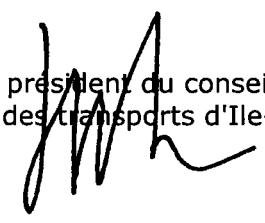
ARTICLE 2 : d'approuver **la convention partenariale** pour le Réseau est Seine et Marne et Montois jointe à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

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

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention partenariale et ses annexes avec la Communauté de Communes du Provinois, la commune de Nangis et la société PROCARS ;

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

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



Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PREFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PREFECTURE DE PARIS
15 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2011/0091

Séance du 9 février 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 / CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU ETAMPOIS

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

VU le code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
VU le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
VU la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
VU le rapport n° 2011/0079 à 2011/0113 ;
VU les avis de la Commission de l'offre de transport du 3 février 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 4 février 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

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

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

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec les sociétés Ormont Transport, CEA Transports et les Cars Dunois.

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention partenariale et ses annexes avec les communes de Brières-les-Scellés, Morigny-Champigny, Etampes et la société Ormont Transport.

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

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

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2011/0092
Séance du 9 février 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU GAGNY-LE BOURGET-DRANCY

PRÉFECTURE DE LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
15 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité et du contentieux

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

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,

VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;

VU la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;

VU le rapport n° 2011/079 à 2011/0113 ;

VU les avis de la Commission de l'offre de transport du 3 février 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 4 février 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver **le contrat d'exploitation** de type 2 pour le réseau Gagny-Le Bourget-Drancy joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

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

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

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

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
15 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n°2011/0093
Séance du 9 février 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 / CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU GENOVEBUS

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

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,

VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;

VU la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;

VU le rapport n° 2011/0079 à 2011/0113 ;

VU les avis de la Commission de l'offre de transport du 3 févier 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 4 février 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

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

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

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec les sociétés CEAT, Veolia Transport Bretigny, Société de Transport Daniel Meyer, Athis Cars et Orgebus

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention partenariale et ses annexes avec la Communauté d'Agglomération du Val d'Orge et avec les sociétés CEAT, Veolia Transport Bretigny, Société de Transport Daniel Meyer, Athis Cars et Orgebus

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

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

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
15 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n°2011/0094
Séance du 9 février 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 / CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU PALADIN

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

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,

VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;

VU la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;

VU le rapport n° 2011/0079 à 2011/0113 ;

VU les avis de la Commission de l'offre de transport du 3 février 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 4 février 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

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

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

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec la société Bièvre Bus Mobilités ;

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention partenariale et ses annexes avec la Communauté d'Agglomération des Hauts de Bièvre et la société Bièvre Bus Mobilités ;

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

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

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
15 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2011/0095

Séance du 9 février 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU NORD-HUREPOIX-ESSONNE

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

VU le code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 codifiée modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
VU le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
VU la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
VU le rapport n°2011/0079 à 2011/0113;
VU les avis de la Commission de l'offre de transport du 3 février 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 4 février 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver **le contrat de type 2** pour le réseau Nord-Hurepoix-Essonne, joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit contrat et ses annexes avec les entreprises CEAT et Daniel Meyer ;

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

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

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PREFECTURE DE PARIS
15 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2011/0096

Séance du 9 février 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 / CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU DU CANTON DE PERTHES EN GATINAIS

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

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

VU le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;

VU la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;

VU le rapport n° 2011/0079 à 2011/0113 ;

VU les avis de la Commission de l'offre de transport du 3 février 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 4 février 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver **le contrat d'exploitation** de type 2 pour le Réseau du Canton de Perthes en Gâtinais joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'approuver **la convention partenariale** pour le Réseau du Canton de Perthes en Gâtinais jointe à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec la société VEOLIA TRANSPORT SAINT-FARGEAU-PONTHIERRY.

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention partenariale et ses annexes avec le Conseil Général de Seine-et-Marne, la Communauté de communes du Pays de Bière, la Communauté de communes de Seine Ecole, la Communauté d'agglomération Melun Val de Seine et la société VEOLIA TRANSPORT SAINT-FARGEAU-PONTHIERRY

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

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

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
15 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2011/0097

Séance du 9 février 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU SCOLAIRE EST-YVELINES

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

VU le Code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
VU le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
VU la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
VU le rapport n°2011/0079 à 2011/0113 ;
VU les avis de la Commission de l'offre de transport du 3 février 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 4 février 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver **le contrat d'exploitation** de type 2 pour le réseau Scolaire Est-Yvelines joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'approuver **la convention partenariale** pour le réseau Scolaire Est-Yvelines jointe à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec Veolia Transport Nanterre et Veolia Transport Centre de la Boucle.

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention partenariale et ses annexes avec le SIVOM des Coteaux de Seine, Veolia Transport Nanterre et Veolia Transport Centre de la Boucle

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

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

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0098

Séance du 9 février 2011

PREFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PREFECTURE DE PARIS
15 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 / CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU SEINE SENART BUS

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

VU le code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
VU le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
VU la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
VU le rapport n°2011/0079 à 2011/0113 ;
VU les avis de la Commission de l'offre de transport du 3 février 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 4 février 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

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

ARTICLE 2 : d'approuver la convention partenariale pour le réseau Seine Sénart Bus jointe à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec les entreprises Garrel et Navarre (groupe Kéolis) et STRAV (Véolia Transport) ;

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention partenariale et ses annexes avec la Communauté d'Agglomération Sénart Val de Seine et les entreprises Garrel et Navarre (groupe Kéolis) et STRAV (Véolia Transport) ;

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

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

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PREFECTURE DE PARIS
15 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2011/0099

Séance du 9 février 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 / CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU SIT'BUS STIGO

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

VU le code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
VU le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
VU la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
VU le rapport n°2011/0079 à 2011/0113 ;
VU les avis de la Commission de l'offre de transport du 3 février 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 4 février 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

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

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

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec la société N4 Mobilités

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention partenariale et ses annexes avec la Communauté d'agglomération de la Brie Francilienne, le Syndicat Intercommunal des transports des communes de Gretz-Armainvilliers et d'Ozoir-la-Ferrière, le Conseil Général de Seine et Marne et avec la société N4 Mobilités.

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

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

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
15 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2011/0100

Séance du 9 février 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU SIYONNE

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

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 codifiée modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

VU le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;

VU la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;

VU le rapport n°2011/0079 à 2011/0113 ;

VU les avis de la Commission de l'offre de transport du 3 février 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 4 février 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

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

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

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit contrat et ses annexes avec les entreprises INTERVAL et PROCARS ;

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention partenariale et ses annexes avec le Conseil Général de Seine et Marne, le SITCOME et les entreprises INTERVAL et PROCARS

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

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

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
15 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2011/0101

Séance du 9 février 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 / CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU SOL'R

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

VU le code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
VU le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
VU la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
VU le rapport n°2011/0079 à 2011/0113 ;
VU les avis de la Commission de l'offre de transport du 3 février 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 4 février 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

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

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

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec les sociétés N4 Mobilités, Darche-Gros et Autocars de Marne-le-Vallée.

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention partenariale et ses annexes avec la Communauté de communes du Val Bréon, la Communauté de communes des Sources de l'Yerres, la commune de Tournan-en-Brie, le Conseil Général de Seine et Marne et avec les sociétés N4 Mobilités, Darche-Gros et Autocars de Marne-le-Vallée.

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

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

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
15 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2011/0102

Séance du 9 février 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 / CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU STILL

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

VU le code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
VU le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
VU la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
VU le rapport n° 2011/0079 à 2011/0113 ;
VU les avis de la Commission de l'offre de transport du 3 février 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 4 février 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

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

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

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec les sociétés Veolia Transport Nemours et Interval ;

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention partenariale et ses annexes avec le Syndicat Intercommunal de Transports du Sud Seine-et-Marne, le Conseil Général de Seine et Marne et avec les sociétés Veolia Transport Nemours et Interval ;

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

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

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
15 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2011/0103

Séance du 9 février 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 / CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU TRAMY élargi

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

VU le code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
VU le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
VU la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
VU le rapport n° 2011/0079 à 2011/0113 ;
VU les avis de la Commission de l'offre de transport du 3 février 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 4 février 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

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

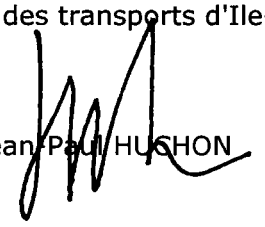
ARTICLE 2 : d'approuver la convention partenariale pour le Réseau TRAMY élargi jointe à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec la société Darche-Gros

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention partenariale et ses annexes avec le Conseil Général de Seine-et-Marne, le Syndicat intercommunal d'organisation et de gestion des lignes régulières de transport AUBETIN-MORIN-YERRES (TRAMY) et la société Darche-Gros.

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

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



Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
15 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n°2011/0104
Séance du 9 février 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 / CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU Traverciel

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

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,

VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;

VU la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;

VU le rapport n° 2011/0079 à 2011/0113 ;

VU les avis de la Commission de l'offre de transport du 3 févier 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 4 février 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

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

ARTICLE 2 : d'approuver **le protocole d'accord** pour le réseau Traverciel jointe à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec la société Véolia Transport

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit protocole d'accord avec le SMIRTOP et La ville de La Celle Saint-Cloud

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

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

Jean-Paul HUCHON

PROTOCOLE D'ACCORD

RESEAU TRAVERCIEL

Le présent protocole est établi entre :

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

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La commune de La Celle Saint-Cloud, [adresse], représentée par […], autorisé à signer la présente par délibération en date du [...]

d'une deuxième part,

ET

Le Syndicat Mixte pour la gestion du Réseau de Transport de l'Ouest Parisien, [adresse], représentée par […], autorisé à signer la présente par délibération en date du [...]

Ci-après dénommé les « Collectivités »,

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

Préambule

Les entreprises privées de transport d'Ile de France exploitent plus de 1 000 lignes régulières qui font l'objet d'une inscription au plan de transport régional ; ces lignes ont des vocations diverses :

- Certaines, complémentaires au réseau ferré, structurantes à l'échelle régionale, ont un caractère express avec un niveau de service normalisé et assuré par le STIF ;
- Certaines sont intégrées dans un réseau clairement identifiable, sur un bassin de transport, avec une identité visuelle particulière ;
- Certaines ne sont pas rattachables à un réseau mais ont également des fonctions de dessertes vers les gares et/ou les établissements scolaires et/ou les zones d'activité avec une participation d'une ou plusieurs collectivités ;
- Certaines ne sont pas rattachables à un réseau mais ont également des fonctions de dessertes vers les gares et/ou les établissements scolaires et/ou les zones d'activité sans cependant faire l'objet d'une intervention financière locale.

L'Article 6 bis du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, fixe le cadre de référence entre le STIF et les entreprises privées de transports d'Ile-de-France.

Il prévoit que « *des conventions pluriannuelles passées entre le STIF et les transporteurs précisent la consistance et la qualité du service attendu des transporteurs ainsi que les conditions d'exploitation de leurs lignes ou de leur réseaux. Elles fixent, en outre les contributions apportées par le STIF compte tenu des engagements tarifaires qui leur sont applicables ainsi que de la réalisation des objectifs de qualité du service assignés* ».

Ce cadre contractuel avec les entreprises de transport doit par ailleurs respecter les dispositions du décret n° 49-1473 du 14 novembre 1949 selon lequel les entreprises privées, comme les entreprises publiques, disposent d'autorisations unilatérales par ligne qui leur sont attribuées par le STIF.

En ce qui concerne les entreprises privées, le Conseil du STIF a défini, par délibération du 13 décembre 2006, une nouvelle architecture contractuelle qui vise notamment à renforcer son rôle d'autorité organisatrice en matière de définition de l'offre, du niveau de service, ainsi qu'en matière de performance des entreprises de transport et de transparence financière.

Cette architecture contractuelle en vigueur depuis le 1er janvier 2007 est encadrée par les dispositions d'un cahier des charges régional répondant aux caractéristiques suivantes :

- L'engagement d'une contractualisation sur une durée totale de 10 ans (du 1er janvier 2007 au 31 décembre 2016) ;
- L'enchaînement, sur cette période, de deux contrats avec la même entreprise (sans mise en concurrence) :

  ➢ un 1er contrat – dit « ***contrat de type 1*** » – d'une durée de 4 ans maximum, conclu avec chaque entreprise pour l'ensemble des lignes qu'elle exploite et constituant un contrat de transition, d'une part, en ce qu'il s'inscrit dans le prolongement des dispositions contractuelles de la précédente convention et, d'autre part, en ce qu'il comporte des avancées significatives vers un véritable contrat de service public car il permet en particulier de renforcer les engagements en matière d'offre réalisée, de mettre en œuvre un dispositif de suivi de qualité, d'intégrer la dimension communautaire, de mettre en place un reporting annuel exigeant sur les moyens nécessaires à l'exploitation, leurs coûts, les investissements et les résultats financiers.

  ➢ un 2nd contrat – dit « ***contrat de type 2***» – d'une durée allant jusqu'au 31 décembre 2016, portant sur le périmètre d'un réseau (plusieurs contrats de type II peuvent être passés avec la même entreprise) : ce contrat présente toutes les caractéristiques d'un contrat de délégation de service public dans lequel les engagements de l'entreprise de transport sont individualisés et le calcul des contributions financières fondé sur les coûts de production propres à chaque réseau. Il sera conclu pour une durée minimale de 6 ans.

A l'échéance de la période de 10 ans, les nouveaux contrats de service public seront attribués conformément aux dispositions législatives, réglementaires et européennes alors applicables.

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

La relation entre le STIF et la RATP s'inscrit depuis 2000, par application du décret n°2000-634 du 6 juillet 2000 modifiant le décret N°59-57 du 7 janvier 1959, dans un cadre contractuel qui a permis de refonder les rapports que le STIF entretient historiquement avec les opérateurs publics de transport, en supprimant le régime de l'indemnité compensatrice qui garantissait à ces entreprises le remboursement de leurs charges indépendamment du niveau et de la qualité de la production réalisée.

Dans la continuité de cette démarche mise en place en 2000, dont le fondement réside dans une clarification des missions de l'autorité organisatrice et une responsabilisation

accrue des opérateurs, les contrats successifs ont permis une consolidation progressive de la relation contractuelle entre le STIF et la RATP :

- par la définition, par le STIF, des orientations pour l'amélioration de l'offre ;
- par une mesure plus précise et plus étendue de la qualité des services produits ;
- par la programmation et le suivi régulier des investissements de modernisation des réseaux sur la durée du contrat ;
- par une plus grande transparence des modalités d'exécution du contrat.

Le contrat d'exploitation entre le STIF et la RATP arrivant à échéance au 31 décembre 2011, il doit être renégocié au cours de l'année 2011;

L'exploitation des lignes du réseau Traverciel a la particularité d'être régie à la fois par le cadre contractuel liant le STIF et les entreprises privées d'Optile d'une part et par celui liant le STIF et la RATP d'autre part.

Le réseau Traverciel est composé de 6 lignes dont les autorisations d'exploitation sont réparties de la manière suivante :

- 100-113-26 : 50% Véolia Transport- 50% RATP
- 213-113-27 : 50% Véolia Transport – 50% RATP
- 100-113-459 : 50% Véolia Transport – 50%RATP
- 213-113-460 : 50% Véolia Transport – 50%RATP
- 100-113-469 :77,5% Véolia Transport – 22,5% RATP
- 100-113-471 : 50% Véolia Transport – 50% RATP

Par ailleurs, les Collectivités ont conclu avec la RATP et Véolia Transport une convention en date du 24 décembre 1998, définissant les modalités d'intervention des Collectivités sur le réseau Traverciel. Cette convention précise notamment les participations financières des collectivités au déficit d'exploitation du réseau.

Les Collectivités sont des partenaires essentiels qui partagent et renforcent par leur action historique les objectifs définis par le STIF. Elles entendent, dans le respect des compétences du STIF, continuer à participer activement à l'amélioration et au développement des transports publics sur l'ensemble de leur territoire.

Dans le cadre du passage en contrat de type 2 de la part des lignes exploitées par Véolia Transport, le STIF et les Collectivités entendent préciser, par le présent protocole, leur engagement commun dans l'évolution de la gouvernance du réseau Traverciel.

Ceci exposé, il est convenu entre les parties et arrêté ce qui suit.

Article 1 Engagement des collectivités

Les Collectivités s'engagent à maintenir leur financement pour l'exploitation du réseau Traverciel jusqu'à la prise d'effet de la convention partenariale du réseau Traverciel décrite à l'article 3.

A cet effet, la convention d'exploitation conclue entre les Collectivités, la RATP et Véolia Transport en date du 24 décembre 1998 sera prorogée jusqu'au 31 décembre 2011.

Article 2 Engagement du STIF

D'une part, le STIF s'engage, durant l'année 2011, à mener à bien les négociations avec les entreprises de transport visant à la clarification du dispositif contractuel pour :

- une meilleure transparence des modalités financières et opérationnelles de la gestion du réseau Traverciel ;

- assurer une gouvernance permettant l'optimisation des charges affectées au réseau et garantissant ainsi le bon usage des financements publics.

D'autre part, Le STIF prend à sa charge dans le cadre du contrat de type II :

- Le surcoût induit par la mise en place de la Redevance d'Occupation du Domaine Public sur la gare routière de La Celle Saint-Cloud ;

- Le désengagement financier du Conseil Général des Hauts de Seine au budget du SMIRTOP.

Article 3 Engagement commun des parties

A l'issue des négociations menées avec les entreprises de transport visées à l'article 2, les parties signataires du présent protocole s'engagent à conclure une convention partenariale dont la durée ne pourra dépasser celle prévue pour l'architecture contractuelle décrite au cahier des charges régionales adopté par le STIF le 13 décembre 2006.

Cette convention a pour objet de définir les conditions dans lesquelles les Collectivités accompagnent l'exécution du contrat d'exploitation des lignes de transport public du réseau Traverciel desservant les communes Boulogne Billancourt, Garches, La Celle Saint-Cloud, Le Chesnay, Marnes la Coquette, Sèvres, Vaucresson, Ville d'Avray, Bougival, Rueil Malmaison, Saint-Cloud et Versailles.

En outre, les parties s'engagent à étudier conjointement les possibilités d'affectation de tout ou partie des économies potentielles réalisées dans le processus d'homogénéisation, de rationalisation et de meilleure efficience de l'exploitation du réseau.

SIGNATAIRES

Établie en 3 exemplaires originaux.

Fait à Paris, le ……

Pour le STIF,

La Directrice générale

Sophie MOUGARD

Les Collectivités,

Pour le SMIRTOP

Le Président,

Jean-Paul GAUDIN

Pour la Commune de La Celle Saint-Cloud

Le Maire

Olivier DELAPORTE

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PREFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PREFECTURE DE PARIS
15 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2011/0105

Séance du 9 février 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 / CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU Val d'Essonne

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

VU le code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
VU le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
VU la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
VU le rapport n°2011/0079 à 2011/0113 ;
VU les avis de la Commission de l'offre de transport du 3 février 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 4 février 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

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

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

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec les sociétés CEAT, STA et Veolia Transport Brétigny

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention partenariale et ses annexes avec la Communauté de Communes du Val d'Essonne (CCVE) et avec les sociétés CEAT, STA et Veolia Transport Brétigny.

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

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

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
15 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité et du contentieux

Délibération n° 2011/0106

Séance du 9 février 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 / CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU Val d'Yerres

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

VU le code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
VU le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
VU la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
VU le rapport n°2011/0079 à 2011/0113 ;
VU les avis de la Commission de l'offre de transport du 3 février 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 4 février 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

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

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

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

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention partenariale et ses annexes avec la Communauté d'Agglomération du Val d'Yerres (CAVY) et avec la société STRAV

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

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

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
15 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2011/0107

Séance du 9 février 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU YERRES BRIE CENTRALE

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

VU le code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
VU le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
VU la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
VU le rapport n°2011/0079 à 2011/0113 ;
VU les avis de la Commission de l'offre de transport du 3 février 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 4 février 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

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

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec les sociétés Darche-Gros et N4 Mobilités.

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

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

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PREFECTURE DE PARIS
15 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2011/2011/0108

Séance du 9 février 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 / CONVENTION PARTENARIALE

Lignes Mobilien 228 177 047 et 228 177 050

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

VU le code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
VU le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
VU la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
VU le rapport n° 2011/0079 à 2011/0113 ;
VU les avis de la Commission de l'offre de transport du 3 février 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 4 février 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver **le contrat d'exploitation** de type 2 pour les lignes Mobilien 228 177 047 et 228 177 050 joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'approuver **la convention partenariale** pour les lignes Mobilien 228 177 047 et 228 177 050 jointe à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes

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

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention partenariale et ses annexes avec la société Procars et le Conseil Général de Seine-et-Marne.

ARTICLE 5 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE
PREFECTURE DE PARIS
15 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité et du contentieux

Délibération n° 2011/0109

Séance du 9 février 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 / CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU Seine et Marne Express

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
VU le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
VU la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
VU le rapport n°2011/0079 à 2011/0113 ;
VU les avis de la Commission de l'offre de transport du 3 février 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 4 février 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver le contrat d'exploitation de type 2 pour le Réseau Seine et Marne Express joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'approuver la convention partenariale pour le Réseau Seine et Marne Express jointe à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec la société Veolia Transport Nemours ;

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention partenariale et ses annexes avec le Conseil Général de la Seine et Marne et avec la société Veolia Transport Nemours ;

ARTICLE 5 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS

15 FEV. 2011

Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2011/0110

Séance du 9 février 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

LIGNE MOBILIEN 040-040-023 « BRIE-COMTE-ROBERT - BOISSY-ST-LEGER - CRETEIL (L'Echat) »

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
VU le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
VU la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
VU le rapport n°2011/0079 à 2011/0113 ;
VU les avis de la Commission de l'offre de transport du 3 février 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 4 février 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver le contrat d'exploitation de type 2 pour la ligne Mobilien 040-040-023 joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec l'entreprise SETRA (groupe Véolia) ;

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PREFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PREFECTURE DE PARIS
15 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2011/0111

Séance du 9 février 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

LIGNE MOBILIEN 065-065-050 « SENART-EVRY »

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
VU le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
VU la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
VU le rapport n°2011/0079 à 2011/0113 ;
VU les avis de la Commission de l'offre de transport du 3 février 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 4 février 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver le contrat d'exploitation de type 2 pour la ligne Mobilien 065-065-050 joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec l'entreprises Veolia Transport Moissy ;

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
15 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2011/0112

Séance du 9 février 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 / CONVENTION PARTENARIALE

LIGNE POLE A POLE 065-487-077 « CITALIEN »

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
VU le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
VU la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
VU le rapport n°2011/0079 à 2011/0113 ;
VU les avis de la Commission de l'offre de transport du 3 février 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 4 février 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver le contrat d'exploitation de type 2 pour la ligne pôle à pôle 065-487-077 joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'approuver la convention partenariale pour la ligne pôle à pôle 065-487-077 jointe à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec l'entreprise Veolia Transport Moissy ;

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention partenariale et ses annexes avec le Département de Seine-et-Marne, le SAN de Sénart Ville Nouvelle, la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine et l'entreprise Veolia Transport Moissy ;

ARTICLE 5 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2011/0113
Séance du 9 février 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU POLE A POLE 233 233 702

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
15 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,

VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;

VU la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;

VU le rapport n° 2011/0079 à 2011/0113 ;

VU les avis de la Commission de l'offre de transport du 3 février 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 4 février 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver **le contrat d'exploitation** de type 2 pour le réseau pôle à pôle 233 233 702 joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec la société Les Autobus du Fort ;

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
15 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité et du contentieux

Délibération n° 2011/0114

Séance du 9 février 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°1 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU ALBATRANS

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
VU le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
VU la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
Vu la délibération n°2010/0734 du 8 décembre 2010 approuvant le contrat de type 2 entre le STIF et la société Albatrans ;
VU le rapport n° 2011/0114 à 2011/0118 ;
VU les avis de la Commission de l'offre de transport du 3 février 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 4 février;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°1 au contrat d'exploitation de type 2 pour le Réseau ALBATRANS joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant au contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec la société ALBATRANS ;

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PREFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
15 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2011/0115

Séance du 9 février 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°1 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU INTERURBAIN DE RAMBOUILLET
CARS PERRIER

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
VU le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
VU la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
VU la délibération n°2010/0738 du 8 décembre 2010 approuvant le contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF et les entreprises Veolia Transport Rambouillet, SAVAC et Cars Perrier ainsi que la convention partenariale entre le STIF, le Syndicat Intercommunal de Transport et d'Equipement de la Région de Rambouillet, les communes de Sonchamps et Saint-Arnoult-en-Yvelines et les entreprises Veolia Transport Rambouillet, SAVAC et Cars Perrier;
VU le rapport n° 2011/0114 à 2011/0118 ;
VU les avis de la Commission de l'offre de transport du 3 février 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 4 février 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°1 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau interurbain de Rambouillet joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant au contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec l'entreprise Cars Perrier ;

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PREFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
15 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2011/0116

Séance du 9 février 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°2 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU R'Bus

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

Vu le code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
VU le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
VU la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
VU la délibération n°2009/1053 du 9 décembre 2009 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société des Transports du Val d'Oise (TVO);
VU la délibération n°2010/0779 du 8 décembre 2010 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société des Transports du Val d'Oise (TVO);
VU le rapport n° 2011/0114 à 2011/0118 ;
VU les avis de la Commission de l'offre de transport du 3 février 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 4 février 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 pour le Réseau R'bus joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec les sociétés des Transports du Val d'Oise (TVO) et Véolia Transport Etablissement de la Boucle.

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0118

Séance du 9 février 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°2 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU DE VELIZY

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
VU le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
VU la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
VU la délibération n°2009/1062 du 9 décembre 2009 approuvant le contrat de type 2 entre le STIF et la société DEVILLAIRS ;
VU la délibération n°2010/0783 du 8 décembre 2010 approuvant l'avenant n°1 à ce contrat ;
VU le rapport n° 2011/0114 à 2011/0118 ;
VU les avis de la Commission de l'offre de transport du 3 février 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 4 février;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 pour le Réseau de VELIZY joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant au contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec la société DEVILLAIRS ;

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
15 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2011/0119

Séance du 9 février 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°1 A LA CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU Deux Rives de Seine

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
VU le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
VU la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
VU la délibération n°2010/0373 du 7 juillet 2010 approuvant le contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF, la Société Les Autocars Tourneux et la Société des Courriers de Seine et Oise (CSO) – Groupe Véolia, ainsi que la convention partenariale entre le STIF, la Communauté de Communes 2 Rives de Seine, la commune de Maurecourt, le SIVOM de Verneuil sur Seine et Vernouillet, la Société Les Autocars Tourneux et la Société des Courriers de Seine et Oise (CSO) – Groupe Véolia;
VU le rapport n° 2011/0119 ;
VU les avis de la Commission de l'offre de transport du 3 février 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 4 février 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°1 à la convention partenariale pour le Réseau deux Rives de Seine joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant à la convention partenariale et ses annexes avec la Communauté de Communes Deux Rives de Seine, la commune de Maurecourt, le SIVOM de Verneuil sur Seine et Vernouillet, la Société Les Autocars Tourneux et la Société des Courriers de Seine et Oise (CSO) – Groupe Véolia;

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0120

Séance du 9 février 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

NOUVEAU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 / CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU SENART BUS

PRÉFECTURE DE LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
15 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité et du contentieux

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
VU le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
VU la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
VU la délibération n°2009/1061 du 9 décembre 2009 approuvant le contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF et l'entreprise Veolia Transport Moissy;
VU le rapport n°2011/0120 ;
VU les avis de la Commission de l'offre de transport du 3 février 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 4 février 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver le nouveau contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Sénart Bus joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes circonstanciées, qui annulent et remplacent le précédent contrat et ses annexes approuvés par la délibération 2009/1061 du 9 décembre 2009 ;

ARTICLE 2 : d'approuver la convention partenariale pour le réseau Sénart Bus jointe à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit nouveau contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec l'entreprise Veolia Transport Moissy ;

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention partenariale et ses annexes avec le SAN de Sénart Ville Nouvelle, le SAN de Sénart en Essonne, le Département de Seine-et-Marne et l'entreprise Veolia Transport Moissy ;

ARTICLE 5 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0121

Séance du 9 février 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 / CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU VERSAILLES – LE CHESNAY

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 codifiée modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

VU le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;

VU la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;

VU la délibération n°2009/1063 du 9 décembre 2009 et la délibération rectificative n°2010/0140 du 17 février 2010, approuvant le contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF et le GME (Groupement Momentané d'Entreprises) constitué de la Société Cars Hourtoule, de la société SAVAC, de la société Keolis, de la Société SVTU – Groupe Keolis, de la Société STAVO – Groupe Hourtoule et des Cars Jouquin – Groupe SAVAC »;

VU la délibération 2010/0784 du 8 décembre 2010 approuvant l'avenant n°1 à ce contrat ;

VU le rapport n°2011/0121 ;

VU les avis de la Commission de l'offre de transport du 3 février 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 4 février 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver **la convention partenariale** pour le Réseau VERSAILLES – LE CHESNAY jointe à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention partenariale et ses annexes avec la Communauté d'Agglomération de Versailles-Grand-Parc et la commune du Chesnay et le GME (Groupement Momentané d'Entreprises) constitué de la Société Cars Hourtoule, de la société SAVAC, de la société Keolis, de la Société SVTU – Groupe Keolis, de la Société STAVO – Groupe Hourtoule et des Cars Jouquin – Groupe SAVAC » ;

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PREFECTURE DE PARIS
15 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2011/0122

Séance du 9 février 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 / CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU Seine et Marne Express

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
VU le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
VU la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
VU le rapport n°2011/0079 à 2011/0113 ;
VU les avis de la Commission de l'offre de transport du 3 février 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 4 février 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver le contrat d'exploitation de type 2 pour le Réseau Seine et Marne Express joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'approuver la convention partenariale pour le Réseau Seine et Marne Express jointe à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec la société Darche Gros ;

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention partenariale et ses annexes avec le Conseil Général de la Seine et Marne et avec la société Darche Gros ;

ARTICLE 5 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
11 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2011/0028

Séance du 9 février 2011

EMPRUNT
APPROBATION DU CONTRAT D'EMPRUNT
AVEC LA CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS (CDC)

Le conseil du syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le code des transports (partie législative) et notamment son article L.1241-14 (8°) ;

VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notamment ses articles 6 et 9-I ;

VU la délibération n°2009/0577 du 8 juillet 2009 relative à la Programmation du schéma directeur accessibilité (SDA) ;

VU le rapport de présentation n°2011/0028 ;

VU l'avis de la commission économique et tarifaire du 4 février 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

ARTICLE 1 : Est approuvé le contrat pluriannuel d'emprunt, annexé à la présente délibération, passé avec la Caisse des dépôts et Consignations (C.D.C.) pour un montant maximum de 130 M€ destiné à financer les investissements relatifs à la mise en place de la priorité numéro 4 du Schéma Directeur d'Accessibilité des transports d'Ile de France.

ARTICLE 2 : La directrice générale est autorisée à signer le contrat pluriannuel d'emprunt visé à l'article 1er de la présente délibération.

ARTICLE 3 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil du Syndicat
des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

DIRECTION DES FONDS D'EPARGNE

Direction Régionale Ile-de-France

CONTRAT DE PRET

Entre

LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE

N° 396868

Et

LA CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS

SOMMAIRE

ARTICLE 1. Montant 4
ARTICLE 2. Objet du Prêt 4
ARTICLE 3. Définitions 4
ARTICLE 4. Date d'effet du présent contrat 7
ARTICLE 5. Structure du Prêt 7
ARTICLE 6. Déclarations et engagements de l'emprunteur 7
ARTICLE 7. Durée 8
ARTICLE 8. Demande de versement des fonds en ligne revolving 8
ARTICLE 9. Paiement et calcul des interets en phase de mobilisation 9
ARTICLE 10. Remboursement des fonds mobilisés en ligne revolving 12
ARTICLE 11. Mise en place des emprunts long terme 13
ARTICLE 12. Amortissement et remboursement du capital 15
ARTICLE 13. Paiement et calcul des intérêts en phase d'amortissement 15
ARTICLE 14. Défaillance technique 21
ARTICLE 15. Commission d'instruction 21
ARTICLE 16. Indemnité de dedit 21
ARTICLE 17. Indemnité de recalage 22
ARTICLE 18. Remboursements anticipés 22
ARTICLE 19. Retard de paiement 23
ARTICLE 20. Déchéance du terme 24
ARTICLE 21. Taux effectif global 24
ARTICLE 22. Non renonciation 24
ARTICLE 23. Nullité partielle 24
ARTICLE 24. Notifications 24
ARTICLE 25. Disposition particulière 25
ARTICLE 26. Conditions suspensives 25
ARTICLE 27. Election de domicile et attributions de compétences 26
ARTICLE 28. Modalités de paiement 27
ANNEXE 1. Plan de financement 28
ANNEXE 2. convention de calcul 29
ANNEXE 3. Demande de cotation de versements de fonds au titre d'une revolving 30
ANNEXE 4. Demande de versement de fonds au titre d'une ligne revolving 31
ANNEXE 5. Avis de remboursement de la ligne revolving 32
ANNEXE 6. Demande de changement de taux d'intérêt de référence en Phase de Mobilisation . 33
ANNEXE 7. Demande de cotation pour un emprunt long terme 35
ANNEXE 8. Demande de mise en place directe d'un emprunt long terme 36
ANNEXE 9. Demande de consolidation 38

ANNEXE 10. Demande de changement de taux d'intérêt de référence en phase d'amortissement 40
ANNEXE 11. Modèle de lettre TEG 42
ANNEXE 12. Autorisation de prélèvement..... 45
ANNEXE 13. RIB de l'Emprunteur 46

CONTRAT DE PRET

Entre :

(1) **LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE**, sis 41 rue de Châteaudun – 75009 Paris, représenté par sa Directrice Générale, Sophie Mougard, habilitée aux présentes par délibération en date du 9 février 2011.

(Ci-après dénommée l' «**Emprunteur** »),

DE PREMIERE PART,

Et :

(2) **LA CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS**, établissement spécial créé par la loi du 28 avril 1816, codifiée aux articles L.518-2 et suivants du code monétaire et financier, sise 56 rue de Lille, 75007 PARIS représentée par Patrick François, Directeur régional à la Direction régionale Ile-de-France.

(Ci-après dénommée le « **Prêteur** »)

DE DEUXIÈME PART,

IL EST PRÉALABLEMENT RAPPELÉ QUE :

Par lettre du 8 février 2009, le Ministre de l'Economie, de l'Industrie et de l'Emploi a autorisé la Caisse des Dépôts et Consignations à mettre en place une enveloppe de prêts de sept milliards d'euros afin d'accompagner et de permettre le développement de grands projets d'investissement dans le secteur des transports.

LES PARTIES AUX PRÉSENTES SONT CONVENUES DE CE QUI SUIT :

ARTICLE 1. MONTANT

Sous les clauses et conditions du présent contrat, le Prêteur consent à l'Emprunteur, qui accepte, un Prêt d'un montant de 130 000 000 euros (cent trente millions d'euros).

ARTICLE 2. OBJET DU PRET

Le présent Prêt est destiné exclusivement au financement des investissements relatifs à la mise en œuvre de la priorité numéro 4 du Schéma Directeur d'Accessibilité des transports d'Ile-de-France, sur la période 2011-2015.

La responsabilité du Prêteur ne saurait être engagée du fait de l'utilisation des fonds par l'Emprunteur à d'autres objets de financement.

ARTICLE 3. DEFINITIONS

« **Banques de Référence** » désigne les établissements bancaires français contributeurs.

« **Courbe de Taux de Swap Euribor** » désigne la courbe formée par la structure par termes (i) des Taux de Swap Euribor ou (ii), en cas d'absence de publication pour une maturité donnée, des taux déterminés par interpolation linéaire réalisée à partir du Taux de Swap Euribor publié pour une durée immédiatement inférieure et de celui publié pour une durée immédiatement supérieure.

« **Courbe de Taux de Swap Inflation** » désigne la courbe formée par la structure par termes (i) des Taux de Swap Inflation ou (ii) en cas d'absence de publication pour une maturité donnée, des taux

déterminés par interpolation linéaire réalisée à partir du Taux de Swap Inflation publié pour une durée immédiatement inférieure et de celui publié pour une durée immédiatement supérieure.

« **Dates d'Echéance** » désigne, pendant la Phase de Mobilisation, les dates de paiement des intérêts, et pendant la Phase d'Amortissement d'un Emprunt Long Terme, les dates de paiement des intérêts et du principal telles que déterminées par les stipulations du présent contrat.

« **Date d'Effet** » a le sens attribué à ce terme à l'ARTICLE 4 du présent contrat.

« **Date de Référence** » désigne, soit la date de versement des fonds pour un Emprunt Long Terme sans Phase de Mobilisation préalable, soit la Date de Consolidation pour un Emprunt Long Terme avec Phase de Mobilisation préalable.

« **Date de Consolidation**» désigne la date antérieure à la Date Ultime de Consolidation à laquelle l'Emprunteur a convenu avec le Prêteur de consolider tout ou partie du Prêt en un Emprunt Long Terme.

« **Date Ultime de Consolidation** » désigne la date la plus lointaine à laquelle la totalité du Prêt doit être consolidé en un ou plusieurs Emprunts Long Terme, conformément aux stipulations de l'ARTICLE 7.

« **Emprunt Long Terme** » a le sens attribué à ce terme à l'ARTICLE 11 du présent contrat.

« **Index de Référence »** désigne, selon le cas, l'Index Euribor 3, 6 ou 12 mois, l'Index Inflation, l'Index Livret A ou le Taux Fixe.

« **Index Euribor »** désigne, pour une maturité donnée, le taux interbancaire offert en euros, exprimé sous forme de taux annuel, tel que diffusé par l'agence Bloomberg (ou en cas de cessation de publication par cette agence, par toute autre agence qui serait notifiée par le Prêteur à l'Emprunteur) sous l'égide de la Fédération Bancaire de l'Union Européenne, aux environs de onze (11) heures (heure de Bruxelles). Dans le présent contrat, l'Index Euribor désigne les taux Euribor de maturité 3 mois, 6 mois ou 12 mois.

Dans le cas où ledit taux cesserait d'être publié, il lui serait substitué un taux calculé par le Prêteur, égal à la moyenne arithmétique (arrondie par excès s'il y a lieu à la quatrième décimale après la virgule (0,00005 étant arrondi à la décimale supérieure)) des taux annuels communiqués à la demande du Prêteur par deux Banques de Référence vers quinze (15) heures (heure de Bruxelles). Si aucune Banque de Référence ne communique de taux à la demande du Prêteur, ou si une seule Banque de Référence le fait, le taux d'intérêt à prendre en considération pour la période d'intérêts considérée sera basé sur l'Index Livret A augmenté d'une marge de 1,00%.

En cas de substitution de l'Index Euribor par un taux de même nature ou équivalent, ainsi qu'en cas de modification affectant l'organisme le publiant ou les modalités de publication, le taux issu de cette modification ou de cette substitution s'appliquera de plein droit.

« **Index Inflation** » désigne le taux, exprimé sous forme de taux annuel, correspondant à l'Indice des prix à la consommation (IPC) de l'ensemble des ménages hors tabac, calculé par l'INSEE et publié au Journal Officiel.

En cas substitution de l'Index Inflation par un taux de même nature ou équivalent, ainsi qu'en cas de modification affectant l'organisme le publiant ou les modalités de publication, le taux issu de cette modification ou de cette substitution s'appliquera de plein droit.

« **Index Livret A »** désigne le taux du Livret A, exprimé sous forme de taux annuel, calculé par les pouvoirs publics sur la base de la formule en vigueur, décrite à l'article 3 du règlement modifié du 14 mai 1986 relatif à la rémunération des fonds reçus par les établissements de crédit.

Si le livret A servant de base aux modalités de révision de taux vient à disparaître avant le complet remboursement du Prêt, de nouvelles modalités de révision seront déterminées par le Prêteur en accord avec les pouvoirs publics. Dans ce cas, tant que les nouvelles modalités de révision ne seront pas définies, l'Emprunteur ne pourra user de la faculté de rembourser par anticipation qu'à titre provisionnel ; le décompte de remboursement définitif sera établi dès détermination des modalités de révision de remplacement.

« **Jour Ouvré** » désigne tout jour entier (à l'exception du samedi, du dimanche et des jours fériés) qui (i) est un jour durant lequel les banques sont ouvertes pour leur activité générale à Paris ou (ii) s'il s'agit d'un jour durant lequel doit avoir lieu un paiement ou la fixation d'un taux d'intérêt, est un Jour TARGET.

« **Jour TARGET** » désigne tout jour entier où le système Trans-European Automated Real-Time Gross Settlement Express Transfer (TARGET) est ouvert pour la réalisation de paiements en euro.

« **Livret A »** désigne le produit d'épargne prévu par les articles L. 221-1 et suivant du Code monétaire et financier.

« **Marge sur l'Index de Référence** » désigne la marge au jour de sa fixation qui, ajoutée à l'Index de Référence choisi, assure la Neutralité Actuarielle avec un Prêt sur Index Livret A augmenté de (i) 1,00% si l'Index de Référence est l'Index Livret A ou l'Index Inflation ou (ii) 1,05% si l'Index de Référence est l'Index Euribor.

« **Montant Maximum du Prêt »** désigne le montant défini à l'ARTICLE 1 du présent contrat.

« **Neutralité Actuarielle** » désigne la méthode de calcul qui permet à un moment donné de déterminer l'égalité de Valeur de Marché entre deux Prêts de durée et/ou d'index différents.

« **Phase d'Amortissement d'un Emprunt Long Terme** » désigne la période commençant au plus tard à la Date Ultime de Consolidation et pendant laquelle l'Emprunteur rembourse les sommes empruntées, dans les conditions définies au Titre II.

« **Phase de Mobilisation** » désigne la période commençant à la Date d'Effet du présent contrat et expirant à la Date Ultime de Consolidation, pendant laquelle les fonds sont mis à la disposition de l'Emprunteur à sa demande, selon les conditions définies au Titre I, et où seuls les intérêts sont dus.

« **Prêt** » désigne la somme mise à disposition de l'Emprunteur sous la forme de Tirages et/ou d'Emprunts Long Terme et donnant lieu à l'établissement d'un tableau d'amortissement. Son montant ne peut pas excéder celui stipulé à l'ARTICLE 1.

« **Revolving** » désigne la possibilité pour l'Emprunteur de rembourser à tout moment le Tirage.

« **Taux de Swap Euribor** » désigne à un moment donné, en euro et pour une maturité donnée, le taux fixe in fine (déterminé lors de la conclusion d'un contrat de swap) qui sera échangé contre l'Index Euribor constaté. Les Taux de Swap Euribor sont publiés pour différentes maturités sur la page Bloomberg <IRSB 19> (taux swap « ask » pour une cotation, « bid » pour un remboursement), taux composites Bloomberg pour la Zone euro, disponibles pour les maturités allant de 1 à 50 ans, ou en cas de cessation de publication sur cette page, toute autre page Bloomberg ou Reuters qui serait notifiée par le Prêteur à l'Emprunteur.

« **Taux de Swap Inflation** » désigne, à un moment donné et pour une maturité donnée, le taux (exprimé en pourcentage ou en points de base par an) fixe zéro coupon (déterminé lors de la conclusion d'un contrat de swap) qui sera échangé contre l'inflation cumulée sur la durée du swap (l'indice d'inflation est identique à celui servant de référence aux OATi, tel que publié sur les pages de l'Agence France Trésor). Les Taux de Swaps Inflation sont publiés pour différentes maturités sur les pages Bloomberg (taux de swap zéro coupon « ask » pour une cotation, « bid » pour un remboursement) à l'aide des codes <FRSWI1 Index> à <FRSWI50 Index> (taux London composite swap zéro coupon pour l'inflation hors tabac, disponibles pour des maturités allant de 1 à 50 ans) ou en cas de cessation de publication sur ces pages, toutes autres pages Bloomberg ou Reuters ou autres contributeurs financiers agréés qui seraient notifiées par le Prêteur à l'Emprunteur.

« **Taux Fixe** » désigne le taux fixe applicable à un Emprunt Long Terme.

« **Tirage** » désigne toute somme versée en Phase de Mobilisation et non consolidée au plus tard à la Date Ultime de Consolidation.

« Valeur de Marché » désigne la valeur actualisée de chacune des échéances du Prêt restant à courir, recalculées sur la base de scénarios forward déterminés :

- Sur la Courbe de Taux de Swap Euribor dans le cas de l'Index Euribor ou d'un taux fixe ;
- Sur la Courbe de Taux de Swap Inflation dans le cas de l'Index l'Inflation ;
- Sur une combinaison de la Courbe de Taux de Swap Euribor et de la Courbe de Taux de Swap Inflation dans le cas de l'Index Livret A du jour précédent la date de calcul.

Ces échéances recalculées sur la base des scénarios forward définis ci-dessus sont actualisées sur la Courbe de Taux de Swap Euribor zéro coupon.

ARTICLE 4. DATE D'EFFET DU PRESENT CONTRAT

La date d'effet du présent contrat est fixée au 31 mars 2011, sous réserve du respect des conditions fixées à l'ARTICLE 26.1

ARTICLE 5. STRUCTURE DU PRET

Conformément au Titre I, l'Emprunteur a la faculté pendant la Phase de Mobilisation de demander des versements de fonds, avec faculté Revolving. Les fonds ainsi mobilisés sont uniquement productifs d'intérêts.

Conformément au Titre II, l'Emprunteur peut demander à tout moment, jusqu'à la Date Ultime de Consolidation, la mise en place directe d'un Emprunt Long Terme et/ou la transformation de tout ou partie des sommes tirées en Phase de Mobilisation en un Emprunt Long Terme (consolidation).

ARTICLE 6. DECLARATIONS ET ENGAGEMENTS DE L'EMPRUNTEUR

6.1. Déclaration de l'Emprunteur

L'Emprunteur déclare et garantit au Prêteur que les documents comptables fournis au Prêteur ne font pas l'objet de contestation de la part de toute autorité compétente.

6.2. Engagements de l'Emprunteur

Sous peine de déchéance du terme dans les conditions fixées à l'ARTICLE 20, l'Emprunteur s'engage :

(a) à rembourser le Prêt aux Dates d'Echéances convenues ;

(b) à affecter les fonds exclusivement au projet défini à l'ARTICLE 2 ;

(c) à fournir, soit sur sa situation, soit sur les projets financés, tous renseignements et documents budgétaires ou comptables que le Prêteur peut être amené à lui réclamer, et notamment, une prospective actualisée mettant en évidence sa capacité à moyen et long terme à faire face aux charges générées par le projet, et à permettre aux représentants du Prêteur de procéder à toutes vérifications qu'ils jugeraient utiles ;

(d) le cas échéant, à informer le Prêteur sans délai, de toute décision tendant à déférer les délibérations de l'assemblée délibérante de l'Emprunteur autorisant le recours au présent Prêt et ses modalités devant toute juridiction, de même que du dépôt de tout recours à l'encontre d'un acte détachable du présent contrat ;

(e) à informer sans délai le Prêteur de la survenance de tout cas d'exigibilité anticipée ;

(f) à ne pas divulguer le présent contrat sauf dans les cas requis par la loi.

TITRE I

PHASE DE MOBILISATION DES FONDS

Durant la Phase de Mobilisation, l'Emprunteur a la faculté d'opter pour un versement des fonds, soit sous forme de lignes Revolving dans les conditions définies à l'ARTICLE 8 ci-dessous, soit sous forme d'Emprunts Long Terme, dans les conditions définies à l'ARTICLE 11.

ARTICLE 7. DUREE

La Date Ultime de Consolidation est fixée au 4 mars 2016.

La consolidation du Montant Maximum du Prêt avant la Date Ultime de Consolidation met fin à la Phase de Mobilisation.

Le versement intégral du montant du Prêt avant la Date Ultime de Consolidation ne remet pas en cause la durée maximale de la Phase de Mobilisation.

ARTICLE 8. DEMANDE DE VERSEMENT DES FONDS EN LIGNE REVOLVING

Toute demande de versement de fonds en ligne Revolving est subordonnée au respect des conditions suspensives prévues à l'ARTICLE 26.2.

L'Emprunteur s'oblige à adresser au Prêteur ses demandes de versement établies selon le modèle joint au présent contrat (ANNEXE 4) au plus tard 3 Jours Ouvrés avant la date de mise à disposition des fonds souhaitée. Toute demande valide est irrévocable.

La date de versement doit être un Jour Ouvré et ne peut être postérieure à la Date Ultime de Consolidation.

Les demandes de versement en ligne Revolving indiquent la date de mise à disposition des fonds souhaitée, le montant du versement demandé, l'Index de Référence, la périodicité et la marge applicables pour le calcul des intérêts pendant la Phase de Mobilisation.

Toute demande de versement des fonds à l'Index Euribor devra être précédée d'une demande de cotation de la marge applicable conformément aux stipulations de l'Article 9.1.1.1.

Les demandes de versement des fonds devront être notifiées selon les modalités prévues à l'ARTICLE 24.

Les versements des fonds s'effectueront selon les modalités prévues à l'ARTICLE 28

Le montant minimum de chaque versement est de 1 000 000 € (un million d'euros), à l'exception du solde si l'Emprunteur a déjà mobilisé l'intégralité du Prêt moins ce minimum. Dans ce cas, l'Emprunteur pourra mobiliser le montant non encore appelé, même s'il est inférieur au minimum défini ci-dessus.

Sauf accord du Prêteur, l'Emprunteur aura la possibilité d'effectuer au maximum six (6) demandes de versement par an sous réserve qu'à aucun moment, la totalité du montant des sommes mobilisées depuis la date de signature du présent contrat ne dépasse le Montant Maximum du Prêt et sous réserve de respecter le montant minimum de Tirage défini ci-dessus pour chacun des Tirages. En outre, un délai minimum de 5 Jours Ouvrés est requis entre deux versements.

A la Date Ultime de Consolidation, l'ensemble des versements réalisés mais non encore consolidés à cette date réalisés seront consolidés sous la forme d'un Emprunt Long Terme, l'Emprunteur étant réputé avoir renoncé au montant du Prêt non utilisé à ladite date. La consolidation interviendra selon les modalités fixées à l'ARTICLE 11.3.

ARTICLE 9. PAIEMENT ET CALCUL DES INTERETS EN PHASE DE MOBILISATION

9.1. Calcul des intérêts

Les taux d'intérêts applicables aux fonds mobilisés lors de la Phase de Mobilisation sont, au choix de l'Emprunteur, l'Index Euribor ou l'Index Livret A, auxquels s'ajoute une marge.

Les taux d'intérêts ne peuvent être négatifs. Dans le cas où le calcul du taux d'intérêt par l'Emprunteur donnerait lieu à un taux d'intérêt négatif, le taux d'intérêt appliqué sera égal à zéro.

9.1.1. *Modalités de calcul des intérêts pour les mobilisations en Index Euribor*

9.1.1.1. Modalités de demande de cotation de la marge sur Index Euribor

(a) Les demandes de cotation de la marge applicable sur l'Index Euribor doivent être effectuées au plus tard 12 Jours Ouvrés avant la date de mise à disposition des fonds souhaitée selon le modèle joint au présent contrat (ANNEXE 3).

(b) Le Prêteur s'engage à établir et communiquer la cotation, par copie électronique signée ou par télécopie signée, 8 Jours Ouvrés avant la date de mise à disposition des fonds souhaitée.

(c) L'Emprunteur s'engage à communiquer sa réponse, par copie électronique signée ou par télécopie signée, dans les 5 jours ouvrés suivants la date de transmission par le Prêteur de la cotation demandée.

(d) Si la décision de l'Emprunteur est négative, ou si le délai est expiré, la demande est considérée comme caduque. Toute nouvelle demande de cotation ne pourra être effectuée qu'à la condition que la précédente cotation transmise soit devenue caduque ; cette nouvelle cotation sera effectuée selon les mêmes modalités que précédemment.

(e) En cas de décision positive qui se manifestera par une demande de versement de fonds selon le modèle figurant en ANNEXE 4, le versement des fonds interviendra à la date souhaitée par l'Emprunteur sous réserve que les caractéristiques financières de la demande de versement de fonds soient identiques à celles indiquées par l'Emprunteur au Prêteur lors de la cotation. La décision de l'Emprunteur vaut accord sur les caractéristiques financières et est irrévocable.

(f) La demande et l'envoi des cotations ainsi que toute réponse de l'Emprunteur devront être notifiés selon les modalités prévues à l'ARTICLE 24.

9.1.1.2. Modalités de cotation de la marge sur Euribor

La marge qui s'additionnera à l'Index Euribor sera calculée dans le respect de la Neutralité Actuarielle d'un Prêt (i) d'une durée égale à la durée restante de la Phase de Mobilisation et (ii) indexé sur le taux du Livret A majoré de 1,05%.

9.1.1.3. Modalités spécifiques de paiement des intérêts en cas d'Index Euribor

(a) Les intérêts seront payés à date d'échéance selon une périodicité correspondant à celle de l'Index Euribor choisi :

- périodicité trimestrielle si l'Index Euribor 3 mois a été choisi ;
- périodicité semestrielle si l'Index Euribor 6 mois a été choisi ;
- périodicité annuelle si l'Index Euribor 12 mois a été choisi.

(b) Pour la première période d'intérêts, la valeur de l'Index Euribor à prendre en compte est celle publiée le Jour Ouvré précédant immédiatement le versement.

(c) La première période d'intérêts commence le jour ouvré suivant le jour du versement des fonds et s'achève le premier jour :

- du troisième mois suivant le versement, si le taux de référence est Euribor 3 mois ;
- du sixième mois suivant le versement, si le taux de référence est Euribor 6 mois ;

- du douzième mois suivant le versement si le taux de référence est Euribor 12 mois.

(d) Pour chacune des périodes d'intérêts suivant la première période, la valeur de l'Index Euribor à prendre en compte est celle publiée le Jour Ouvré précédant immédiatement le début de la période d'intérêt concernée.

(e) Les intérêts sont calculés à terme échu sur la base du nombre de jours exact de la période d'intérêts rapporté à une année de 360 jours, et selon la méthode proportionnelle.

(h) En cas de consolidation en cours de période d'intérêts pour une ligne Revolving, les intérêts seront mis en recouvrement conformément à l'ARTICLE 11.3.

9.1.2. ***Modalités de calcul des intérêts pour les mobilisations en Index Livret A***

Les fonds mobilisés seront productifs d'intérêts calculés sur la base de l'Index Livret A révisé selon les modalités décrites ci-dessous augmenté d'une marge de 1,00%.

9.1.2.1. Modalités de révision de l'Index Livret A

Les modalités de révision de l'Index Livret A sont les suivantes :

(a) L'Index Livret A pris en compte pour le calcul des intérêts à une Date d'Echéance est (i) pour la première Date d'Echéance, est celui en vigueur à la date de versement, et (ii) pour les Dates d'Echéances suivantes, celui qui était en vigueur à la Date d'Echéance précédente.

(b) Le taux du Livret A (I) est révisé (I') à chaque Date d'Echéance dans les conditions suivantes :

I'=I+DT
Où DT désigne la différence positive ou négative constatée entre l'Index Livret A en vigueur à la Date d'Echéance concernée et celui en vigueur à la Date d'Echéance précédente.

(c) A chaque révision, le Prêteur communiquera à l'Emprunteur les informations utiles concernant la nouvelle valeur applicable pour la prochaine Date d'Echéance.

(d) L'absence de modalités de révision ne pourra autoriser l'Emprunteur à remettre en cause la consolidation du Prêt ou à retarder le paiement des échéances. Celles-ci continueront à être appelées aux Dates d'Echéances contractuelles, sur la base du dernier taux déterminé et seront révisées lorsque les nouvelles modalités de révision seront connues.

9.1.2.2. Modalités spécifique de paiement des intérêts en cas d'Index Livret A

(a) La fréquence de paiement des intérêts est trimestrielle, semestrielle ou annuelle, au choix de l'Emprunteur.

(b) Les intérêts de la première échéance suivant la mise à disposition des fonds sont calculés *prorata temporis* sur la base du nombre de jours exact de la période d'intérêts rapporté à une année de 365 jours, conformément à l'0.

(c) Les intérêts des échéances suivantes sont calculés en méthode équivalente, sur la base d'une période fixe d'intérêts rapportée à une année de 365 jours conformément à l'0.

9.2. Modalités communes de paiement des intérêts

Le Prêteur transmettra à l'Emprunteur 10 Jours Ouvrés avant chaque Date d'Echéance la facture des intérêts dus au titre de la période écoulée depuis la Date d'Echéance précédente.

Les intérêts dus au titre de chaque période seront payés selon les modalités prévues à l'ARTICLE 28.

En cas de retard de paiement constaté de l'Emprunteur pour quelques raisons que cela soit, des intérêts de retard calculés conformément à l'ARTICLE 19 s'appliqueront de plein droit.

9.3. Arbitrage entre Index de Référence

L'Emprunteur a la possibilité de demander au maximum à trois (3) reprises par an pendant la Phase de Mobilisation un changement d'Index de Référence.

Cette faculté sera exercée, sous réserve que l'Emprunteur soit à jour du paiement de ses échéances et que la déchéance du terme prévue à l'ARTICLE 20 ne soit pas prononcée.

9.3.1. *Demande d'arbitrage sur index en phase de mobilisation*

L'Emprunteur doit notifier sa demande au Prêteur au plus tard quinze (15) Jours Ouvrés avant le début de la période d'intérêts pour laquelle s'appliquera le changement d'Index de Référence, selon le modèle joint en ANNEXE 6 du présent contrat, en l'accompagnant des justificatifs requis, notamment la décision de l'organe délibérant autorisant ladite demande et autorisant la personne habilitée à effectuer cette dernière.

Toute demande de changement d'Index de Référence est irrévocable et est subordonnée au respect des conditions suspensives prévues à l'ARTICLE 26.2.

Les demandes de changement d'Index de référence devront être notifiées selon les modalités prévues à l'ARTICLE 24.

9.3.2. *Modalités de calcul du nouvel Index de référence*

Dans le cas d'un changement d'index de l'index Livret A à l'index Euribor, la demande devra être précédée d'une demande de cotation de la marge sur index Euribor, conformément à l'ARTICLE 9.1.1.1.

Le changement d'Index de Référence se fait (i) à une Date d'Echéance et (ii) en déterminant la marge applicable sur le nouvel Index de Référence dans le respect de la Neutralité actuarielle, c'est-à-dire de l'égalité entre les deux valeurs ci-dessous :

(a) la Valeur de Marché à l'Index de Référence initial augmenté de la Marge sur l'Index de Référence initial ; et

(b) la Valeur de Marché au nouvel Index de Référence augmenté de la Marge sur le nouvel Index de Référence.

Dans le cas d'un changement d'index de l'Index Livret A à l'Index Euribor, la demande de l'Emprunteur devra être précédée d'une demande de cotation de la marge sur Index Euribor, conformément à l'ARTICLE 9.1.1.1.

Le Prêteur s'engage à établir et communiquer la cotation signée 8 Jours Ouvrés avant le début de la période d'intérêts pour laquelle s'appliquera le changement d'Index de Référence.

L'Emprunteur s'engage à communiquer sa réponse, par courriel avec signature électronique ou par télécopie signée dans les 5 jours ouvrés suivants la date de transmission par le Prêteur de la cotation demandée.

Si la décision de l'Emprunteur est négative, ou si le délai est expiré, la demande est considérée comme caduque. Toute nouvelle demande de cotation ne pourra être effectuée qu'à la condition que la précédente cotation transmise soit devenue caduque ; cette nouvelle cotation sera effectuée selon les mêmes modalités que précédemment.

En tout état de cause, la Valeur de Marché du Prêt au taux d'intérêt calculé ne pourra être inférieure à celle d'un Prêt indexé sur le taux du Livret A majoré de 1,00%.

9.3.3. *Commission d'arbitrage*

En cas de changement d'index, une commission forfaitaire de 0.03% du montant de la fraction du Prêt faisant l'objet de l'arbitrage sera due par l'Emprunteur au Prêteur et payable au premier jour de la période d'intérêts pour laquelle s'appliquera le changement d'Index de Référence

Les modalités de paiements d'intérêt et de révision de l'Index de référence (pour l'Index Livret A) seront identiques à celles stipulées aux Articles 9.1 et 9.2.

Tout changement d'index sera accompagné du paiement, par l'Emprunteur au Prêteur des intérêts courus non échus *prorata temporis* au taux d'intérêt prévalant avant le changement d'Index de Référence.

ARTICLE 10. REMBOURSEMENT DES FONDS MOBILISES EN LIGNE REVOLVING

Pendant la Phase de Mobilisation, l'Emprunteur aura la possibilité de rembourser, totalement ou partiellement, les fonds préalablement mobilisés, dans les conditions prévues ci-après.

L'Emprunteur s'oblige à adresser ses demandes de remboursement de fonds selon le modèle joint au présent contrat (ANNEXE 5).

Lors de chaque demande de remboursement de fonds, l'Emprunteur précisera le montant du remboursement, la date de remboursement souhaitée et le taux de référence considéré.

Ces demandes doivent être effectuées au plus tard 10 Jours Ouvrés avant la date de remboursement souhaitée. La date de remboursement des fonds doit être un Jour Ouvré.

A la date de remboursement, l'Emprunteur devra payer au Prêteur, en sus du principal remboursé, les intérêts courus depuis la dernière Date d'Echéance jusqu'à la date de remboursement sur le principal remboursé.

Les intérêts courus non échus seront calculés par le Prêteur selon les modalités définies à l'ARTICLE 9.2 Les fonds à rembourser et les intérêts courus seront mis en recouvrement auprès de l'Emprunteur à la date de remboursement des fonds.

Le remboursement des fonds (capital et intérêts) s'effectuera selon les modalités prévues à l'ARTICLE 28

Le montant minimum de chaque remboursement partiel est de €1.000.000 (un million d'euros) en capital. Il n'y a pas de montant minimum en cas de remboursement total.

Chaque remboursement reconstitue, à hauteur du montant considéré, les possibilités de tirage de l'Emprunteur.

TITRE II

PHASE D'AMORTISSEMENT DES EMPRUNTS LONG TERME

ARTICLE 11. MISE EN PLACE DES EMPRUNTS LONG TERME

L'Emprunteur dispose de deux possibilités cumulables de mise en place d'un emprunt à long terme amortissable au titre du présent contrat (un « **Emprunt Long Terme** »):

(a) demande de mise en place directe d'un ou de plusieurs Emprunts Long Terme selon les modalités définies à l'ARTICLE 11.2 ; et/ou

(b) transformation de tout ou partie des sommes mobilisées sur les lignes Revolving pendant la Phase de Mobilisation en un ou plusieurs Emprunts Long Terme (consolidation) selon les modalités définies à l'ARTICLE 11.3.

L'Emprunteur aura la possibilité d'effectuer, au maximum, six (6) demandes de mise en place d'un Emprunt Long Terme ou de consolidation en Emprunt Long Terme jusqu'à la Date Ultime de Consolidation, sous réserve :

(a) qu'à aucun moment, la totalité du montant des sommes mobilisées depuis la date de signature du présent contrat ne dépasse le Montant Maximum du Prêt ;

(b) de respecter le montant minimum de consolidation ou de mise en place d'un Emprunt Long Terme définis ci-après.

11.1. Durée

La durée de chaque Emprunt Long Terme est de 40 ans maximum, hormis le cas des fonds non consolidés dans les 9 Jours Ouvrés précédant la Date Ultime de Consolidation (ARTICLE 11.3).

11.2. Demande de mise en place directe d'un Emprunt Long Terme

L'Emprunteur dispose à tout moment, jusqu'à la Date Ultime de Consolidation, de la possibilité de demander la mise à disposition des fonds directement sous la forme d'un Emprunt Long Terme amortissable.

Dans ce cas, l'Emprunteur s'oblige à adresser ses demandes de mise à disposition des fonds sous forme d'Emprunt Long Terme selon le modèle joint au présent contrat (ANNEXE 8), accompagnées des justificatifs requis, notamment la décision de l'organe délibérant autorisant ladite demande et autorisant la personne habilitée à effectuer cette dernière.

La demande précise le montant et la date de mise à disposition des fonds souhaités, la durée, le mode d'amortissement du capital, le taux d'intérêt (taux variable sur l'Index Euribor, taux fixe, taux révisable sur l'Index Livret A, taux révisable sur l'Index inflation) et la périodicité des échéances.

Toute demande de versement des fonds sous la forme d'un Emprunt Long Terme, hormis une demande de versement au titre d'un Emprunt Long Terme à taux révisable sur l'Index Livret A, devra être précédée d'une demande de cotation du taux fixe ou de la marge applicable à l'Emprunt Long Terme, conformément aux stipulations des ARTICLES 13.2.1, 13.2.2, ou 13.2.4 , selon le cas.

La demande de versement de l'Emprunteur vaut accord sur les caractéristiques financières de l'Emprunt Long Terme et sur la cotation faite par le Prêteur conformément aux stipulations des ARTICLES 13.2.1, 13.2.2 ou 13.2.4.

Tout versement de fonds sera subordonné au respect des conditions suspensives prévues à l'ARTICLE 26.2.

Toute demande de mise en place directe d'un Emprunt Long Terme valide est irrévocable et doit être effectuée au plus tard 3 Jours Ouvrés avant la date de versement souhaitée par l'Emprunteur, conformément à l'ARTICLE 24. La date de versement doit être un Jour Ouvré.

Le versement des fonds s'effectuera selon les modalités prévues à l'ARTICLE 28.

Le montant minimum de chaque versement est de €1.000.000 (un million d'euros), sauf si le versement correspond au solde non encore utilisé du Montant Maximum du Prêt. Dans ce cas,

l'Emprunteur pourra mobiliser ce solde, même s'il est inférieur au minimum défini ci-dessus. Un délai minimum de 5 Jours Ouvrés est requis entre deux versements.

Le Prêteur adressera à l'Emprunteur, dans les 10 Jours Ouvrés suivant le versement de l'Emprunt Long Terme, le tableau d'amortissement correspondant aux caractéristiques de l'Emprunt Long Terme.

11.3. Demande de transformation des lignes Revolving en Emprunt(s) Long Terme (consolidation).

Les sommes mobilisées en ligne Revolving pendant la Phase de Mobilisation sont consolidées en Emprunt(s) Long Terme :

(a) soit à tout moment avant la Date Ultime de Consolidation, à l'initiative de l'Emprunteur ;
(b) soit au plus tard à la Date Ultime de Consolidation.

L'Emprunteur s'oblige à adresser ses demandes de consolidation selon le modèle joint au présent contrat (ANNEXE 9), accompagnées des justificatifs requis, notamment la décision de l'organe délibérant autorisant ladite demande et autorisant la personne habilitée à effectuer cette dernière.

La demande précise le montant et la Date de Consolidation souhaitée, la durée, le mode d'amortissement du capital, le taux d'intérêt (taux variable sur l'Index Euribor, taux fixe, taux révisable sur l'Index Livret A, taux révisable sur l'Index inflation) et la périodicité des échéances.

Toute demande de consolidation au titre d'un Emprunt Long Terme, hormis une demande de consolidation au titre d'un Emprunt Long Terme à taux révisable sur l'Index Livret A, devra être précédée d'une demande de cotation du taux fixe ou de la marge applicable à l'Emprunt Long Terme, conformément aux stipulations des ARTICLES 13.2.1, 13.2.2, ou 13.2.4 , selon le cas.

La demande de l'Emprunteur vaut accord sur les caractéristiques financières de l'Emprunt Long Terme et sur la cotation faite par le Prêteur, conformément aux stipulations des ARTICLES 13.2.1, 11.2.2 ou 13.2.4.

Les demandes de consolidation seront irrévocables et devront être notifiées selon les modalités prévues à l'ARTICLE 24.

Toute consolidation sera subordonnée au respect des conditions suspensives prévues à l'ARTICLE 26.2.

Ces demandes doivent être effectuées au plus tard 3 Jours Ouvrés avant la Date de Consolidation. La Date de Consolidation doit être un Jour Ouvré.

Le montant minimum de chaque consolidation est de €1.000.000 (un million d'euros), sauf si la consolidation correspond au solde non encore utilisé du Montant Maximum du Prêt. Dans ce cas, l'Emprunteur pourra consolider ce solde même s'il est inférieur au minimum défini ci-dessus.

Les Tirages réalisés en Phase de Mobilisation, non consolidés dans les neuf Jours Ouvrés précédant la Date Ultime de Consolidation, seront obligatoirement consolidés le jour suivant la Date Ultime de Consolidation en un Emprunt Long Terme avec les caractéristiques suivantes, ce que l'Emprunteur accepte expressément :

- à taux révisable sur l'Index Livret A (aux conditions définies à l'ARTICLE 13.2.3) augmenté d'une marge de 1,00 % ;
- d'une durée de 40 ans avec une périodicité semestrielle et une progressivité des échéances de 0,5 %.

Le Prêteur adressera à l'Emprunteur, dans les 10 jours ouvrés suivant la Date de Consolidation, le tableau d'amortissement correspondant aux caractéristiques de l'Emprunt Long Terme.

A la Date de Consolidation, les intérêts courus non échus pendant la Phase de Mobilisation seront calculés *prorata temporis* et mis en recouvrement auprès de l'Emprunteur.

ARTICLE 12. AMORTISSEMENT ET REMBOURSEMENT DU CAPITAL

Le remboursement de chaque Emprunt Long Terme sera effectué par amortissement progressif ou constant du capital, avec possibilité de différé d'amortissement d'une durée de 3 ans maximum, à la même fréquence que le paiement des intérêts.

Le capital dû au titre de chaque période sera prélevé selon les modalités prévues à l'ARTICLE 28.

Le Prêteur transmettra à l'Emprunteur 10 Jours Ouvrés avant chaque Date d'Echéance la facture de l'amortissement de l'Emprunt Long Terme dû au titre de la période écoulée depuis la Date d'Echéance précédente.

ARTICLE 13. PAIEMENT ET CALCUL DES INTERETS EN PHASE D'AMORTISSEMENT

Le taux d'intérêt applicable aux Emprunts Long Terme peut être, au choix de l'Emprunteur variable par rapport à l'Euribor, fixe, révisable sur l'Index Livret A ou révisable sur l'Index Inflation. Ces taux sont déterminés conformément aux stipulations des ARTICLES 13.2.1, 13.2.2, 13.2.3 et 13.2.4 ci-après, respectivement.

Les intérêts sont payables à terme échu à chaque Date d'Echéance.

Les intérêts de la première échéance suivant la mise à disposition ou la consolidation des fonds mobilisés en Emprunt Long Terme sont calculés *prorata temporis* sur la base du nombre de jours exact de la période d'intérêts rapporté à une année de 360 jours pour un Emprunt Long Terme à taux variable par rapport à l'Euribor, et à une année de 365 jours conformément à l'Annexe 1 dans tous les autres cas.

Les intérêts des échéances suivantes sont calculés prorata temporis sur la base du nombre de jours exact de la période d'intérêts rapporté à une année de 360 jours pour un Emprunt à taux variable par rapport à l'Euribor et sur la base d'une période fixe d'intérêts rapportée à une année de 365 jours conformément à l'ANNEXE 2 dans tous les autres cas.

13.1. Paiement des intérêts

Le Prêteur transmettra à l'Emprunteur 10 Jours Ouvrés avant chaque Date d'Echéance la facture des intérêts dus au titre de la période écoulée depuis la Date d'Echéance précédente.

Les intérêts dus au titre de chaque période seront prélevés selon les modalités prévues à l'ARTICLE 28 le jour de la Date d'Echéance ou le Jour Ouvré suivant la Date d'Echéance si ce jour n'est pas un Jour Ouvré.

13.1.1. *Dates d'Echéance des intérêts des Emprunts Long Terme à taux variable Euribor 3, 6 et 12 mois*

La première Date d'Echéance intervient le premier jour du troisième, du sixième ou du douzième mois suivant la date de mise à disposition directe ou de consolidation des fonds mobilisés en Emprunt Long terme lorsque le taux d'intérêt applicable se base, respectivement, sur l'Euribor 3 mois, l'Euribor 6 mois ou l'Euribor 12 mois.

Les Dates d'Echéances suivantes interviennent le premier du mois, par intervalles réguliers de trois mois, lorsque l'Index de Référence est l'Euribor 3 mois, de six mois, lorsque l'Index de Référence est l'Euribor 6 mois et de douze mois, lorsque l'Index de Référence est l'Euribor 12 mois.

13.1.2. *Dates d'Echéance des intérêts des Emprunts Long Terme en taux fixe*

Selon la périodicité choisie par l'Emprunteur :

- la première Date d'Echéance intervient le premier jour du troisième mois, du sixième ou du douzième mois suivant la date de mise à disposition directe ou de consolidation des fonds mobilisés en Emprunt Long Terme ;
- les Dates d'Echéances suivantes interviennent le 1er du mois, par intervalles réguliers de 3 mois, 6 mois ou 12 mois.

13.1.3. *Date d'Echéance des intérêts des Emprunts Long Terme sur l'Index Livret A*

Selon la périodicité choisie par l'Emprunteur :

- la première Date d'Echéance intervient le premier jour du troisième mois, du sixième ou du douzième mois suivant la date de mise à disposition directe ou de consolidation des fonds mobilisés en Emprunt Long terme ;
- les Dates d'Echéances suivantes interviennent le 1er du mois, par intervalles réguliers de 3 mois, 6 mois ou 12 mois.

13.1.4. *Date d'Echéance des intérêts des Emprunts Long Terme sur l'Index Inflation*

Selon la périodicité choisie par l'Emprunteur :

- la première Date d'Echéance intervient le premier jour du troisième mois, du sixième mois ou du douzième mois suivant la date de mise à disposition directe ou de consolidation des fonds mobilisés en Emprunt Long Terme selon la périodicité choisie pour l'Emprunt Long Terme ;
- les Dates d'Echéances suivantes interviennent le 1er du mois, par intervalles réguliers de 3 mois, 6 mois ou 12 mois.

13.2. Calcul et détermination des taux d'intérêt

Les taux d'intérêts ne peuvent être négatifs. Dans le cas où le calcul du taux d'intérêt par l'Emprunteur donnerait lieu à un taux d'intérêt négatif, le taux d'intérêt appliqué sera égal à zéro.

13.2.1. *Calcul du Taux variable sur une base Euribor*

L'Emprunt Long Terme sera productif d'intérêts calculés sur la base de l'Index Euribor et d'une marge déterminée comme suit.

13.2.1.1. Modalités de demande de cotation de la marge sur Index Euribor

(a) Les demandes de cotation de la marge applicable sur Index Euribor doivent être effectuées au plus tard 12 jours ouvrés avant la Date de Référence et selon le modèle joint au présent contrat (ANNEXE 7).

(b) Le Prêteur s'engage à établir et communiquer la cotation signée, 8 Jours Ouvrés avant cette Date de Référence.

(c) L'Emprunteur s'engage à communiquer sa réponse, par courriel avec signature électronique ou par télécopie signée dans les 5 jours ouvrés suivants la date de transmission par le Prêteur de la cotation demandée.

(d) Si la décision de l'Emprunteur est négative, ou si le délai est expiré, la demande est considérée comme caduque. Toute nouvelle demande de cotation ne pourra être effectuée qu'à la condition que la précédente cotation transmise soit devenue caduque ; cette nouvelle cotation sera effectuée selon les mêmes modalités que précédemment et, en toute hypothèse, conformément aux stipulations de l'ARTICLE 11.2 ou de l'ARTICLE 11.3, selon le cas.

(e) En cas de décision positive, l'Emprunteur s'oblige à adresser sa demande de mise à disposition directe ou de consolidation des fonds mobilisés en Emprunt Long Terme selon les modèles joints au présent contrat (ANNEXE 8 ou ANNEXE 9 respectivement). Le versement des fonds ou la consolidation interviendra à la date souhaitée par l'Emprunteur sous réserve que les caractéristiques de l'Emprunt Long Terme demandées soient identiques à celles indiquées lors de la cotation. La décision de l'Emprunteur vaut accord sur les caractéristiques financières de l'Emprunt Long Terme.

(f) Dans le cas d'une demande de mise à disposition directe sous la forme d'un Emprunt Long Terme, le versement des fonds sera effectué selon les modalités prévues à l'ARTICLE 28.

(g) La demande et l'envoi des cotations ainsi que la réponse de l'Emprunteur devront être notifiés selon les modalités prévues à l'ARTICLE 24.

13.2.1.2. Modalités de cotation de la marge sur l'Index Euribor

La marge qui s'additionnera à l'Index Euribor pour le calcul des intérêts sera déterminée dans le respect de la Neutralité Actuarielle avec un Prêt sur Index Livret A majoré de 1,05 % et en fonction de la durée totale de l'Emprunt Long Terme.

13.2.1.3. Révision de l''Index Euribor

(a) Pour la première période d'intérêts, la valeur de l'Index Euribor à prendre en compte est celle publiée le Jour Ouvré précédant la date de versement ou la Date de Consolidation.

(b) Pour chacune des périodes d'intérêts suivant la première période, la valeur de l'Index Euribor à prendre en compte est celle publiée le Jour Ouvré précédant immédiatement le début de la période d'intérêt concernée.

13.2.2. ***Calcul du Taux fixe***

L'Emprunt Long Terme sera productif d'intérêts calculés sur la base d'un taux fixe déterminé comme suit.

13.2.2.1. Modalités de demande de cotation du Taux Fixe

(a) Les demandes de cotation du taux fixe doivent être effectuées au plus tard 12 jours ouvrés avant la Date de Référence et selon le modèle joint au présent contrat (ANNEXE 7).

(b) Le Prêteur s'engage à établir et communiquer la cotation signée, 8 Jours Ouvrés avant cette Date de Référence.

(c) L'Emprunteur s'engage à communiquer sa réponse, par copie électronique signée ou par télécopie signée dans les 5 jours ouvrés suivants la date de transmission par le Prêteur de la cotation demandée.

(d) Si la décision de l'Emprunteur est négative, ou si le délai est expiré, la demande est considérée comme caduque. Toute nouvelle demande de cotation ne pourra être effectuée qu'à la condition que la précédente cotation transmise soit devenue caduque ; cette nouvelle cotation sera effectuée selon les mêmes modalités que précédemment et, en toute hypothèse, conformément aux stipulations de l'ARTICLE 11.2 ou de l'ARTICLE 11.3, selon le cas.

(e) En cas de décision positive, l'Emprunteur s'oblige à adresser sa demande de mise à disposition directe ou de consolidation des fonds mobilisés en Emprunt Long Terme, selon les modèles joints au présent contrat (ANNEXE 8 ou ANNEXE 9, respectivement). Le versement des fonds ou la consolidation interviendra à la date souhaitée par l'Emprunteur sous réserve que les caractéristiques de l'Emprunt Long Terme demandées soient identiques à celles indiquées lors de la cotation. La décision de l'Emprunteur vaut accord sur les caractéristiques financières de l'Emprunt Long Terme.

(f) Dans le cas d'une demande d'Emprunt Long Terme, le versement des fonds sera effectué selon les modalités prévues à l'ARTICLE 28.

(g) La demande et l'envoi des cotations ainsi que la réponse de l'Emprunteur devront être notifiés selon les modalités prévues à l'ARTICLE 24.

13.2.2.2. Modalités de cotation du Taux Fixe

Le taux fixe pour le calcul des intérêts sera déterminé dans le respect de la Neutralité Actuarielle avec un Prêt sur Index Livret A majoré de 1,05 % et en fonction de la durée totale de l'Emprunt Long Terme.

13.2.3. ***Calcul du Taux révisable indexé sur l'Index Livret A***

L'Emprunt Long Terme sera productif d'intérêts calculés sur la base de l'Index Livret A révisé selon les modalités décrites ci-après, augmenté d'une marge de 1,00%.

13.2.3.1. Modalités de révision de l'Index Livret A

(a) L'Index Livret A pris en compte pour le calcul des intérêts à une Date d'Echéance est (i) pour la première Date d'Echéance, celui en vigueur à la date de référence, et (ii) pour les Dates d'Echéances suivantes, celui qui était en vigueur à la Date d'Echéance précédente.

(b) Le taux du Livret A (I) est révisé (I') à chaque Date d'Echéance dans les conditions suivantes :

I'=I+DT
Où DT désigne la différence positive ou négative constatée entre l'Index Livret A en vigueur à la Date d'Echéance concernée et celui en vigueur à la Date d'Echéance précédente.

(c) A chaque révision, le Prêteur communiquera à l'Emprunteur les informations utiles concernant la nouvelle valeur applicable pour la prochaine échéance de l'Emprunt Long Terme.

(d) L'absence de modalités de révision ne pourra autoriser l'Emprunteur à remettre en cause la consolidation du Prêt ou à retarder le paiement des échéances. Celles-ci continueront à être appelées aux Dates d'Echéances contractuelles, sur la base du dernier taux déterminé et seront révisées lorsque les nouvelles modalités de révision seront connues.

13.2.4. ***Calcul du Taux révisable sur l'Index Inflation***

L'Emprunt Long Terme sera productif d'intérêts calculés sur la base de l'Index Inflation révisé selon les modalités décrites ci-après augmenté d'une marge déterminée comme suit.

13.2.4.1. Modalités de demande de cotation de la marge sur Index Inflation

(a) Les demandes de cotation de la marge applicable sur Index Inflation doivent être effectuées au plus tard 12 jours ouvrés avant la Date de Référence et selon le modèle joint au présent contrat (ANNEXE 7).

(b) Le Prêteur s'engage à établir et communiquer la cotation signée, 8 Jours Ouvrés avant cette Date de Référence.

(c) L'Emprunteur s'engage à communiquer sa réponse, par copie électronique signée ou par télécopie signée dans les 5 jours ouvrés suivants la date de transmission par le Prêteur de la cotation demandée.

(d) Si la décision de l'Emprunteur est négative, ou si le délai est expiré, la demande est considérée comme caduque. Toute nouvelle demande de cotation ne pourra être effectuée qu'à la condition que la précédente cotation transmise soit devenue caduque ; cette nouvelle cotation sera effectuée selon les mêmes modalités que précédemment et, en toute hypothèse, conformément aux stipulations de l'ARTICLE 11.2 ou de l'ARTICLE 11.3, selon le cas.

(e) En cas de décision positive, l'Emprunteur s'oblige à adresser sa demande d'Emprunt Long Terme, ou de Consolidation de lignes déjà mobilisées, selon le modèle joint au présent contrat (ANNEXE 8 ou ANNEXE 9, respectivement). Le versement des fonds ou la consolidation interviendra à la date souhaitée par l'Emprunteur sous réserve que les caractéristiques de l'Emprunt Long Terme demandées soient identiques à celles indiquées lors de la cotation. La décision de l'Emprunteur vaut accord sur les caractéristiques financières de l'Emprunt Long Terme.

(f) Dans le cas d'une demande d'Emprunt Long Terme, le versement des fonds sera effectué selon les modalités prévues à l'ARTICLE 28.

(g) La demande et l'envoi des cotations ainsi que la réponse de l'Emprunteur devront être notifiés selon les modalités prévues à l'ARTICLE 24.

13.2.4.2. Modalités de cotation de la marge sur l'Index Inflation

La marge qui s'additionnera à l'Index Inflation pour le calcul des intérêts sera déterminée dans le respect de la Neutralité Actuarielle avec un Prêt sur Index Livret A majoré de 1,00 % et en fonction de la durée totale de l'Emprunt Long Terme.

13.2.4.3. Modalités de révision des Emprunts Long Terme sur Index Inflation

(a) L'Index Inflation est actualisé, selon la périodicité retenue par l'Emprunteur (trimestrielle, semestrielle, annuelle), en fonction du taux d'inflation en glissement annuel publié au Journal Officiel.

(b) L'Index Inflation pris en compte pour le calcul des intérêts à une Date d'Echéance est (i) pour la première Date d'Echéance, le dernier publié à la date de référence, et (ii) pour les Dates d'Echéances suivantes, le dernier publié à la Date d'Echéance précédente.

(c) Le taux de l'Index Inflation (I) est révisé (I') à chaque Date d'Echéance dans les conditions suivantes :

I'=I+DT

Où DT désigne la différence positive ou négative constatée entre l'Index Inflation en vigueur à la Date d'Echéance concernée et celui en vigueur à la Date d'Echéance précédente

(d) A chaque révision, le Prêteur communiquera à l'Emprunteur les informations utiles concernant la nouvelle valeur applicable pour la prochaine Date d'Echéance.

(e) Si l'Index Inflation défini à l'ARTICLE 3 vient à disparaître avant le complet remboursement du Prêt, de nouvelles modalités de révision seront déterminées par le Prêteur en accord avec les pouvoirs publics. Dans ce cas, tant que les nouvelles modalités de révision ne seront pas définies, l'Emprunteur ne pourra user de la faculté de rembourser par anticipation qu'à titre provisionnel ; le décompte de remboursement définitif sera établi dès détermination des modalités de révision de remplacement.

(f) L'absence de modalités de révision ne pourra autoriser l'Emprunteur à remettre en cause la consolidation du Prêt ou à retarder le paiement des échéances. Celles-ci continueront à être appelées aux Dates d'Echéances contractuelles, sur la base des derniers taux déterminés et seront révisées lorsque les nouvelles modalités de révision seront connues.

13.3. Changement de conditions de taux d'intérêt entre les différents Index pendant la phase d'amortissement des Emprunts Long Terme

L'Emprunteur a la possibilité, au cours de la Phase d'Amortissement d'un Emprunt Long Terme, de demander à changer d'Index de Référence, dans la limite d'un (1) seul changement d'Index par Emprunt Long Terme.

Cette faculté sera exercée, sous réserve que l'Emprunteur soit à jour du paiement de ses échéances et que la déchéance du terme prévue à l'ARTICLE 20 ne soit pas prononcée.

13.3.1. *Demande de changement d'index en phase d'amortissement*

S'il souhaite exercer cette faculté, l'Emprunteur doit notifier sa demande au Prêteur au plus tard quinze (15) Jours Ouvrés avant le début de la période d'intérêts pour laquelle s'appliquera le changement d'Index de Référence, selon le modèle joint en ANNEXE 10 du présent contrat, en l'accompagnant des justificatifs requis, notamment la décision de l'organe délibérant autorisant ladite demande et autorisant la personne habilitée à effectuer cette dernière.

Toute demande de changement d'Index de Référence est irrévocable et est subordonnée au respect des conditions suspensives prévues à l'ARTICLE 26.2.

En cas de changement d'index en faveur d'un taux fixe, de l'Index Euribor ou de l'Index Inflation, une cotation du taux fixe ou de la marge applicable au nouvel Index de Référence choisi conformément aux ARTICLES 13.2.1, 13.2.2 et 13.2.4 devra être effectuée.

Le Prêteur s'engage à établir et communiquer la cotation signée 6 Jours Ouvrés avant le début de la période d'intérêts pour laquelle s'appliquera le changement d'Index de Référence.

L'Emprunteur s'engage à communiquer sa réponse, par courriel avec signature électronique ou par télécopie signée dans les 5 jours ouvrés suivants la date de transmission par le Prêteur de la cotation demandée.

Si la décision de l'Emprunteur est négative, ou si le délai est expiré, la demande est considérée comme caduque. Toute nouvelle demande de cotation ne pourra être effectuée qu'à la condition que la précédente cotation transmise soit devenue caduque ; cette nouvelle cotation sera effectuée selon les mêmes modalités que précédemment.

13.3.2. ***Modalités de calcul du nouvel Index de référence***

Le changement d'index se fait (i) à une Date d'Echéance (ii) en déterminant le taux fixe ou la marge sur le nouvel Index de Référence dans le respect de la Neutralité Actuarielle, c'est-à-dire de l'égalité entre les deux valeurs ci-dessous :

(a) la Valeur de Marché de l'Emprunt Long Terme à l'Index de Référence initial augmenté de la Marge sur l'Index de Référence initial ; et

(b) la Valeur de marché de l'Emprunt Long Terme au nouvel Index de Référence augmenté de la Marge sur le nouvel Index de Référence.

En tout état de cause, la Valeur de Marché du Prêt au taux d'intérêt calculé ne pourra être inférieure à celle d'un Prêt indexé sur le taux du Livret A majoré de 1,00%.

Dans le cas où le taux d'intérêt ainsi calculé serait négatif, le taux appliqué sera égal à zéro.

Les modalités de calcul et de paiement des intérêts et de révision de l'Index de référence seront identiques à celles stipulées à l'ARTICLE 13

13.3.3. ***Commission d'arbitrage***

Tout changement d'index sera accompagné du paiement, par l'Emprunteur au Prêteur des intérêts courus non échus *prorata temporis* au taux d'intérêt prévalant avant le changement d'Index de Référence.

En cas de changement d'index, une commission forfaitaire de 0.03% du montant de l'Emprunt Long Terme sera due par l'Emprunteur au Prêteur et payable au premier jour de la période d'intérêts pour laquelle s'appliquera le changement d'Index de Référence

TITRE III

DISPOSITIONS COMMUNES

ARTICLE 14. DEFAILLANCE TECHNIQUE

Les parties conviennent, que dans l'hypothèse où la/les Courbe(s) des Taux de Swap Euribor et/ou Inflation ne pourraient être établies notamment dans l'hypothèse d'une absence de publication des pages de référence, le Prêteur demandera à deux Banques de Référence de lui communiquer leurs cotations pour les taux implicites futurs concernés. Chaque taux implicite futur retenu correspondra à la moyenne des cotations qui auront été proposées. Dans l'hypothèse où une seule cotation aurait été communiquée, le Prêteur pourra proposer à l'Emprunteur deux autres professionnels reconnus sur le marché afin de fournir de nouvelles estimations. Dans l'hypothèse où ces professionnels n'auraient pas été acceptés par l'Emprunteur par écrit dans un délai de 15 jours, ces taux implicites futurs seront déterminés par le Prêteur agissant de bonne foi.

ARTICLE 15. COMMISSION D'INSTRUCTION

En contrepartie de l'engagement pluriannuel pris par le Prêteur de Prêter la somme globale visée à l'ARTICLE 1, l'Emprunteur sera redevable d'une commission égale à 0,025 % du Montant Maximum du Prêt dans la limite de 10 000 €, soit 10 000 € payable par prélèvement sur le premier Tirage versé.

ARTICLE 16. INDEMNITE DE DEDIT

En cas d'annulation de tout ou partie du Prêt avant la Date Ultime de Consolidation, dûment notifiée au Prêteur par l'Emprunteur conformément à l'ARTICLE 24, ou à la Date Ultime de Consolidation, avec ou sans notification, l'Emprunteur sera redevable au Prêteur, en sus de toute somme due mais non encore payées, d'une Indemnité de Dédit calculée comme suit :

(i) Pour la part annulée de l'encours pour laquelle aucune mise en place d'Emprunt Long Terme n'a été prévue conformément à l'ARTICLE 11.2 et/ou à l'ARTICLE 11.3, à 0,50% du montant en principal annulé du Prêt; ou

(ii) Pour la part annulée de l'encours pour laquelle un ou plusieurs Emprunt(s) Long Terme a été prévue conformément à l'ARTICLE 11.2 et/ou à l'ARTICLE 11.3, au plus élevé des montants suivants :

(a) 0,50 % du montant en principal annulé du Prêt; ou

(b) En cas d'annulation d'un ou plusieurs Emprunt(s) Long Terme à taux fixe, indexé(s) sur l'Index Euribor ou indexé(s) sur l'Index Inflation : une indemnité actuarielle égale à la différence entre :

a. la Valeur de Marché du Prêt annulé ou, dans le cas d'une annulation partielle, de la Valeur de Marché de la fraction annulée du Prêt, et

b. le montant en principal de la fraction du Prêt annulée par anticipation ; ou

(c) En cas d'annulation d'un ou plusieurs Emprunt(s) Long Terme indexé(s) sur l'Index Livret A : une indemnité forfaitaire de 6 mois d'intérêts au Taux du Livret A applicable, calculé sur le montant en principal annulé du Prêt.

L'Indemnité de Dédit sera due à chaque date à laquelle l'Emprunteur annule définitivement tout ou partie du montant du Prêt et payable dans les 30 jours suivants cette date, selon les modalités prévues à l'ARTICLE 28.

ARTICLE 17. INDEMNITE DE RECALAGE

Dans le cas où l'Index de Référence ou la marge sur l'Index de Référence ont été fixés sur la base d'une date de Tirage ou d'une Date de Consolidation prévues dans les conditions fixées aux ARTICLE 9 et ARTICLE 13, le Prêteur peut accepter, le cas échéant, que, postérieurement à leur fixation, l'Emprunteur demande d'avancer ou de reporter une ou plusieurs dates prévues de Tirages ou une ou plusieurs Dates de Consolidation prévues.

La demande d'avancement ou de report des dates de Tirage ou des Dates de Consolidation doivent parvenir au Prêteur au moins quinze (15) Jours Ouvrés avant les dates de Tirage ou de Consolidation initialement prévus.

Si une nouvelle date est antérieure ou postérieure d'un (1) mois ou plus à une date de Tirage des fonds ou à une Date de Consolidation initialement prévues, alors le taux d'intérêt applicable au Tirage ou à l'Emprunt long terme sera maintenue mais l'Emprunteur sera redevable d'une Indemnité de Recalage correspondant à la soulte (ou indemnité actuarielle) égale à la différence entre :

(i) la Valeur de Marché du Tirage ou à l'Emprunt Long Terme sur la base des dates de versements ou la Date de Consolidation initialement prévues ; et

(ii) la Valeur de Marché du Tirage ou à l'Emprunt Long Terme sur la base des nouvelles dates de versement ou de Consolidation.

En cas de soulte (ou indemnité actuarielle) négative, aucune indemnité ne sera due.

En cas de soulte (ou indemnité actuarielle) positive, elle sera due au Prêteur par l'Emprunteur à la date de calcul de l'Indemnité de Recalage et payable dans les 30 jours suivant cette date.

Ce montant sera payable selon les modalités prévues à l'ARTICLE 28.

ARTICLE 18. REMBOURSEMENTS ANTICIPES

L'Emprunteur pourra rembourser par anticipation tout ou partie d'un Emprunt Long Terme pour un montant égal au montant déterminé de telle sorte que le montant des remboursements devant intervenir à une même date soit au minimum de €1.000.000 (un million d'euros), à condition que l'Emprunteur en ait donné préavis irrévocable selon le délai de préavis et les conditions financières prévues ci-après en spécifiant le montant devant être remboursé par anticipation, la date à laquelle doivent intervenir le ou les remboursement(s) anticipé(s) et, le cas échéant, le ou les Emprunts Long Terme sur lesquels devront s'imputer le ou les remboursement(s) anticipé(s) ainsi effectué(s).

Tout remboursement anticipé, volontaire ou obligatoire sera définitif. Aucun montant remboursé ne pourra faire l'objet d'un nouveau Tirage.

18.1. Délai de préavis et conditions financières des remboursements anticipés lorsque le taux d'intérêt applicable est l'Index Euribor, le taux fixe ou l'Index Inflation

L'Emprunteur peut effectuer des remboursements anticipés à chaque Date d'Echéance d'un Emprunt Long Terme moyennant un délai de préavis de 30 Jours Ouvrés avant la date de remboursement anticipé retenue.

Le Prêteur adressera à l'Emprunteur, 10 jours ouvrés avant la date souhaitée par l'Emprunteur pour le remboursement anticipé, par télécopie le montant de l'indemnité actuarielle calculé selon les modalités détaillées ci-après au présent article.

L'Emprunteur confirme par télécopie le remboursement anticipé dans les 48 heures qui suivent la réception du calcul de l'indemnité actuarielle.

Sa confirmation vaut accord irrévocable des parties sur le montant total du remboursement anticipé qui sera prélevé selon les modalités prévues à l'ARTICLE 28.

Dans l'hypothèse d'un remboursement anticipé total ou partiel d'un Emprunt Long Terme dont le taux d'intérêt applicable est l'Index Euribor, un taux fixe, ou l'Index Inflation, l'Emprunteur devra régler au Prêteur, en sus (a) du principal remboursé de manière anticipée (b) et des intérêts dus mais non

encore payés et (c) des intérêts courus sur le capital remboursé de manière anticipée à la date de remboursement anticipé, une indemnité actuarielle dont le montant sera égal à la différence, quand celle-ci est positive, entre :

- d'une part, la Valeur de Marché de la fraction de l'Emprunt Long Terme remboursée par anticipation ;
- d'autre part, le montant du capital remboursé par anticipation.

En cas de remboursement anticipé partiel, les échéances ultérieures seront recalculées en tenant compte des caractéristiques en vigueur à la date du remboursement anticipé, sur la base, d'une part, du capital restant dû après remboursement et d'autre part, de la durée résiduelle de l'Emprunt Long Terme.

18.2. Délai de préavis et conditions financières des remboursements anticipés lorsque le taux d'intérêt applicable est l'Index Livret A

L'Emprunteur peut effectuer des remboursements anticipés à chaque Date d'Echéance d'un Emprunt Long Terme moyennant un délai de préavis de 30 jours ouvrés avant la date de remboursement anticipé retenue et selon les conditions financières prévues ci-après au présent article.

Le Prêteur adressera à l'Emprunteur, 10 jours ouvrés avant la date souhaitée par l'Emprunteur pour le remboursement anticipé, par courriel avec signature électronique ou télécopie signée le montant de l'indemnité forfaitaire calculé selon les modalités détaillées ci-après au présent article.

L'Emprunteur confirme par courriel avec signature électronique ou télécopie signée le remboursement anticipé dans les 48 heures qui suivent la réception du calcul de l'indemnité forfaitaire.

Sa confirmation vaut accord irrévocable des parties sur le montant total du remboursement anticipé qui sera prélevé selon les modalités prévues à l'ARTICLE 28.

Dans l'hypothèse d'un remboursement anticipé total ou partiel d'un Emprunt Long Terme dont le taux d'intérêt applicable est l'Index Livret A, l'Emprunteur devra payer au Prêteur, en sus (a) du principal remboursé de manière anticipée (b) des intérêts dus mais non encore payés et (c) de tous intérêts courus sur le capital remboursé de manière anticipée à la date de remboursement anticipé, une indemnité forfaitaire égale à six (6) mois d'intérêts sur les sommes remboursées, calculée au taux du Livret A en vigueur à la date de la demande de remboursement anticipé.

En cas de remboursement anticipé partiel, les échéances ultérieures seront recalculées en tenant compte des caractéristiques en vigueur à la date du remboursement anticipé, sur la base, d'une part, du capital restant dû après remboursement et d'autre part, de la durée résiduelle de l'Emprunt Long Terme.

ARTICLE 19. RETARD DE PAIEMENT

Toute somme due au titre du présent contrat, non versée à la date d'exigibilité, porte intérêt de plein droit, dans toute la mesure permise par la loi, à compter de cette date, au taux d'intérêt applicable à la Date d'Echéance concernée majoré de 2%.

La date d'exigibilité des sommes remboursables par anticipation s'entend de la date du fait générateur de l'obligation de remboursement, quelle que soit la date à laquelle ce fait générateur a été constaté par le Prêteur.

La perception des intérêts de retard mentionnés au présent article ne constituera en aucun cas un octroi de délais de paiement ou une renonciation à un droit quelconque du Prêteur au titre du présent contrat.

Sans préjudice de leur exigibilité à tout moment, les intérêts de retard échus et non-payés seront capitalisés avec le montant impayé au titre duquel ils seraient dus, dans la mesure où ils seraient dus pour au moins une année entière au sens de l'article 1154 du Code civil.

ARTICLE 20. DECHEANCE DU TERME

En cas de non-paiement, total ou partiel, à son échéance d'une somme quelconque devenue exigible au titre du présent contrat, ou en cas de défaut d'exécution d'un seul des engagements visés à l'ARTICLE 6.2, toute somme due au Prêteur au titre du présent contrat en principal, intérêts, commissions, frais et accessoires deviendra immédiatement exigible un mois après simple mise en demeure par lettre simple demeurée infructueuse.

L'exigibilité anticipée donne lieu à la perception par le Prêteur, en sus des sommes visées à l'ARTICLE 18 du présent contrat, d'une pénalité égale à 7% du montant total des sommes exigibles par anticipation.

ARTICLE 21. TAUX EFFECTIF GLOBAL

Le taux effectif global est donné à titre indicatif et pour information seulement, afin de satisfaire aux dispositions de l'article L 313-4 du Code Monétaire et Financier. Le TEG est calculé sur la base des hypothèses de Tirages en lignes Revolving et d'Emprunts Long Terme fournies à l'Emprunteur par le Prêteur dans une lettre séparée dont un modèle figure en ANNEXE 11.

ARTICLE 22. NON RENONCIATION

Le Prêteur ne sera pas considéré comme ayant renoncé à un droit au titre du présent contrat ou de tout document s'y rapportant du seul fait qu'il s'abstient de l'exercer ou retarde son exercice. L'exercice partiel d'un droit n'est pas un obstacle à son exercice ultérieur, ni à l'exercice, plus généralement, des droits et recours prévus par la loi. Les droits et recours stipulés dans le présent contrat sont cumulatifs et non exclusifs des droits et recours prévus par la loi.

ARTICLE 23. NULLITE PARTIELLE

Si, à tout moment, une stipulation du présent contrat ou de tout document s'y rapportant est ou devient nulle, la validité des autres stipulations du document n'en sera pas affectée.

ARTICLE 24. NOTIFICATIONS

Toutes les communications entre l'Emprunteur et le Prêteur (y compris les demandes de versements) seront effectuées aux adresses indiquées ci-après :

Pour le Prêteur

CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS

Direction régionale Ile-de-France

2, avenue Pierre Mendès-France

75013 Paris

Téléphone : 01.49.55.68.00

Fax : 01.49.55.68.93

Pour l'Emprunteur

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE

41, rue de Châteaudun

75009 Paris

Téléphone : 01.47.53.28.00

Fax : 01.47.53.29.47

Les notifications seront réputées valablement effectuées :

(a) soit par lettre simple ou par lettre remise en mains propres, à la date mentionnée sur le reçu signé par le préposé du destinataire ;

(b) soit, en cas d'urgence, par copie électronique signée ou télécopie signée par un représentant de l'Emprunteur dûment habilité, et dans ce cas, confirmée par courrier.

A cet égard, l'Emprunteur reconnaît que toute demande ou notification signée par son représentant dûment habilité et transmise par télécopie signée l'engagera au même titre qu'une signature originale et sera considérée comme valable.

ARTICLE 25. DISPOSITION PARTICULIERE

Par dérogation aux dispositions de la lettre ministérielle en date du 8 février 2009, la Caisse des dépôts et consignations accepte d'accorder le présent prêt à l'Emprunteur sans bénéficier d'une garantie et ce :

- en considération de la qualité de ses membres que sont le Conseil régional d'Ile-de-France, la ville de Paris, les sept départements franciliens et la Chambre régionale de commerce et d'industrie de Paris-Ile de France (CRCI).
- en considération du fait qu'il est un établissement public administratif.

En conséquence,

D'une part, l'emprunteur s'oblige à avertir la Caisse des dépôts et consignations préalablement à toute modification de ses statuts et/ou à toute modification dans sa composition (adhésion, retrait, regroupement, scission, changement de dénomination d'un membre),

D'autre part, il est expressément convenu qu'une garantie publique, couvrant à 100% le capital et les intérêts restant dus ainsi que toutes sommes contractuellement dues au titre du présent prêt deviendra de plein droit exigible dans le cas où un établissement autre qu'une collectivité locale, un établissement public de coopération intercommunale ou un autre syndicat mixte fermé deviendrait membre du STIF ou en cas de modification législative ou réglementaire de la nature juridique de l'Emprunteur.

A défaut de la production d'une telle garantie, acceptable par la Caisse des dépôts et consignations conformément à la réglementation régissant les garanties propres au présent prêt qui seront en vigueur lors de la réalisation de la condition, toutes sommes dues au titre du présent prêt deviendront de plein droit exigibles dans les conditions visées par l'ARTICLE 20 du présent contrat.

ARTICLE 26. CONDITIONS SUSPENSIVES

26.1. Conditions suspensives à l'entrée en vigueur du présent contrat :

L'entrée en vigueur du présent contrat est subordonnée à la réception par le Prêteur avant le 30 mars 2011 :

(a) du présent contrat signé et paraphé par l'Emprunteur ;

(b) accompagné de la délibération rendue exécutoire préalablement à la signature du présent contrat, autorisant Madame Sophie Mougard à contracter et à signer le présent contrat.

A défaut de réception avant cette date, le Prêteur pourra considérer comme nul et non avenu le présent contrat.

26.2. Conditions suspensives à la réalisation de chaque versement ou consolidation :

Il est précisé que tout Tirage en ligne Revolving, tout versement en Emprunts Long Terme et toute consolidation de versements en Emprunts Long Terme directs ainsi que tout changement d'Index de Référence est subordonnée à la réalisation préalablement à chaque versement ou consolidation, des conditions suspensives suivantes, stipulées dans le seul intérêt du Prêteur :

(a) qu'il n'y ait aucun manquement de l'Emprunteur à l'un quelconque des engagements pris par ce dernier au contrat, sauf s'il y a été remédié dans les délais impartis ;

(b) qu'aucun cas d'exigibilité anticipée ne soit survenu ou susceptible de survenir ;

(c) que l'Emprunteur produise les délibérations exécutoires émanant de l'organe compétent autorisant la ou les personne(s) habilitée(s) à procéder aux demandes de versement.

ARTICLE 27. ELECTION DE DOMICILE ET ATTRIBUTIONS DE COMPETENCES

Le présent contrat est soumis au droit français.

Pour l'entière exécution des présentes et de leur suite, les parties font élection de domicile, à savoir :

Pour le Prêteur

CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS

Direction régionale Ile-de-France

2, avenue Pierre Mendès-France

75013 Paris

Téléphone : 01.49.55.68.00

Fax : 01.49.55.68.93

Pour l'Emprunteur

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE

41, rue de Châteaudun

75009 Paris

Téléphone : 01.47.53.28.00

Fax : 01.47.53.29.47

ARTICLE 28. MODALITES DE PAIEMENT

28.1. Les versements:

Les versements de fonds s'effectuent par crédit du compte ouvert au nom du Syndicat des Transports d'Ile-de-France au Trésor Public :

Code banque	Code guichet	N° de compte	Clé RIB	Domic iliation
10071	75000	00001005079	72	TPParis RGF

28.2. Les remboursements:

Les règlements en capital, intérêts courus, intérêts moratoires, frais et commissions, pénalités et indemnités aux échéances contractuellement prévues s'effectuent par prélèvement sur le compte ouvert au nom du Syndicat des Transports d'Ile-de-France au Trésor Public :

Code banque	Code guichet	N° de compte	Clé RIB	Domic iliation
10071	75000	00001005079	72	TPParis RGF

En cas de différends sur l'interprétation ou l'exécution des présentes, les parties s'efforcent de trouver de bonne foi un accord. A défaut, les litiges sont portés devant les juridictions compétentes.

Fait à Paris, en autant d'exemplaires originaux que de parties, le 4 mars 2011 :

LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE en qualité de l'Emprunteur, La Directrice Générale, Sophie MOUGARD	LA CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS en qualité du Prêteur, Le Directeur Interrégional, Patrick FRANÇOIS

ANNEXE 1. PLAN DE FINANCEMENT

Le coût prévisionnel de la mise en œuvre de la priorité n°4 du Schéma Directeur d'Accessibilité des transports d'Ile-de-France s'élève à près de 1,5 milliards d'euros sur une dizaine d'années.

Il s'échelonne de la façon suivante :

Programmation prévisionnelle du coût de la mise en œuvre de la priorité n°4 du SDA (coût total en k€)

en k€	TOTAL	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
Crédits de paiement	**1 472 060**	10 750	62 250	136 000	176 000	180 000	175 050	159 950	137 508	156 924	150 064	127 564

La contribution du STIF au financement du programme s'élève à 50% du coût total des investissements, soit environ 736M€.

Sur la période 2011-2015, objet du présent financement, la contribution prévue du STIF est évaluée à 413,5M€.

277

ANNEXE 2. CONVENTION DE CALCUL

Taux fixe périodicité annuelle

L'année de référence est de 365 jours.

Pour le calcul de la première échéance et le calcul des intérêts courus non échus (ICNE), la convention de calcul est : exact/365.

Taux fixe périodicité infra-annuelle

L'année de référence est de 365 jours.

Le taux r_p applicable à chaque échéance infra-annuelle est calculé selon la méthode équivalente :

$$r_p = (1+r)^{\frac{(365\,/\,nbp)}{365}} - 1\ ;$$

avec *r* le taux d'intérêt annuel et *nbp* le nombre de période dans l'année (12 en mensuel, 4 en trimestriel et 2 en semestriel).

Exemple : si le taux proposé est de 5%, le taux applicable en trimestriel sera de 1,227%.

Pour le calcul de la première échéance, le calcul des intérêts courus non échus (ICNE), la convention de calcul est :

$$r_p = (1+r)^{\frac{nbjours\ \ exact}{365}} - 1\ .$$

ANNEXE 3. DEMANDE DE COTATION DE VERSEMENTS DE FONDS AU TITRE D'UNE REVOLVING

Conformément aux dispositions de l'ARTICLE 8 du contrat signé le 4 mars 2011 entre la Caisse des dépôts et consignations et le Syndicat des transports d'Ile-de-France, nous vous prions de bien vouloir procéder à la cotation de la marge sur Index Euribor pour les caractéristiques suivantes :

Date de mise à disposition des fonds souhaitée (Jour Ouvré) : ___/____/_____

Montant du versement demandé (en chiffres et en lettres*) : _____

Index de Référence :

	Index de référence		
	Euribor 3M	Euribor 6M	Euribor 12M
Périodicité trimestrielle	☐		
Périodicité semestrielle		☐	
Périodicité annuelle			☐

A ……, le ___/____/_____

(Nom, qualité du signataire, cachet et signature)

* montant minimum : 1 M€

ANNEXE 4. DEMANDE DE VERSEMENT DE FONDS AU TITRE D'UNE LIGNE REVOLVING

Conformément aux dispositions de l'ARTICLE 8 du contrat signé le 4 mars 2011 entre la Caisse des dépôts et consignations et le Syndicat des transports d'Ile-de-France, nous vous prions de bien vouloir procéder au versement suivant :

Date de mise à disposition des fonds souhaitée (Jour Ouvré) : ___/____/_____

Montant du versement demandé* (en chiffres et en lettres) : _____

Index de Référence :

	Index de référence			
	Euribor 3M	Euribor 6M	Euribor 12M	Livret A
Périodicité trimestrielle	☐			☐
Périodicité semestrielle		☐		☐
Périodicité annuelle			☐	☐

Marge [En cas de mobilisation sur Index Euribor] :

Nous vous confirmons accepter votre cotation d'une marge de ____% sur l'Euribor [3, 6, 12 mois], émise en date du ___/____/_____ suite à notre demande de cotation du ___/____/_____.

Nous vous confirmons que chaque condition mentionnée à l'ARTICLE 26.2 (conditions suspensives à la réalisation de chaque versement) est remplie à la date de la présente demande de versement.

La présente demande de versement est irrévocable.

A ……, le ___/____/_____**

(Nom, qualité du signataire, cachet et signature)

* montant minimum : 1 M€

** La présente demande doit obligatoirement parvenir, par lettre simple ou par lettre remise en mains propres ou, en cas d'urgence, par télécopie signée par un représentant de l'Emprunteur dûment habilité et confirmée par courrier, au Prêteur, au plus tard 3 Jours Ouvrés avant la date de mise à disposition des fonds souhaitée. Cette date ne peut être postérieure à la Date Ultime de Consolidation.

ANNEXE 5. AVIS DE REMBOURSEMENT DE LA LIGNE REVOLVING

Conformément aux dispositions de l'ARTICLE 10 du contrat signé le 4 mars 2011entre la Caisse des Dépôts et le Syndicat des transports d'Ile-de-France, nous vous prions de noter que nous procédons à un remboursement d'une ligne Revolving selon les modalités suivantes :

Date de valeur de remboursement (Jour Ouvré) : ___/____/_____

Montant du remboursement (en chiffres et en lettres *) : _____

Taux d'intérêt de référence :

Index Euribor 3 mois ☐

Index Euribor 6 mois ☐

Index Euribor 12 mois ☐

Livret A ☐

Nous vous confirmons que chaque condition mentionnée à l'ARTICLE 26.2 (conditions suspensives) est remplie à la date de la présente demande de remboursement.

La présente demande de remboursement est irrévocable.

A ……, le ___/____/_____

* montant minimum : 1 M€

ANNEXE 6. DEMANDE DE CHANGEMENT DE TAUX D'INTERET DE REFERENCE EN PHASE DE MOBILISATION

Conformément aux dispositions de l'ARTICLE 9.3 du contrat signé le 4 mars 2011 entre la Caisse des dépôts et consignations et le Syndicat des transports d'Ile-de-France, nous vous prions de bien vouloir procéder au changement du taux d'intérêt de référence pour la période d'intérêt commençant le ___/____/_____*.

	Index de Référence initial			
	Euribor 3M	Euribor 6M	Euribor 12M	Livret A
Périodicité trimestrielle	☐			☐
Périodicité semestrielle		☐		☐
Périodicité annuelle			☐	☐

Montant sur lequel porte le changement d'Index (en chiffres et en lettres**) : _____

	Nouvel Index de Référence choisi			
	Euribor 3M	Euribor 6M	Euribor 12M	Livret A
Périodicité trimestrielle	☐			☐
Périodicité semestrielle		☐		☐
Périodicité annuelle			☐	☐

Nous vous confirmons accepter votre cotation pour un changement en [Index Livret A / Index Euribor 3 / 6 / 12 mois] en date du ___/____/_____ émise suite à notre demande de cotation du ___/____/_____.

Nous vous confirmons que chaque condition mentionnée à l'ARTICLE 26.2 (conditions suspensives) est remplie à la date de la présente demande de changement de taux d'intérêt de référence.

La présente demande de changement de taux d'intérêt de référence est irrévocable.

A ……, le ___/____/_____

(Nom, qualité du signataire, cachet et signature)

*La présente demande doit obligatoirement parvenir, par lettre simple ou par lettre remise en mains propres ou, en cas d'urgence, par télécopie signée par un représentant de l'Emprunteur dûment habilité et confirmée par courrier, au Prêteur, au plus tard 3 Jours Ouvrés avant le début de la période d'intérêt impactée par le changement de taux de référence. Cette date ne peut être postérieure à la Date Ultime de Consolidation.

** montant minimum : 1 M€

ANNEXE 7. DEMANDE DE COTATION POUR UN EMPRUNT LONG TERME

Conformément aux dispositions de l'ARTICLE 13 du contrat signé le 4 mars 2011 entre la Caisse des dépôts et consignations et le le Syndicat des transports d'Ile-de-France, nous vous prions de bien vouloir procéder à la cotation d'un Emprunt Long Terme sur la base suivante :

(a) Date de mise à disposition des fonds souhaitée (Jour Ouvré) : ___/____/_____

(b) Montant du versement (en chiffres et en lettres *) : _____

(c) Durée : _____

(d) Périodicité et taux d'intérêt de référence : Index Euribor, Taux fixe, Livret A ou Inflation (cocher une seule case) :

Périodicité	Taux d'intérêt de référence					
	EUR 3M	EUR 6M	EUR 12M	Taux fixe	Livret A	Inflation
Trimestrielle	☐			☐	☐	☐
Semestrielle		☐		☐	☐	☐
Annuelle			☐	☐	☐	☐

(e) Mode d'amortissement et progressivité des échéances (cocher une seule case):

Nature du taux	Amortissement du capital		Echéances	
Fixe	Constant ☐	Progressif ☐ Taux de progressivité(1) : ____%	Constantes ☐	Progressives ☐ Taux de progressivité(1) : ____%
Révisable	Constant ☐	Progressif ☐ Taux de progressivité(1) : ____%		Progressif ☐ Taux de progressivité(1) : ____%

(1) Le taux de progressivité, exprimé en % par an, doit être compris entre 0 et 0,5 %.

(f) Différé d'amortissement (cocher une seule case) :

Aucun ☐	1 an ☐	2 ans ☐	3 ans ☐

A ……, le ___/____/_____

(Nom, qualité du signataire, cachet et signature)

* montant minimum : 1M €

ANNEXE 8. DEMANDE DE MISE EN PLACE DIRECTE D'UN EMPRUNT LONG TERME

Conformément aux dispositions de l'ARTICLE 11.2 du contrat signé le 4 mars 2011 entre la Caisse des dépôts et consignations et le le Syndicat des transports d'Ile-de-France, nous vous prions de bien vouloir procéder à la mise en place d'un Emprunt Long Terme sur la base suivante :

(g) Date de mise à disposition des fonds souhaitée (Jour Ouvré) : ___/___/_____

(h) Montant du versement (en chiffres et en lettres *) : _____

(i) Durée : _____

(j) Périodicité et taux d'intérêt de référence : Index Euribor, Taux fixe, Livret A ou Inflation (cocher une seule case) :

Périodicité	Taux d'intérêt de référence					
	EUR 3M	EUR 6M	EUR 12M	Taux fixe	Livret A	Inflation
Trimestrielle	☐			☐	☐	☐
Semestrielle		☐		☐	☐	☐
Annuelle			☐	☐	☐	☐

(k) Mode d'amortissement et progressivité des échéances (cocher une seule case):

Nature du taux	Amortissement du capital		Echéances	
Fixe	Constant ☐	Progressif ☐ Taux de progressivité(1) : ____%	Constantes ☐	Progressives ☐ Taux de progressivité(1) : ____%
Révisable	Constant ☐	Progressif ☐ Taux de progressivité(1) : ____%		Progressif ☐ Taux de progressivité(1) : ____%

(2) Le taux de progressivité, exprimé en % par an, doit être compris entre 0 et 0,5 %.

(l) Différé d'amortissement (cocher une seule case) :

Aucun ☐	1 an ☐	2 ans ☐	3 ans ☐

(m) Taux d'intérêt / marge [En cas d'Emprunt Long Terme à taux fixe / taux révisable sur l'Index Inflation / taux variable sur l'Index Euribor] :

Nous vous confirmons accepter votre cotation **[**d'une marge de _____ sur l'Index _____ / d'un taux d'intérêt fixe de _____**]** pour le versement d'un Emprunt Long Terme à [taux fixe / taux révisable sur l'Index Inflation / taux variable sur l'Index Euribor] émise en date du [___/____/_____suite à notre demande de cotation du ___/____/_____.

Nous vous confirmons que chaque condition mentionnée à l'ARTICLE 26.2 (conditions suspensives) est remplie à la date de la présente demande de mise en place d'un Emprunt Long Terme.

A ……, le ___/____/_____*

(Nom, qualité du signataire, cachet et signature)

* montant minimum : 1M €

* La présente demande doit obligatoirement parvenir, par lettre simple ou par lettre remise en mains propres ou, en cas d'urgence, par télécopie signée par un représentant de l'Emprunteur dûment habilité et confirmée par courrier, au Prêteur, au plus tard 3 Jours Ouvrés avant la date de mise en place de l'Emprunt Long Terme. Cette date ne peut être postérieure à la Date Ultime de Consolidation.

ANNEXE 9. DEMANDE DE CONSOLIDATION

Conformément aux dispositions de l'ARTICLE 11.3 du contrat signé le 4 mars 2011 entre la Caisse des dépôts et consignation et le Syndicat des transports d'Ile-de-France, nous vous prions de bien vouloir procéder à la consolidation en Emprunt Long Terme sur la base suivante :

(a) Date de Consolidation des fonds souhaitée (Jour Ouvré) : ___/____/_____

(b) Montant de la consolidation (en chiffres et en lettres *) :_____

(c) Durée : _____

(d) Périodicité et taux d'intérêt de référence : Index Euribor, Taux fixe, Livret A ou Inflation (cocher une seule case) :

Périodicité	Taux d'intérêt de référence					
	EUR 3M	EUR 6M	EUR 12M	Taux fixe	Livret A	Inflation
Trimestrielle	☐			☐	☐	☐
Semestrielle		☐		☐	☐	☐
Annuelle			☐	☐	☐	☐

(e) Mode d'amortissement et progressivité des échéances (cocher une seule case) :

Nature du taux	Amortissement du capital		Echéances	
Fixe	Constant ☐	Progressif ☐ Taux de progressivité(1) : ____%	Constantes ☐	Progressives ☐ Taux de progressivité(1) : ____%
Révisable	Constant ☐	Progressif ☐ Taux de progressivité(1) : ____%		Progressif ☐ Taux de progressivité(1) : ____%

(1) Le taux de progressivité, exprimé en % par an, doit être compris entre 0 et 0,5 %.

(f) Différé d'amortissement (cocher une seule case) :

Aucun ☐	1 an ☐	2 ans ☐	3 ans ☐

[En cas de taux fixe / taux révisable sur l'Index Inflation / taux variable sur l'Index Euribor],

Nous vous confirmons accepter votre cotation pour une consolidation des Tirages effectués au cours de la Phase de Mobilisation du Prêt, en un Emprunt Long Terme à [taux fixe / taux révisable sur l'Index Inflation / taux variable sur l'Index Euribor 3/6/12 mois] en date du ___/____/_____ émise suite à notre demande de cotation du ___/____/_____.

Nous vous confirmons que chaque condition mentionnée à l'ARTICLE 26.2 (conditions suspensives) est remplie à la date de la présente demande de consolidation.

A ……le ___/____/_____**

(Nom, qualité du signataire, cachet et signature)

* montant minimum : 1 M€

**La présente demande doit obligatoirement parvenir, par lettre simple ou par lettre remise en mains propres ou, en cas d'urgence, par télécopie signée par un représentant de l'Emprunteur dûment habilité et confirmée par courrier, au Prêteur, au plus tard 3 Jours Ouvrés avant la Date de Consolidation. Cette date ne peut être postérieure à la Date Ultime de Consolidation.

ANNEXE 10. DEMANDE DE CHANGEMENT DE TAUX D'INTERET DE REFERENCE EN PHASE D'AMORTISSEMENT

Conformément aux dispositions de l'ARTICLE 13.3 du contrat signé le 4 mars 2011 entre la Caisse des dépôts et consignations et le Syndicat des transports d'Ile-de-France, nous vous prions de bien vouloir procéder au changement du taux d'intérêt de référence pour la période d'intérêt commençant le ___/____/_____.

(a) Date de changement d'Index souhaitée (Jour Ouvré) : ___/____/_____

(b) Montant sur lequel porte le changement d'Index (en chiffres et en lettres) : _____

(c) Périodicité et taux d'intérêt de référence initial : Index Euribor, Taux fixe, Livret A ou Inflation (cocher une seule case) :

Périodicité	Taux d'intérêt de référence					
	EUR 3M	EUR 6M	EUR 12M	Taux fixe	Livret A	Inflation
Trimestrielle	☐			☐	☐	☐
Semestrielle		☐		☐	☐	☐
Annuelle			☐	☐	☐	☐

(d) Nouveau taux d'intérêt de référence choisi :

Périodicité	Taux d'intérêt de référence					
	EUR 3M	EUR 6M	EUR 12M	Taux fixe	Livret A	Inflation
Trimestrielle	☐			☐	☐	☐
Semestrielle		☐		☐	☐	☐
Annuelle			☐	☐	☐	☐

(e) Mode d'amortissement (cocher une seule case) :

Nature du taux	Amortissement du capital		Echéances	
Fixe	Constant ☐	Progressif ☐ Taux de progressivité[(1)] : ____%	Constantes ☐	Progressives ☐ Taux de progressivité[(1)] : ____%
Révisable	Constant ☐	Progressif ☐ Taux de progressivité[(1)] : ____%		Progressif ☐ Taux de progressivité[(1)] : ____%

[(1)] Le taux de progressivité, exprimé en % par an, doit être compris entre 0 et 0,5 %.

Nous vous confirmons accepter votre cotation pour un changement d'Index de Référence en [taux fixe / taux révisable sur l'Index Inflation / taux variable sur l'Index Euribor 3/6/12 mois] en date du ___/____/_____ émise suite à notre demande de cotation du ___/____/_____.

Nous vous confirmons que chaque condition mentionnée à l'ARTICLE 26.2 (conditions suspensives) est remplie à la date de la présente demande de consolidation.

A ……, le ___/____/_____*

(Nom, qualité du signataire, cachet et signature)

* La présente demande doit obligatoirement parvenir, par lettre simple ou par lettre remise en mains propres ou, en cas d'urgence, par télécopie signée par un représentant de l'Emprunteur dûment habilité et confirmée par courrier, au Prêteur au plus tard 30 Jours ouvrés avant le début de la période d'intérêt impactée par le changement de taux de référence.

ANNEXE 11. MODELE DE LETTRE TEG

A Paris, le 4 mars 2011

Objet: Contrat de Prêt de 130 000 000 € - Taux Effectif Global

Madame, Monsieur,

Nous faisons référence au contrat de Prêt (ci-après le « Contrat de Prêt ») signé en date du 4 mars 2011 entre la Caisse des dépôts et consignations agissant en qualité de Prêteur (ci-après le «Prêteur ») et le Syndicat des transports d'Ile-de-France, agissant en qualité d'emprunteur (ci-après l'« Emprunteur ») aux termes duquel le Prêteur s'est engagé à mettre à disposition de l'Emprunteur un crédit d'un montant de 130 000 000 euros.

Les termes et expressions commençant par une majuscule dans la présente lettre auront le sens qui leur est attribué dans le Contrat de Prêt.

L'ARTICLE 21 du Contrat de Prêt prévoit que le Prêteur fournit le taux effectif global du Prêt dans une lettre séparée. La présente lettre constitue cette lettre séparée.

L'Emprunteur reconnaît expressément que,

(a) du fait des particularités des stipulations du Contrat de Prêt et, notamment, de la variabilité de l'Index Euribor, et de la révisabilité de l'Index Livret A et de l'Index inflation, en Phase de Mobilisation comme en phase d'amortissement du Prêt,

(b) de la nécessité pour le Prêteur de déterminer le taux applicable aux Emprunts Long Terme à taux fixe et la marge applicable aux Emprunts Long Terme à taux variable sur l'Index Euribor et à taux révisable sur l'Index Inflation suite à une demande de cotation formulée par l'Emprunteur,

Il s'avère impossible de déterminer à l'avance le taux effectif global et que celui indiqué pour chaque type d'emprunt dans cette lettre ne constitue qu'un exemple établi sur la base de certaines hypothèses.

Toutefois, afin de satisfaire aux exigences des articles L.313-1 et L.313-2 du Code de la Consommation et de l'article L. 313-4 du Code Monétaire et Financier, et conformément aux termes de l'ARTICLE 21 du Contrat de Prêt, nous vous communiquons, à titre d'exemple, le niveau du taux de période, de la marge et du taux effectif global du Prêt calculé sur la base des hypothèses suivantes conformes aux dispositions du Contrat de Prêt :

Type de taux / Index	Période d'intérêt	Taux annuel au [●] pour une mise à disposition de l'intégralité du Prêt à cette date	Marge	Taux Effectif Global
Phase de Mobilisation Index Euribor 12 mois	12 mois	%	%	%
Phase de Mobilisation Index Euribor 6 mois	6 mois	%	%	%
Phase de Mobilisation Index Euribor 3 mois	3 mois	%	%	%
Emprunt Long Terme Index Euribor 12 mois	12 mois	%	%	%
Emprunt Long Terme Index Euribor 6 mois	6 mois	%	%	%
Emprunt Long Terme Index Euribor 3 mois	3 mois	%	%	%
Emprunt Long Terme Taux Fixe	12 mois	%	%	%
Emprunt Long Terme Taux Fixe	6 mois	%	%	%
Emprunt Long Terme Taux Fixe	3 mois	%	%	%
Emprunt Long Terme Index Inflation	12 mois	%	%	%
Emprunt Long Terme Index Inflation	6 mois	%	%	%
Emprunt Long Terme Index Inflation	3 mois	%	%	%
Emprunt Long Terme Index Livret A	12 mois	%	%	%
Emprunt Long Terme Index Livret A	6 mois	%	%	%
Emprunt Long Terme Index Livret A	3 mois	%	%	%

Le taux effectif global ci-dessus a été calculé (i) en base 30/360, méthode proportionnelle, (ii) avec l'hypothèse d'une utilisation de l'intégralité du Prêt pour chacune des lignes de ce tableau le [●], les Emprunts Long Terme étant amortis par amortissement [●] sur une durée de [●] ans sans remboursement anticipé, (iii) d'une marge constante correspondant à celle indiquée dans le tableau pour chaque type d'emprunt. Ce taux effectif global intègre la marge applicable ainsi que les commissions, frais, honoraires de conseils et tous autres montants s'y rapportant à la charge de l'Emprunteur, dont la loi exige la prise en compte.

Les taux ci-dessus sont donnés à titre indicatif et pour information seulement, afin de satisfaire aux dispositions des articles L.313-1 et L.313.5 du Code Monétaire et Financier. Il est entendu que ces taux sont donnés à titre d'exemple et ne lient pas les parties pour l'avenir.

Nous vous remercions de bien vouloir nous confirmer votre accord sur les termes du présent courrier en signant et en nous retournant le double joint.

Nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de notre considération distinguée.

Caisse des dépôts et consignations

Nom :

Titre :

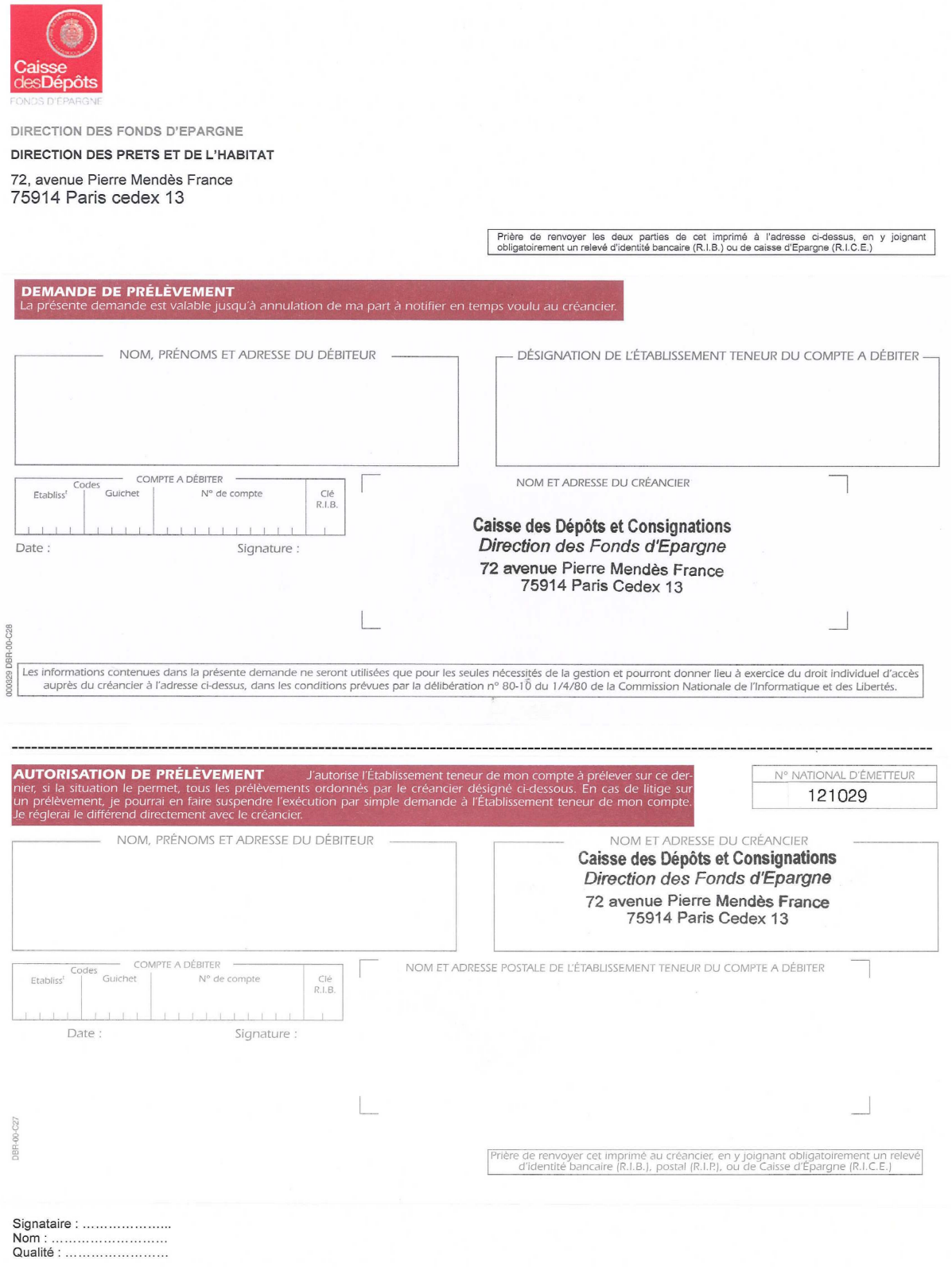
Bon pour accord,

Nom :

Titre :

Date

ANNEXE 12. AUTORISATION DE PRELEVEMENT



Caisse des Dépôts
FONDS D'ÉPARGNE

DIRECTION DES FONDS D'EPARGNE
DIRECTION DES PRETS ET DE L'HABITAT
72, avenue Pierre Mendès France
75914 Paris cedex 13

Prière de renvoyer les deux parties de cet imprimé à l'adresse ci-dessus, en y joignant obligatoirement un relevé d'identité bancaire (R.I.B.) ou de caisse d'Epargne (R.I.C.E.)

DEMANDE DE PRÉLÈVEMENT
La présente demande est valable jusqu'à annulation de ma part à notifier en temps voulu au créancier.

NOM, PRÉNOMS ET ADRESSE DU DÉBITEUR

DÉSIGNATION DE L'ÉTABLISSEMENT TENEUR DU COMPTE A DÉBITER

COMPTE A DÉBITER
Codes Etabliss' | Guichet | N° de compte | Clé R.I.B.

NOM ET ADRESSE DU CRÉANCIER

Caisse des Dépôts et Consignations
Direction des Fonds d'Epargne
72 avenue Pierre Mendès France
75914 Paris Cedex 13

Date : Signature :

000329 DBR-00-C28

Les informations contenues dans la présente demande ne seront utilisées que pour les seules nécessités de la gestion et pourront donner lieu à exercice du droit individuel d'accès auprès du créancier à l'adresse ci-dessus, dans les conditions prévues par la délibération n° 80-10 du 1/4/80 de la Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés.

AUTORISATION DE PRÉLÈVEMENT J'autorise l'Établissement teneur de mon compte à prélever sur ce dernier, si la situation le permet, tous les prélèvements ordonnés par le créancier désigné ci-dessous. En cas de litige sur un prélèvement, je pourrai en faire suspendre l'exécution par simple demande à l'Établissement teneur de mon compte. Je réglerai le différend directement avec le créancier.

N° NATIONAL D'ÉMETTEUR
121029

NOM, PRÉNOMS ET ADRESSE DU DÉBITEUR

NOM ET ADRESSE DU CRÉANCIER
Caisse des Dépôts et Consignations
Direction des Fonds d'Epargne
72 avenue Pierre Mendès France
75914 Paris Cedex 13

COMPTE A DÉBITER
Codes Etabliss' | Guichet | N° de compte | Clé R.I.B.

NOM ET ADRESSE POSTALE DE L'ÉTABLISSEMENT TENEUR DU COMPTE A DÉBITER

Date : Signature :

DBR-00-C27

Prière de renvoyer cet imprimé au créancier, en y joignant obligatoirement un relevé d'identité bancaire (R.I.B.), postal (R.I.P.), ou de Caisse d'Epargne (R.I.C.E.)

Signataire : .....
Nom : .....
Qualité : .....

ANNEXE 13. RIB DE L'EMPRUNTEUR

RELEVE D'IDENTITE BANCAIRE

PARTIE RESERVEE AU DESTINATAIRE DU RELEVE

Le relevé ci-contre est destiné à être remis à vos créanciers ou débiteurs, français ou étrangers, appelées à faire inscrire des opérations à votre compte (virements, paiement des quittances etc...)

Identifiant nationale de compte bancaire - RIB				
Code banque	Code guichet	N° de compte	Clé RIB	Domiciliation
10071	75000	00001005079	72	TPPARIS RGF

Identifiant international de compte bancaire - IBAN

IBAN (International Bank Account Number)							BIC (Bank Indentifier Code)
FR76	1007	1750	0000	0010	0507	972	BDFEFRPPXXX

TITULAIRE DU COMPTE :

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE DE FRANCE

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
15 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Décision n° 2011/0029
Séance du 9 février 2011

Relative à la réforme des titres attribués par les départements aux personnes âgées et handicapées sous conditions de ressources

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en-Ile de-France ;

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France ;

VU la décision du Conseil d'Administration du Syndicat des Transports d'Ile-de-France du 6 juillet 1989 relative à la carte Emeraude ;

VU la décision du Conseil d'Administration du Syndicat des Transports d'Ile-de-France du 1er septembre 1989 relative à la carte Améthyste Gratuité ;

VU la décision du Conseil d'Administration du Syndicat des Transports d'Ile-de-France du 25 juillet 1995 relative à la carte Rubis ;

VU la décision n°7719 du Conseil d'Administration du Syndicat des Transports d'Ile-de-France du 2 avril 2003 relative aux passes Navigo Orange ;

VU la décision n°2006/0426 du Conseil d'Administration du Syndicat des Transports d'Ile-de-France du 10 mai 2006 relative à la généralisation de la carte Orange sur support Navigo ;

VU le rapport n° 2011/0029 ;

VU l'avis de la commission économique et tarifaire du 4 février 2011 ;

DECIDE

ARTICLE 1er : Il est créé un titre de transport, forfaitaire et zonal, d'une validité annuelle, au profit des personnes ayant leur domicile dans un des départements d'Ile-de-France et remplissant les conditions d'attribution fixées par ce département dans la limite des critères mentionnés ci-dessous :

- soit être âgées d'au moins 60 ans et ne pas exercer d'activité professionnelle ;
- soit être adultes handicapés bénéficiaires de l'allocation prévue par l'article 35 de la loi n° 75-534 du 30 juin 1975 modifiée ou de l'allocation différentielle de maintien de droits acquis ;
- soit être reconnues inaptes au travail par leur régime de protection sociale.

ARTICLE 2 : Ce titre de transport est dénommé Améthyste.

ARTICLE 3 : Ce titre a vocation à remplacer les titres Améthyste gratuité, Emeraude et Rubis. Les titres Améthyste gratuité, Emeraude et Rubis ne seront plus distribués à partir du 1er juin 2013.

ARTICLE 4 : Ce titre n'est chargeable que sur des passes Navigo personnalisés.

ARTICLE 5 : Les conventions définissant les conditions d'attribution du titre, les modalités de son financement ainsi que l'organisation de sa délivrance à ses bénéficiaires, 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 des Hauts-de-Seine, 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 ;

sont approuvées, et la directrice générale est autorisée à les signer.

ARTICLE 6 : A la mi-2011 et à la fin 2011, il sera présenté au Conseil du STIF un point d'étape sur l'avancée des départements dans la mise en œuvre de cette délibération.

ARTICLE 7 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

**CONVENTION RELATIVE AU TITRE DE TRANSPORT AMETHYSTE,
DISPONIBLE SUR SUPPORT TELEBILLETTIQUE,
DESTINE AUX PERSONNES AGEES ET HANDICAPEES ET ATTRIBUE PAR
LES DEPARTEMENTS D'ILE-DE-FRANCE**

ENTRE

Le Syndicat des transports d'Île de France, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39 bis-41 rue de Châteaudun à Paris 9ème, n°SIRET 287 500 078 00020, représenté par sa Directrice Générale, Madame Sophie MOUGARD, en vertu de la délibération n°….. du ……,

ci-après désigné le « STIF »,

ET

Le Département du …… ayant son siège à l'Hôtel du Département, ……, représenté par ……., Président du Conseil général du ….. agissant en vertu de la délibération du Conseil général n°……..

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 12ème, 54 quai de la Rapée, représentée par son Président Directeur Général, Monsieur Pierre MONGIN, dûment habilité par son Conseil d'Administration,

- La Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF), établissement public à caractère industriel et commercial ayant son siège à Paris 12ème, 209-211 rue de Bercy, représentée par Le Directeur Délégué Transilien, Monsieur Christian COCHET, dûment habilité par son Conseil d'Administration,

- L'Organisation Professionnelle des Transports d'Ile-de-France (OPTILE), association régie par la loi du 1er juillet 1901 ayant son siège à Paris 14ème, 12 Villa de Lourcine, représentée par son Administrateur Général, Monsieur Daniel MEYER,

ci-après désignés les « Transporteurs »,

ET

Comutitres, groupement d'intérêt économique, ayant son siège à Paris 9e, 14 rue Auber, représenté par Madame Patricia DELON, Administratrice du GIE,

ci-après désigné « Comutitres », en qualité de mandataire des Transporteurs,

VISAS

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 le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile de France,

Vu la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales,

Vu les statuts du G.I.E. COMUTITRES approuvé par décision de … en date du …,

Vu la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France n° … du …,

Vu la délibération du Conseil Général du département du ……. en date du …,

PREAMBULE

Dans leurs formes actuelles, les cartes Améthyste gratuité, Emeraude et Rubis sont respectivement régies par les conventions suivantes :

- Convention Emeraude signée entre le Département, la RATP et la SNCF approuvée par le Conseil d'Administration du Syndicat des Transports d'Ile-de-France le 6 juillet 1989.
- Convention Améthyste gratuité modifiée par le Conseil d'Administration du Syndicat des Transports d'Ile-de-France du 1er septembre 1989.
- Convention Rubis signée entre le Département, l'Association pour le Développement et l'Amélioration des Transports en Région Ile-de-France et l'Association Professionnelle des Transporteurs Publics Routiers approuvée par le Conseil d'Administration du Syndicat des Transports d'Ile-de-France le 25 juillet 1995.

Ces titres de transport se présentent sous la forme d'une carte nominative accompagnée d'un coupon magnétique à validité annuelle pour la carte Améthyste gratuité.

Dans le courant de l'année 2012, en application de la délibération du conseil du STIF n°… du … susvisée, le Département pourra distribuer en replacement des titres Emeraude, Améthyste gratuité et Rubis un titre ayant les caractéristiques suivantes :

- le titre est chargé sur un passe Navigo nominatif ;
- il se présente sous la forme d'un forfait avec un couple de zones déterminé par le Département et d'une durée de validité de 12 mois ;
- de par cette nouvelle forme, il n'y a plus de distinction de titres par transporteur (titre valable sur les mêmes réseaux que les forfaits Navigo),
- ce nouveau titre unique est appelé dans la suite de la convention le « titre ». Sa dénomination est indiquée dans la décision tarifaire sus-mentionnée.

Les dispositions des conventions précitées étant inadaptées à cette évolution, la signature d'une nouvelle convention est nécessaire.
Celle-ci ne concerne pas la carte de réduction Améthyste ½ tarif, donnant le droit à l'achat de billets à tarif réduit, dont le passage en télébillettique n'est pas prévu dans l'immédiat.

Le GIE Comutitres est la structure communautaire choisie par les Transporteurs pour exécuter les prestations suivantes : la gestion des demandes de fabrication et mise en liste verte des titres, la facturation des titres à chaque transporteur et le reporting lié à l'activité.

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

CHAPITRE I – DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 1.1 – OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet :

- d'encadrer les conditions d'attribution du titre ;
- de déterminer le prix de ce titre ;
- de définir l'organisation de la délivrance de ce titre et les responsabilités des Départements, des Transporteurs et du STIF ;
- de préciser les modalités financières afférentes à ce titre et notamment les mécanismes de facturation.

ARTICLE 1.2 - ENTRÉE EN VIGUEUR ET DURÉE DE LA CONVENTION

La présente convention entre en vigueur à compter du 1er jour du mois suivant immédiatement sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception, envoyée par le STIF à l'ensemble des parties cocontractantes pour une durée de cinq ans.

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.

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 1.3 – PERIODE DE TRANSITION ET ABROGATION DES CONVENTIONS ANTERIEURES

Le titre objet de la présente convention vient remplacer les titres Améthyste Gratuité, Emeraude et Rubis. Le titre pourra commencer à être distribué et sera accepté sur l'ensemble de son périmètre de validité à une date, nommée T_0, fixée par le STIF et applicable à l'ensemble des Départements et des Transporteurs située au plus tard dix-huit mois après l'entrée en vigueur de la présente convention.

Les Transporteurs s'engagent à :

- communiquer aux Départements les spécifications des interfaces d'échange de fichiers à T_0-6 mois ;
- recevoir et traiter dès T_0 les demandes de chargement de titres conformément aux dispositions du chapitre III ;
- accepter le titre sur son périmètre de validité.

A compter de cette date T_0, le Département peut commencer à distribuer le titre objet de la présente convention. Il a 6 mois à partir de T_0 pour mettre fin à la distribution des titres Améthyste Gratuité, Emeraude et Rubis. Ces titres ayant une période de validité de douze mois, il ne doit donc plus y avoir de titre Améthyste Gratuité, Emeraude ou Rubis en circulation pour le Département à T_0+18 mois.

A partir de T_0+18 mois, la facture émise par les Transporteurs pour les titres Améthyste Gratuité, Emeraude ou Rubis encore en circulation sera majorée d'un montant forfaitaire de 2€ par titre Améthyste Gratuité, Emeraude ou Rubis encore en circulation et pour chaque mois. Ce montant vise à couvrir les coûts des Transporteurs pour la gestion simultanée des deux types de support.

Enfin, les conventions relatives aux titres Améthyste Gratuité, Emeraude et Rubis susvisées seront abrogées au 1er juin 2014.

CHAPITRE II – DÉFINITION ET TARIFICATION DU TITRE

ARTICLE 2.1 - CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DU TITRE ET DEFINITION DES PUBLICS VISES

Conformément à la délibération du STIF du n° … du …, le titre objet de la présente convention est constitué d'un titre chargé sur un passe Navigo nominatif.

La cohabitation sur un même passe de ce titre avec d'autres forfaits sera possible selon les règles définies dans les générales de vente et d'utilisation en vigueur pour les passes Navigo.

Ce titre concerne les personnes ayant leur résidence principale dans une commune du Département et satisfaisant au moins à l'un des critères suivants :

- soit être âgées d'au moins 60 ans et ne pas exercer d'activité professionnelle ;
- soit être adultes handicapés bénéficiaires de l'allocation prévue par l'article 35 de la loi n° 75-534 du 30 juin 1975 modifiée ou de l'allocation différentielle de maintien de droits acquis ;
- soit être reconnues inaptes au travail par leur régime de protection sociale.

Le Département fixe librement des conditions d'attribution précises dans la limite des critères mentionnés ci-dessus. Les modalités de fixation de ces conditions d'attribution sont mentionnées à l'article 2.2.

Le titre est caractérisé par un couple de zones de validité déterminé par le Département en annexe à la présente convention.

Il est valable pour un nombre illimité de voyages sur l'ensemble du réseau de transport public francilien accessible avec les forfaits Navigo.

Le titre est accordé pour une période de 12 mois à compter de la date de début de validité fixée par le Département dans le cadre de sa relation avec le bénéficiaire. Cette date de début de validité est obligatoirement le premier jour d'un mois civil.

ARTICLE 2.2 - CONDITIONS D'ATTRIBUTION DU TITRE

La détermination des conditions d'attribution relève de la seule compétence du Département. Il a toute initiative pour prendre des mesures relatives aux conditions d'attribution des titres ou à la perception d'une participation de l'usager, conformément à sa politique d'action sociale.

Les conditions d'attribution du titre (catégories de bénéficiaires et participation demandée) dans le Département sont définies dans l'annexe 1. Cette annexe peut être modifiée à l'initiative du Département. Toute modification des conditions d'attribution devra faire l'objet d'un envoi de courrier avec accusé de réception du Département au STIF au plus tard deux mois avant la prise d'effet de cette mesure.

Dans le cas particulier d'une modification des participations demandées aux usagers par le Département, le STIF se réserve le droit de procéder à une revalorisation du prix de cession du titre. Celle-ci se fera sur la base d'une valorisation de la mobilité des populations impactées, sur la base de l'enquête mobilité la plus récente.

Dans ce cas, le STIF communique au Département par courrier recommandé avec accusé de réception les nouveaux prix qui figureront à l'annexe 2 dans un délai de deux mois avant leur prise d'effet.

ARTICLE 2.3 – CONTROLE DES CONDITIONS D'ATTRIBUTION DU TITRE

Les documents justifiant de l'attribution des titres, doivent, à sa demande, être communiqués au STIF. A cet effet, le Département tient à la disposition du STIF un fichier départemental des titulaires de titres, reprenant pour chacun d'eux, son identité, son adresse et toute pièce justifiant de l'octroi dudit titre. La durée de conservation des données par le Département est de deux ans.

ARTICLE 2.4 - PRIX DE LA CARTE

Le prix annuel de cession du titre objet de la présente convention aux Départements est déterminé à l'aide des résultats de l'enquête mobilité la plus récente, en prenant en compte les conditions d'attribution et de

participation fixées par le Département. Il est égal à la valorisation de la mobilité estimée des porteurs du titre sur la base de billets origine – destination à l'unité ou de tickets t+ extraits de carnets.

Dans le cas où le Département distribue plusieurs combinaisons de couples de zones, chaque couple de zones est caractérisé par un prix différent.

Le prix initial de cession du titre pour chaque couple de zones est décidé par le STIF. Il est fixé à l'annexe 2.

Ce prix est actualisé chaque année suivant la règle définie à l'article 2.5.

ARTICLE 2.5 - ACTUALISATION DU PRIX

Le prix du titre objet de la présente convention fixé à l'article 2.4 est indexé sur la base du forfait Navigo mois disposant du couple de zones correspondant. Il évolue donc en fonction des décisions tarifaires décidées par le Conseil du STIF.

De plus, ce prix est révisé une fois pendant la durée de la convention sur la base des résultats d'une étude visant à valoriser la mobilité des porteurs du titre. Cette étude s'appuie sur un dispositif d'enquête et sur le traitement des données de validation des titres. Elle est réalisée par un bureau d'étude.

Le cahier des charges et le financement de cette étude font l'objet d'une convention spécifique entre les parties préalablement à son lancement.

Le choix du prestataire, le lancement de cette étude, sa réalisation ainsi que l'examen de ses résultats se déroule sous l'égide d'un comité directeur composé de représentants des Départements et des Transporteurs. Il est placé sous la présidence du STIF. Le STIF, les Départements et les Transporteurs sont conviés à l'ensemble des réunions de suivi de l'étude.

L'étude est décidée par le Conseil du STIF dans le courant de la troisième année suivant la prise d'effet de la présente convention.

Le financement de cette étude est à la charge pour moitié de l'ensemble des Départements et pour moitié des transporteurs. La part de chaque Département est calculée au prorata du nombre de combinaisons de zones des titres qu'il délivre. La part de chaque transporteur est fonction des clés de répartition des recettes concernées pondérées du nombre de porteurs concernés.

Après l'examen des résultats, le Conseil d'Administration du STIF décide des nouveaux prix des titres pour le Département ainsi que de leur date de prise d'effet ; celle-ci est le 1er Janvier de l'année suivant immédiatement la remise des résultats par le bureau d'études.
Cette décision est notifiée par le STIF aux Départements et aux Transporteurs.

En cas de contestation par l'une des parties signataires de la présente convention des résultats de l'étude, la réalisation d'une nouvelle étude peut être décidée par le STIF. Son financement est, dans ces conditions, en totalité à la charge de la partie ayant récusé les résultats.

CHAPITRE III – DELIVRANCE DU TITRE

ARTICLE 3.1 - MANDAT

La structure communautaire mandatée par les Transporteurs pour assurer la gestion des titres, la facturation et la relation avec le Département pour l'exécution de la présente convention, est le GIE Comutitres.

Comutitres désigne un interlocuteur dédié en charge des relations avec le Département.

Les Transporteurs peuvent à tout moment changer de structure communautaire ou en modifier l'organisation sous réserve que cela ne mette pas en péril la continuité du service objet de la présente convention. Ils doivent en informer le STIF et les Départements par courrier recommandé avec accusé de réception envoyé trois mois avant la prise d'effet de cette mesure.

Dans l'hypothèse d'un changement de structure, dans ce délai de trois mois, les parties déterminent et mettent en place les modalités selon lesquelles la nouvelle structure reprend les droits et obligations de Comutitres au titre de la présente convention.

ARTICLE 3.2 - MODALITES DE DELIVRANCE DU TITRE

Tout demandeur du titre objet de la présente convention doit, préalablement à sa demande, être muni d'un passe Navigo nominatif délivré dans les conditions prévues aux contrats d'exploitation STIF passés entre le STIF et les transporteurs.

Le titre est délivré sur l'initiative et sous la responsabilité du Département qui instruit les demandes. Pour ce faire, que ce soit pour une première demande ou un renouvellement, le Département examine la situation de chaque demandeur en vérifiant que celui-ci répond aux conditions citées en annexe de cette convention.

Le Département adresse à Comutitres les demandes de titres au fur et à mesure des besoins (attribution initiale, renouvellement ou changement de zones).

Cette transmission se fait par envoi d'un fichier informatique journalier contenant les données nécessaires à la gestion des titres, notamment, le nom, le prénom, la date de naissance, le n° de client Navigo, le titre à charger avec ses caractéristiques (zonage, période de validité) conformément aux spécifications détaillées des interfaces entre les Transporteurs et les Départements, présentes à l'annexe 3.

Comutitres traite et concatène quotidiennement les demandes reçues des Départements pour créer une liste des titres à charger qui sera communiquée aux équipements de distribution des transporteurs. Quotidiennement, Comutitres communique au Département un compte-rendu d'intégration des demandes de droits ou la notification de rejet et sa cause.

Le Département informe ses ayant-droits de la mise à disposition de leurs titres de transport sur les équipements de distribution des transporteurs, notamment :

- les guichets de gare / station de métro,
- les automates de distribution.

L'ayant-droit se rend sur un équipement de distribution, présente son passe Navigo afin d'y charger son titre de transport.

Les titres sont mis à la disposition des ayants droits sur les équipements de distribution dans un délai maximum de 3 jours ouvrés après l'envoi du compte-rendu d'intégration des demandes de droits du Département par Comutitres. Les titres restent disponibles sur les équipements de distribution jusqu'au dernier jour du dernier mois avant la fin de validité du titre émis par le Département.

Quotidiennement, Comutitres transmet au Département un compte-rendu de rechargement contenant la liste des titres ayant été chargés par leurs bénéficiaires durant la période concernée.

Lors de la prise d'effet de la présente convention, les Transporteurs communiquent au Département une liste de l'ensemble des lieux de chargement avec leurs caractéristiques (équipement, accessibilité). Le STIF et les Transporteurs s'engagent à rechercher ensemble des possibilités d'étendre pendant la durée de la convention la liste des moyens ou des lieux de rechargement.

ARTICLE 3.3 - SERVICE APRES-VENTE DU PASSE

S'agissant d'un passe Navigo, le service après-vente est celui décrit dans les conditions générales de vente et d'utilisation dudit passe approuvées par le STIF.

ARTICLE 3.4 - INVALIDATION DU TITRE

Le Département peut, à tout moment, mettre fin à la validité d'un titre dans le cas où son porteur n'obéit plus aux conditions définies par le Département. Il peut également mettre fin à la validité d'un passe en cas de décès du porteur.

Pour ce faire, le Département adresse à Comutitres les demandes d'invalidation de titres ou de passes au fur et à mesure des besoins.
Cette transmission se fait par envoi d'un fichier journalier, la liste noire, contenant les données nécessaires à la gestion des invalidations, notamment, le nom, le prénom, la date de naissance, le n° de client Navigo, le titre à invalider, conformément aux spécifications figurant à l'annexe 3.

Comutitres traite et concatène quotidiennement les demandes reçues des Départements pour créer une liste des titres ou des passes à invalider qui sera communiquée aux équipements de validation et de distribution des transporteurs. Comutitres communique quotidiennement au Département un accusé d'intégration des données ou la notification de rejet et sa cause.

La liste des titres à invalider est présente sur les équipements de validation et de distribution dans un délai maximum de trois jours ouvrés après l'envoi de l'accusé d'intégration du fichier de demande du Département par Comutitres.

CHAPITRE IV – DISPOSITIONS FINANCIERES

ARTICLE 4.1 - COMPTABILITE DES TITRES EN CIRCULATION ET MODALITES DE FACTURATION

Tous les mois, à l'occasion de la facturation, Comutitres transmet au Département et au STIF le nombre de titres en circulation correspondant aux bénéficiaires du Département.

Un titre est considéré en circulation à un instant T lorsqu'il répond aux conditions suivantes :

- la période de validité du titre est en cours à l'instant T,
- le titre a été chargé sur le passe Navigo du bénéficiaire,
- le titre n'a pas été invalidé.

La facturation des titres en circulation est établie en tenant compte des principes suivants :

- tout titre en circulation le premier jour du mois donne lieu à une facturation sur le mois complet (même s'il est invalidé en cours de mois),
- l'entrée en circulation (chargement sur le passe) d'un titre en cours de mois, donne également lieu à une facturation sur le mois complet.

ARTICLE 4.2 - MODALITES DE VERSEMENT DES SOMMES DUES

Les sommes dues sont mandatées mensuellement par le Département sur production de factures émises par Comutitres.

Comutitres présente au Département au début de chaque mois une facture d'un montant calculé d'après les derniers éléments connus : le nombre de titres en circulation mesuré chaque mois selon les principes de l'article 4.1 et le prix de chaque titre. Cette facture concerne le mois précédent.

Le règlement de la facture est adressé à Comutitres par le Département au plus tard trente jours après réception de la facture par virement à l'ordre de Comutitres. A défaut, le Département est tenu au règlement des intérêts moratoires au taux d'intérêt légal.

Les clés de répartition des recettes de vente des titres objet de la présente convention entre la RATP, la SNCF et OPTILE sont définies dans les contrats liant le STIF aux Transporteurs.

CHAPITRE V – DISPOSITIONS DIVERSES

ARTICLE 5.1 - CONDITIONS GENERALES DE VENTE ET D'UTILISATION

Les conditions générales de vente et d'utilisation du titre objet de la présente convention sont décidées par le STIF et publiées au Recueil des actes administratifs de ce dernier. Le STIF informe le Département de toute modification de celles-ci.

ARTICLE 5.2 - RESPECT DE LA REGLEMENTATION D'EXPLOITATION

Les titulaires du titre objet de la présente convention sont soumis aux dispositions de police applicables aux transports en commun de voyageurs en vertu des lois et règlements en vigueur, ainsi qu'aux conditions générales de vente et d'utilisation mentionnées à l'article 5.1 ci-dessus.

ARTICLE 5.3 - INFORMATIQUE ET LIBERTES

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 5.4 - RESILIATION EN CAS D'INEXECUTION DES OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

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.

ARTICLE 5.5 - REGLEMENT AMIABLE DES DIFFERENDS - 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 six originaux dont un sera remis à chaque signataire

Pour le Département,
Le Président du Conseil Général,
xxx

Pour OPTILE,
L'Administrateur Général,
Daniel MEYER

Pour la RATP,
Le Président Directeur Général,
Pierre MONGIN

Pour la SNCF,
Le Directeur délégué Transilien,
Christian COCHET

Pour le STIF,
La Directrice Générale,
Sophie MOUGARD

Pour Comutitres,
L'administratrice du GIE,
Patricia DELON

ANNEXE 1

CONDITIONS PARTICULIERES DE DELIVRANCE

Public concerné	Conditions d'attribution	Participation de l'usager	Zonage du titre distribué

ANNEXE 2

PRIX DE CESSION DU TITRE

Zonage du titre distribué	**Prix du titre**

ANNEXE 3

SPECIFICATIONS DES FORMATS D'ECHANGE DE FICHIERS

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
11 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2011/0030

Séance du 9 février 2011

Création des abonnements « Carte scolaire bus lignes régulières » et « Cartes scolaires bus lignes régulières RPI », arrêt de la délivrance des abonnements scolaires subventionnés et des abonnements scolaires réglementés

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, et en particulier ses articles 25 à 30 ;

VU le rapport n °2010/0030 ;

VU l'avis de la de la commission économique et tarifaire du 4 février 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

Article 1 – Il est créé un abonnement annuel appelé « Carte scolaire bus lignes régulières », réservé aux enfants et jeunes âgés de moins de 21 ans au 1er septembre de l'année de souscription, résidant en Ile-de-France, scolarisés avec le statut d'externe ou demi-pensionnaire dans un établissement, public ou privé et sous contrat d'association, pour suivre un enseignement du premier ou du second degré ou une classe de préparation à l'apprentissage, et dont le domicile se situe à 3 km ou plus de l'établissement de scolarisation.

Par dérogation au précédent alinéa, jusqu'à l'année scolaire 2014/2015 incluse, les enfants et jeunes âgés de moins de 21 ans au 1er septembre de l'année de souscription, ayant été reconnus ayants-droit d'un abonnement scolaire subventionné pour l'année scolaire 2010/2011 pourront, sans satisfaire les conditions définies au 1er alinéa ci-dessus à l'exception de celle de l'âge, souscrire un abonnement « Carte scolaire bus lignes régulières » pour une adresse de résidence et un établissement de scolarisation identiques à ceux de l'abonnement scolaire subventionné souscrit pour l'année 2010/2011.

Article 2 – La « Carte scolaire bus lignes régulières » est exclusivement destinée aux déplacements en bus de l'élève entre son domicile et son établissement de scolarisation. Elle permet d'effectuer un itinéraire, situé en totalité en Ile de France, pouvant comporter une correspondance d'une ligne de bus à une autre, les arrêts de montée et de descente sur chaque ligne étant dûment précisés sur la carte. Elle est utilisable les jours de scolarisation pendant une année scolaire et permet à son porteur d'effectuer un aller-retour par jour, et un seulement.

Un élève peut être simultanément titulaire de deux abonnements « Carte scolaire bus lignes régulières » à condition que ces abonnements correspondent à des trajets complémentaires d'un itinéraire unique entre son domicile et son établissement de scolarisation.

Article 3 – A titre temporaire, est créé un abonnement annuel appelé « Carte scolaire bus lignes régulières RPI », réservé aux enfants résidant en Ile-de-France, scolarisés, pour suivre un enseignement du premier degré, dans un regroupement pédagogique intercommunal.

Article 4 – La « Carte scolaire bus lignes régulières RPI » est exclusivement destinée aux déplacements en bus de l'élève entre son domicile et son établissement de scolarisation et, le cas échéant, entre son établissement et le lieu où il déjeune. Elle permet d'effectuer un itinéraire, situé en totalité en Ile de France, pouvant comporter une correspondance d'une ligne de bus à une autre, les arrêts de montée et de descente sur chaque ligne étant dûment précisés sur la carte. Elle est utilisable les jours de scolarisation pendant une année scolaire. Une carte « 1 AR » permet à son porteur d'effectuer un aller-retour par jour, et un seulement. Une carte « 2 AR » permet à son porteur d'effectuer deux allers-retours par jour, et deux seulement.

Un élève peut être simultanément titulaire de deux abonnements « Carte scolaire bus lignes régulières RPI » à condition que ces abonnements correspondent à des trajets complémentaires d'un itinéraire unique entre son domicile et son établissement de scolarisation.

Article 5 – Le droit à circuler avec un abonnement « Carte scolaire bus lignes régulières » et « Carte scolaire bus lignes régulières RPI » est matérialisé par une carte nominative sur laquelle est apposée la photographie du titulaire et est indiqué notamment le parcours auquel l'abonnement donne accès, les arrêts de montée et descente étant précisés pour chaque ligne empruntée, e le cas échéant par un coupon magnétique associé à la carte.

Article 6 – Les tarifs des abonnements en € 2011 et leur mécanisme d'actualisation, ainsi que le montant des frais de dossier, sont fixés dans l'annexe de la présente décision.

Article 7 – Pour chaque réseau de bus, le contrat d'exploitation passé entre l'entreprise de transport et le STIF précise les lignes sur lesquelles les « Cartes scolaires lignes régulières bus » et « Cartes scolaires bus lignes régulières RPI », sont acceptées.

Article 8 –Les abonnements « Carte scolaire bus lignes régulières RPI » ne seront plus délivrés à compter de la rentrée scolaire 2014.

Article 9 –Les abonnements scolaires subventionnés ne seront plus délivrés à compter de la rentrée scolaire 2011.

Article 10 –Les abonnements scolaires réglementés ne seront plus délivrés à compter de la rentrée scolaire 2011, à l'exception des renouvellements, à adresse de résidence et établissement de scolarisation inchangés, pour les élèves ayant moins de 21 ans au 1er septembre de l'année scolaire de souscription, dont la délivrance se poursuivra jusqu'à l'année scolaire 2013/2014 incluse et sera ensuite arrêtée.

Article 11 – Les 3e, 4e et 5e alinéas de l'article 3.6 du règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires approuvé par délibération du STIF n°2010/0116 du 17 février 2010 sont remplacés par les alinéas suivants :

«- Pour les élèves éligibles, le tarif est égal *au tarif de la « Carte scolaire bus »* pour un trajet de quatre sections.

- Pour les élèves non éligibles et les autres usagers, le tarif est égal *au tarif de la « Carte scolaire bus » pour un trajet de quatre sections multiplié par 2.86 avec arrondi au 0.10 € inférieur.*

Les tarifs de *la « Carte scolaire bus lignes régulières » en € 2011 et leur mécanisme d'actualisation sont fixés par la décision 2011/0030 du 9 février 2011 du conseil du STIF.*»

Article 12 – La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente décision qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
11 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n°2011/0031
Séance du 9 février 2011

PRESENTATION DU PDUIF

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le code des transports (partie législative), notamment en ses articles L1214-24 et suivants ;

VU le code de l'urbanisme ;

VU le code de l'environnement ;

VU la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;

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 rapport n °2011/0031 ;

VU l'avis de la commission de l'offre de transport du 3 février 2011 ;

CONSIDERANT qu'en application de l'article L1214-24 et 25 du code des transports, le Plan de Déplacements Urbains est élaboré ou révisé à l'initiative du Syndicat des Transports d'Ile de France,
Que ce projet est ensuite arrêté par l'organe délibérant de la Région sur proposition du STIF, (le cas échéant),

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : de proposer à la région Ile-de-France pour délibération et arrêt, le document joint en annexe et composé :

- Du projet de Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France,
- De son annexe accessibilité et
- De son rapport environnemental

ARTICLE 2 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des Transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
11 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2011/0032

Séance du 9 février 2011

SCHEMA DIRECTEUR RER A – 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 (partie législative) ;

VU les articles L 121-8 et suivants du code de l'environnement ;

VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs 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°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du Débat Public ;

VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le rapport n° 2011/0032 ;

VU les avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 2 février 2011 et de la commission de la qualité de service du 3 février 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

ARTICLE 1 : les orientations du Schéma Directeur du RER A sont approuvées.

ARTICLE 2 : la convention de financement des études complémentaires pour l'achèvement du Schéma Directeur du RER A est approuvée. La directrice générale est mandatée pour signer cette convention.

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le Président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

Schéma Directeur du RER A

Convention de financement des études complémentaires pour l'achèvement du Schéma Directeur

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 (IXème), numéro SIRET : 287 500 078 00020, représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD, dûment habilitée par délibération du conseil n° 2011-XXX du 9 février 2011, ci-après désigné le « STIF »,

Et :

La Régie Autonome des Transports Parisiens, établissement public à caractère industriel et commercial, inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris B 775 663 438, dont le siège est situé à Paris 12ème, 54 quai de la Rapée, représentée par Philippe MARTIN, en sa qualité de Directeur Général Adjoint de la RATP, ci-après dénommée la "RATP",

La Société Nationale des Chemins de Fer Français, établissement public à caractère industriel et commercial, inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-552 049 447, dont le siège est à Paris XIVème, 34 rue du Commandant Mouchotte, représentée par Monsieur Christian COCHET, directeur délégué Transilien, ci-après désigné « la SNCF »,

Réseau Ferré de France, établissement public à caractère industriel et commercial, inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B.412 280 737, dont le siège est à Paris XIIIème, 92 avenue de France, 75013 PARIS, représenté par Monsieur Hubert DU MESNIL son Président, ayant donné délégation de signature à Monsieur François-Régis ORIZET, directeur Régional Ile de France, ci-après désigné « RFF », d'autre part.

Il est précisé et convenu ce qui suit :

PREAMBULE **3**
ARTICLE 1. Objet **3**
ARTICLE 2. Périmètres de la convention **3**
ARTICLE 3. RESPONSABILITE DES MAITRES D'OUVRAGE ET DU MAITRE D'OUVRAGE COORDINATEUR **4**
3.1 Maîtres d'Ouvrage 4
3.2 Maître d'ouvrage coordinateur 4
ARTICLE 4. Dispositions techniques et administratives **4**
4.1 Les études 4
Calendrier 4
Principes généraux 5
Liste des études 6
Etudes à mener concernant le secteur 4 de Marne-la-Vallée. 8
4.2. La rédaction du schéma directeur 8
4.3 Modalités d'association des partenaires 9
4.4. Validation des documents 9
ARTICLE 5. Dispositions financières **10**
5.1 Montant de l'objet de la convention 10
5.2 Engagement du STIF 10
5.3 Principes de financement 10
5.4 Révision – Actualisation 10
5.5 Echéancier des dépenses 10
5.6. Modalités de versement 11
ARTICLE 6. Confidentialité **12**
ARTICLE 7 Propriété intellectuelle des projets **12**
ARTICLE 8. Durée de la convention **13**
ARTICLE 9. Résiliation **13**
ARTICLE 10. Règlement des litiges **14**

PREAMBULE

L'élaboration d'un schéma directeur de la ligne A du RER pour l'amélioration de l'offre et de la qualité de service a été officiellement décidée par délibération en conseil du STIF le 9 juillet 2008, afin d'organiser et de coordonner les actions de court moyen et long terme de la RATP, de RFF et de la SNCF.

Depuis, la RATP, la SNCF et RFF ont réalisé un dossier d'émergence pour l'élaboration du Schéma Directeur du RER A qui rassemble les résultats des études qui ont été menées ces dernières années. Ce dossier comporte également des propositions d'études complémentaires.

Les sujets phares qui seront abordés dans le schéma directeur pour les court, moyen et long termes sont les suivants :

- la gestion des situations perturbées ;
- la performance de la ligne en heure de pointe ;
- la réponse de l'offre aux besoins des voyageurs ;
- l'unification du service aux voyageurs.

ARTICLE 1. OBJET

La présente convention définit les modalités de subvention par le STIF de la RATP, de la SNCF, et de RFF, pour la réalisation des missions qui leur sont confiées et qui font l'objet de cette convention.

Ces missions portent sur :

- la réalisation d'études complémentaires dans le cadre de l'élaboration du Schéma Directeur ;
- la rédaction du Schéma Directeur.

Par ailleurs, le STIF s'est engagé le 23 juillet 2010 à la réalisation d'études relatives au secteur 4 de Marne-la-Vallée. Ces études concernent la RATP.
La présente convention fixe les engagements de la RATP pour la réalisation de ces études.

ARTICLE 2. PERIMETRES DE LA CONVENTION

Les maîtres d'ouvrages du projet sont :

- La RATP, pour les éléments de l'infrastructure, ainsi que les biens dévolus à l'exploitation et à la gestion des services de transport sur le réseau RATP, conformément aux dispositions des articles L.2142-1 à L.2145-15 du code des transports.
- La SNCF pour les biens dévolus à l'exploitation et à la gestion des services de transport sur le Réseau Ferré National (RFN).
- RFF pour les éléments de l'infrastructure du RFN, conformément aux dispositions de la loi n°97-135 du 13 février 1997 et de ses décrets d'application.

Pour la RATP, le périmètre de la convention comprend :

- La rédaction du Schéma Directeur ;
- La réalisation d'études complémentaires

Pour SNCF, le périmètre de la convention comprend la réalisation d'études complémentaires.

Pour RFF, le périmètre de la convention comprend la réalisation d'études complémentaires.

ARTICLE 3. RESPONSABILITE DES MAITRES D'OUVRAGE ET DU MAITRE D'OUVRAGE COORDINATEUR

3.1 Maîtres d'Ouvrage

La responsabilité des maîtres d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP.

La RATP, la SNCF, et RFF sont notamment responsables de la conduite des études qui font l'objet de la présente convention, chacun dans la limite de leur périmètre de maîtrise d'ouvrage respectif.

3.2 Maître d'ouvrage coordinateur

La RATP assume les responsabilités de maître d'ouvrage coordinateur.

Chaque maître d'ouvrage s'engage à apporter en temps utile les éléments d'information qui le concernent pour que le maître d'ouvrage coordinateur puisse exercer la mission qui lui est dévolue.

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.

Sa mission consiste à rassembler les informations auprès des maîtres d'ouvrage, à 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, à les formaliser, à susciter les échanges réguliers entre maîtres d'ouvrage pour trouver les réponses à ces questions et/ou à présenter à la médiation du STIF lesdites questions. Il rend compte de l'exercice de cette mission au STIF chargé du suivi des maîtres d'ouvrage.

Sa mission consiste en particulier à :

- animer et assurer le secrétariat des instances du projet décrites dans la convention entre les MOA (comités de pilotage, comités techniques, etc.) ;
- être le rapporteur des MOA devant le comité de suivi et faire la synthèse des rapports de différents MOA, en particulier pour le suivi comptable de l'opération ;
- assurer la cohérence des études ;
- assurer la rédaction du schéma directeur.

ARTICLE 4. DISPOSITIONS TECHNIQUES ET ADMINISTRATIVES

4.1 Les études

Calendrier

Les études doivent être achevées pour le 1er trimestre 2012 : elles alimenteront le Schéma Directeur, qui sera présenté au CA du STIF pour validation.

Les études à mener dans le cadre de la convention entre l'Etat et Disneyland Paris doivent être achevées au plus tard le 30 juin 2011. Elles concernent la RATP et peuvent nécessiter la communication par la SNCF de certaines informations relatives notamment au trafic ou à la circulation des trains.

Principes généraux

Les études ont pour but d'alimenter le Schéma Directeur en présentant des adaptations d'organisation, d'infrastructures ou d'équipements divers permettant d'améliorer l'exploitation de la ligne A, en situation normale et/ou dégradée.

Les études d'infrastructures sont généralement issues de propositions figurant dans le dossier d'émergence, et comprendront :

- 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 avantages procurés.

Liste des études

La RATP est chargée des études suivantes, en association étroite avec la SNCF et RFF pour ce qui les concerne respectivement :

Etudes
Amélioration des performances de la ligne
Création de 2 voies supplémentaires à quai à Gare de Lyon (thème concernant également la gestion des situations perturbées) – partie ferroviaire
Création de 2 voies supplémentaires à quai à Gare de Lyon – partie voyageurs (y compris simulation dynamique des flux dans la gare)
Amélioration de la capacité de retournement du terminus de Chessy
Facilitation des garages/dégarages à Torcy
Facilitation des garages/dégarages à La Varenne et modernisation de la voie 4 en cours d'acquisition auprès de RFF
Installation de portes palières dans le tronçon central
Mise en œuvre d'un pilotage automatique dans le tronçon central
Unification du service offert aux voyageurs et de l'exploitation
Suppression du changement de conducteur RATP/SNCF à Nanterre Préfecture
Simulation dynamique de la circulation des trains (thème concernant également la gestion des situations perturbées)
Gestion des situations perturbées
Installation de dispositifs de gestion des flux de voyageurs dans les grandes gares
Simulation dynamique des flux dans les gares de La Défense, Etoile, Auber et Nation
Création d'installations de retournement à Val-de-Fontenay
Création d'une communication voie 2 <-> quai A (ou voie 2 <-> voie 1) à La Défense
Amélioration des installations de retournement à Etoile
Impacts structurels (dans les espaces) des améliorations d'exploitation proposées
Réponse de l'offre aux besoins des voyageurs
Prolongement du SACEM jusqu'à Neuilly-Plaisance (voire Noisy-le-Grand)
Transformation de la totalité des missions en omnibus (ou quasi-omnibus)
Autres scénarios de modification des dessertes en fonction des évolutions d'offre identifiées dans le dossier d'émergence
Adaptations de l'offre de soirée, d'heures creuses, et d'été
Conséquences sur le fonctionnement de la ligne de la création d'une gare au Sycomore
Faisabilité technique et juridique de la création de quais à Nanterre-Université, le long du viaduc de la branche de Cergy, et articulation avec le chantier en cours de pôle multimodal

La SNCF est chargée des études suivantes, en association étroite avec RFF et la RATP pour ce qui les concerne respectivement :

Etudes
Amélioration des performances de la ligne
Identification des besoins de garages RER A côté RFN aux différents horizons, en intégrant les besoins des autres lignes sur des sites partagés comme Achères et Cergy.
Unification du service offert aux voyageurs et de l'exploitation
Suppression du changement de conducteur RATP/SNCF à Nanterre Préfecture
Gestion des situations perturbées
Construction de nouveaux scénarios de gestions des situations perturbées programmées avec étude des flux voyageurs aux terminus partiels
Réponse de l'offre aux besoins des voyageurs
Adaptations de l'offre de soirée, de grande soirée, et d'été Etude prospective sur la gestion de l'accessibilité UFR du RER A

RFF est chargé des études suivantes en association étroite avec la SNCF et la RATP pour ce qui les concerne respectivement :

Etudes
Amélioration des performances de la ligne
Etude préliminaire d'adaptation du plan de voies à Cergy-le-Haut, et d'augmentation du nombre de positions de garages (sur le site de Cergy, voire sur d'autres sites si les besoins excèdent les possibilités en termes d'insertion ou de foncier)
Gestion des situations perturbées
Etude préliminaire de création d'installations de retournement à Nanterre-Université (côté La Garenne-Colombes)
Etude préliminaire de création d'installations permanentes de contre-sens entre Nanterre-Préfecture et Sartrouville, avec option d'adaptation du plan de voies de Houilles
Réponse de l'offre aux besoins des voyageurs
Etude exploratoire d'évolution de l'offre à long terme entre Nanterre et Cergy/Poissy : - Rétablissement du lien entre la boucle de Montesson (gares de Houilles Carrières à Maisons-Laffitte) et Nanterre Université aux heures creuses ; - basculement de la branche de Poissy du RER A sur Cergy, avec reprise de desserte omnibus entre Poissy et Nanterre par une autre ligne ; - renforcement éventuel de la desserte entre Nanterre et Maisons – Laffitte, voire Cergy avec Next ; - Mise en voies quasi-dédiées du RER A entre Nanterre et Cergy : tous les trains du groupe III origine/terminus soit Nanterre-Université avec création de quais à Nanterre-Université sur la branche de Cergy (faisabilité non avérée), soit un autre scénario à préciser ; desserte de Poissy et Achères Grand Cormier reprise par le RER E renforcé grâce à la ligne nouvelle Paris Normandie

Etudes à mener concernant le secteur 4 de Marne-la-Vallée.

Les études à mener par la RATP concernant le secteur 4 de Marne-la-Vallée sont les suivantes :

- Prolongement des missions aux heures de pointe (dans le sens de la pointe) en hiver :
    - en heure de pointe du matin, prolongement des missions origine Torcy jusqu'à Chessy;
    - en heure de pointe du soir, prolongement les missions à destination de Noisy le Grand jusqu'à Chessy ;
- Augmentation de l'offre en été dans le secteur de Marne-la-Vallée, en lien avec les besoins notamment touristiques ;
- Augmentation d'arrêts aux heures de pointe : à Bussy St Georges et à Serris Val d'Europe ;
- Modification des dessertes, et opportunité et faisabilité de créations de dessertes semi-directes supplémentaires vers Chessy.

Ces études seront menées avec l'hypothèse d'une infrastructure constante, c'est-à-dire à nombre de voies de circulation équivalentes, y.c. voies d'évitement, et à équipements constants.

Pour chacune de ces évolutions, seront étudiées leur faisabilité technique (et notamment leur impact éventuel sur la régularité de la ligne) et leur opportunité (coût de la mesure, gains procurés et éventuels inconvénients).

4.2. La rédaction du schéma directeur

Le Schéma Directeur proposera de retenir un scénario global d'amélioration de la ligne de court, moyen et long terme, assemblant plusieurs investissements, et précisant coûts et délais.

La RATP est chargée de la rédaction du Schéma Directeur, qui doit être achevé pour la fin du 1er trimestre 2012.

4.3 Modalités d'association des partenaires

Les études relatives au Schéma Directeur font l'objet d'un suivi technique, financier et d'une validation dans le cadre des instances suivantes et sont fournies au financeur.

- Un **Comité de Pilotage** est constitué des représentants du financeur (STIF), de RATP, de la SNCF et de RFF. Ce comité est présidé par le STIF.

  Son rôle est de valider les points suivants :
  - les orientations et la démarche à engager
  - les conclusions de la démarche à chaque étape importante
  - les présentations pour les commissions de suivi
  - le dossier avant présentation pour approbation d'un document présenté en Conseil du STIF.

  Ce comité de pilotage sera préparé par un **Comité technique** permettant :
  - de partager les éléments d'études techniques en impliquant en amont les acteurs du territoire,
  - de suivre le déroulement technique de la démarche,
  - d'analyser le contenu technique des offres préalablement au choix des prestataires,
  - de préparer les comités de pilotage et les commissions de suivi.

- Une **Commission de suivi** est mise en place sous la présidence du STIF et comprend notamment les représentants du STIF, de la RATP, de RFF, de la SNCF et des collectivités territoriales concernées par le projet et, en tant que de besoin, les prestataires des études.

4.4. Validation des documents

La RATP, la SNCF, et RFF s'engagent à soumettre au STIF, pour visa préalable, avant le comité technique et notamment lors de réunions spécifiques, les documents suivants :

- planning de référence des études qui leur sont confiées ;
- cahiers des charges des études qu'ils entendent confier à des prestataires extérieurs, avant lancement de la consultation ;
- tout projet de publication ;
- tout document d'information ou de communication à destination du public.

ARTICLE 5. DISPOSITIONS FINANCIERES

5.1 Montant de l'objet de la convention

Le montant des dépenses liées au périmètre de la présente convention est évalué à **2,090 M€ HT**, suivant l'évaluation produite par la RATP, la SNCF, et RFF.

5.2 Engagement du STIF

La signature de la présente convention vaut engagement du STIF à mettre en place les financements nécessaires à la réalisation de l'opération visée à l'article 2, selon le plan de financement détaillé ci-après à l'article 5.3.

5.3 Principes de financement

Le STIF s'engage à participer au financement des études placées sous la responsabilité de la RATP, en vertu de la présente convention pour un montant maximum forfaitaire de 1,290 M€. Ces financements concernent uniquement les prestations qui seront réalisées par l'intermédiaire de prestataires extérieurs et seront à répartir sur l'ensemble des marchés passés par la RATP pour réaliser le programme général de l'opération visé à l'article 2, selon la ou les clefs choisies par la RATP. Les montants sont prévus en € courants.

Le STIF s'engage à participer au financement des études placées sous la responsabilité de la SNCF en vertu de la présente convention pour un montant maximum forfaitaire de 300 k€. Ces financements seront à répartir sur l'ensemble des marchés passés par la SNCF pour réaliser le programme général de l'opération visé à l'article 2.

Le STIF s'engage à participer au financement des études placées sous la responsabilité de RFF en vertu de la présente convention pour un montant maximum forfaitaire de 500 k€. Ces financements seront à répartir sur l'ensemble des marchés passés par RFF pour réaliser le programme général de l'opération visé à l'article 2.

5.4 Révision – Actualisation

La participation du STIF est plafonnée à un montant forfaitaire de **2,090 M€ HT** accordée en franchise de TVA. Ce montant n'est ni actualisable ni révisable.

5.5 Echéancier des dépenses

Il est donné à titre indicatif par la RATP, par la SNCF et par RFF.

Echéancier	RATP	SNCF	RFF
Montant de l'objet de la convention visé à l'article 5.1	1290 k€	300 k€	500 k€
Dépenses effectuées au 1er semestre 2011	290 k€	60 k€	100 k€
Dépenses effectuées au 2nd semestre 2011	500 k€	120 k€	200 k€
Dépenses effectuées au 1er semestre 2012	500 k€	120 k€	200 k€

5.6. Modalités de versement

Les appels de fonds auprès du STIF se feront sur présentation par les maîtres d'ouvrage RATP, SNCF, et RFF des certificats d'avancement visés par son directeur d'opération. Ce certificat comportera le pourcentage en cumul estimé ainsi qu'un état des principales études et prestations réalisées.

Les crédits de paiement sont sollicités au prorata de l'avancement des études, sur sollicitation de chacun des MOA.

Le versement des montants de subventions appelés par les maîtres d'ouvrage RATP, SNCF, et RFF est effectué dans un délai de 40 jours à compter de la date de réception des appels de fonds avec l'ensemble des dites pièces justificatives.

La somme des acomptes ne peut dépasser 75% du montant de la subvention. Le solde de la subvention est versé à la présentation d'un bilan financier.

Après achèvement des prestations, la RATP, la SNCF, et RFF présentent le bilan financier de ces études composé d'un relevé de dépenses final sur la base des dépenses comptabilisées et réglées au titre de la présente convention. Les MOA devront mettre à disposition du STIF, à sa demande, dans un délai maximal de 10 jours, toutes les factures justificatives correspondant aux dépenses relatives à la présente convention.

Le STIF doit pouvoir avoir accès aux détails/justificatifs de tous les éléments ayant conduit à l'élaboration des factures justificatives. En particulier pour les prestations internes, les unités d'œuvre et coûts associés.

Sur la base du bilan financier, les maîtres d'ouvrages procèdent le cas échéant au remboursement du trop perçu, qui est effectué dans les 40 jours suivants l'envoi du bilan financier.

Le versement des paiements est effectué par virement bancaire portant numéro de référence de la facture (numéro porté dans le libellé du virement) à :

Bénéficiaire	Etablissement Agence	Code Etablissement	Code Guichet	N° de compte	Clé RIB
RATP	Agence Crédit Agricole 25 quai du Président Paul Doumer - 92920 Paris La Défense Cedex	31489	00010	00012675184	47
SNCF	Agence Centrale de la Banque de France à Paris	30001	00064	00000062385	95
RFF	Société Générale agence Opéra à Paris	30003	03620	00020062145	94

Les domiciliations des parties pour la gestion des flux financiers sont :

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
STIF	41 rue de Châteaudun 75009 Paris	Direction de l'exploitation, Division Offre Ferroviaire	
RATP	Département RER LAC A414 54 quai de la Râpée 75599 Paris Cedex 12	Contrôle de Gestion RER	01 58 78 26 36
SNCF	Département Gestion Finances 209-211 rue de Bercy 75585 Paris Cedex 12	Division des Investissements	01 53 25 86 90 Adresse électronique communiquée lors du premier appel de fonds
RFF	Pôle Finances et achats 92 avenue de France 75648 Paris cedex 13	Service Finances et Gestion des flux – Unité Back office Exploitation	01 53 94 32 83 Adresse électronique communiquée lors du premier appel de fonds

ARTICLE 6. CONFIDENTIALITE

Les signataires s'engagent à préserver la confidentialité des résultats intermédiaires et de toute information considérée comme confidentielle.
Le champ de la confidentialité et les obligations y afférentes feront l'objet d'un examen détaillé lors de la 1ère réunion du Comité Technique mentionné à l'article 4.3. Les résultats de cet examen seront validés par le Comité de Pilotage mentionné à l'article 4.3.

ARTICLE 7 PROPRIETE INTELLECTUELLE DES PROJETS

Les études produites dans le cadre de cette convention sont et restent la propriété exclusive des maitres d'ouvrage. Le STIF a toute latitude pour utiliser, dans le cadre des ses missions, les éléments de ces études permettant de présenter le contenu fonctionnel, les travaux et le coût envisagés du projet étudié. Toute autre utilisation est subordonnée à l'accord préalable des parties contractantes. Le STIF s'engage à prendre toutes les précautions et mesures nécessaires afin d'assurer la confidentialité et d'empêcher la diffusion des éléments d'études communiqués par les maitres d'ouvrage autres que ceux nécessaires à la présentation général du projet.

ARTICLE 8. DUREE DE LA CONVENTION

La convention prend effet à compter de la date de notification de la convention par le STIF à l'ensemble des parties.

La convention prend fin à l'issue de l'approbation du Schéma Directeur par le conseil du STIF et après versement du solde des flux financiers dus au titre de la présente, au plus tard le 31 décembre 2012.

ARTICLE 9. RESILIATION

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par l'une des parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération ; notamment en cas d'inexécution par le maître d'ouvrage des études objet de la présente convention, des missions et obligations dont elle a la charge selon les modalités définies dans la présente convention. 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 date de prise d'effet de la résiliation. Le STIF s'engage à rembourser les dépenses d'études nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif. A cette date, il est procédé à un arrêté définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement, total ou partiel, de la subvention.

ARTICLE 10. REGLEMENT DES LITIGES

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention. Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir aucune solution amiable, sont déférés au tribunal administratif de PARIS, 7 rue de Jouy, 75181 PARIS CEDEX 04.

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux.

Fait à Paris, le

Pour le STIF, la Directrice Générale	Pour RATP, le Directeur Général adjoint	Pour la SNCF, Directeur Délégué Transilien	Pour RFF, le Directeur Régional Ile de France
Date et signature	Date et signature	Date et signature	Date et signature
Sophie MOUGARD	Philippe MARTIN	Christian COCHET	François Régis ORIZET

Syndicat des Transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
15 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2011/0034

Séance du 9 février 2011

DOSSIER D'OBJECTIFS ET DE CARACTERISTIQUES PRINCIPALES BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS) RELIANT LA GARE RER D DE VILLIERS-LE-BEL – GONESSE – ARNOUVILLE A LA GARE RER B DU PARC DES EXPOSITIONS DE VILLEPINTE

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,

VU le code des transports (partie législative) ;
VU les articles L 300-2 et R 300-1 du Code de l'Urbanisme relatifs à la concertation préalable ;
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°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du Débat Public ;
VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le Schéma directeur de la Région Ile-de-France adopté par le Conseil régional d'Ile-de-France le 25 septembre 2008 ;
VU le Contrat de Projets Etat Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
VU les délibérations n° CR 14-09 du Conseil régional d'Île-de-France du 12 février 2009 et n° 1-09 du Conseil général du Val d'Oise du 20 mars 2009 approuvant le Contrat Particulier 2009-2013 Région Ile-de-France-Département du Val d'Oise ;
VU le Protocole pour la mise en œuvre des actions du Plan « Espoir Banlieues » pour la desserte des quartiers en difficultés, signé par l'Etat et la Région Ile-de-France le 13 octobre 2008 ;
VU la délibération du Conseil municipal d'Arnouville du 7 février 2011 ; délibération du Conseil municipal d'Aulnay-sous-Bois du 3 février 2011 ; délibération du Conseil municipal de Gonesse du 27 janvier 2011 ; délibération du Conseil municipal de Tremblay-en-France du 3 février 2011 ; délibération du Conseil municipal de Villepinte du 2 février 2011 ; délibération du Conseil municipal de Villiers-le-Bel du 21 janvier 2011 ;
VU le rapport n° 2011/0034 ;
VU les avis de la Commission des Investissements et de Suivi du Contrat de Projets du 2 février 2011 et de la Commission de la Démocratisation du 3 février 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

ARTICLE 1 : le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales du projet de Bus à Haut Niveau de Service, reliant la gare RER D de Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville à la gare RER B du Parc des Expositions de Villepinte, est approuvé. Les objectifs du projet sont les suivants :

- Améliorer la desserte en transports en commun de l'Est du Val d'Oise à court terme,
- Améliorer l'accès aux pôles d'emplois de la plateforme aéroportuaire de Roissy-Charles de Gaulle, du Parc des Expositions de Paris Nord Villepinte et de la Zone d'Activités de Paris Nord 2, depuis les communes les plus densément peuplées de l'Est du Val-d'Oise et du Nord de la Seine-Saint-Denis,

- Contribuer au maillage des réseaux de transport en commun par la création d'une liaison transversale,
- Accompagner le développement urbain du secteur, notamment le futur centre hospitalier de Gonesse et le projet d'aménagement du Triangle de Gonesse.

ARTICLE 2 : une concertation préalable sera organisée par le STIF et le Conseil Général du Val d'Oise. Les modalités de la concertation préalable des habitants, riverains, usagers, associations locales et autres personnes concernées, d'une durée minimum de quatre semaines, pourront comprendre notamment :

- Une publicité préalable dans la presse locale, les sites internet des communes et par voie d'affiches dans les mairies et les lieux de vie de la zone concernée par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation préalable ;
- Un dépliant d'information et éventuellement une plaquette sur le projet et sur les modalités de concertation, diffusés notamment dans les équipements, les pôles de transport et les entreprises situés le long ou à proximité du tracé, et mis à disposition dans les mairies ainsi que sur les lieux d'exposition et de réunions publiques ;
- Une exposition d'information générale dans les communes concernées;
- Un registre papier présent sur les lieux d'exposition, mis à disposition du public pour y consigner ses remarques et suggestions ;
- Un espace internet dédié à la concertation sur ce projet, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation (documents d'information, comptes-rendus des réunions,...) et le dépôt d'observations ou suggestions du public ;
- La tenue d'au moins 4 réunions publiques ouvertes à tous.

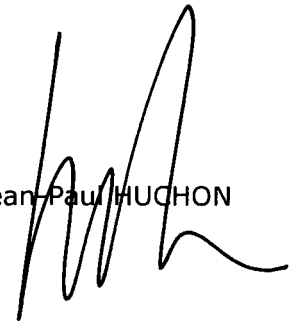
Les modalités de cette concertation ont été soumises pour avis aux collectivités concernées.

ARTICLE 3 : la directrice générale est autorisée à réaliser les études du schéma de principe et la confection du dossier d'enquête publique, en vue d'une approbation par le Conseil du STIF, en tenant compte des enseignements de la concertation préalable.

ARTICLE 4 : la directrice générale est autorisée à prendre toute décision et à signer tout acte permettant la concrétisation du projet.

ARTICLE 5 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le Président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France



Jean-Paul HUCHON

Syndicat des Transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
15 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2011/0035

Séance du 9 février 2011

DOSSIER D'OBJECTIFS ET DE CARACTERISTIQUES PRINCIPALES RACCORDEMENT FERROVIAIRE RER D – RER B BARREAU DE GONESSE

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,

VU le code des transports (partie législative) ;

VU les articles L 121-8 et suivants du code de l'environnement ;

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°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du Débat Public ;

VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le Schéma directeur de la Région Ile-de-France adopté par le Conseil régional d'Ile-de-France le 25 septembre 2008 ;

VU le Contrat de Projets Etat Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;

VU les délibérations n° CR 14-09 du Conseil régional d'Île-de-France du 12 février 2009 et n° 1-09 du Conseil général du Val d'Oise du 20 mars 2009 approuvant le Contrat Particulier 2009-2013 Région Ile-de-France-Département du Val d'Oise ;

VU le Protocole pour la mise en œuvre des actions du Plan « Espoir Banlieues » pour la desserte des quartiers en difficultés, signé par l'Etat et la Région Ile-de-France le 13 octobre 2008 ;

VU la délibération du Conseil municipal d'Arnouville du 7 février 2011 ; délibération du Conseil municipal d'Aulnay-sous-Bois du 3 février 2011 ; délibération du Conseil municipal de Gonesse du 27 janvier 2011 ; délibération du Conseil municipal du Thillay du 7 février 2011 ; délibération du Conseil municipal de Tremblay-en-France du 3 février 2011 ; délibération du Conseil municipal de Villepinte du 2 février 2011 ; délibération du Conseil municipal de Villiers-le-Bel du 21 janvier 2011 ;

VU le rapport n° 2011/0035 ;

VU les avis de la Commission de la Démocratisation du 3 février 2011 et de la Commission des Investissements et de Suivi du Contrat de Projets du 2 février 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

ARTICLE 1 : le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales du projet de raccordement ferroviaire RER D – RER B Barreau de Gonesse est approuvé. Les objectifs du projet sont les suivants :

- Mailler le réseau de transports en commun nord-francilien en créant une liaison ferroviaire transversale Est-Ouest, et permettre ainsi des déplacements en rocade sans passer par Paris ;
- Améliorer l'accès aux pôles d'emplois de la plateforme aéroportuaire de Roissy-Charles de Gaulle, du Parc des Expositions de Paris Nord Villepinte et de la Zone d'Activités de Paris Nord 2, depuis les communes les plus densément peuplées de l'Est du Val-d'Oise et du Nord de la Seine-Saint-Denis ;
- Desservir le projet d'aménagement du Triangle de Gonesse, secteur à urbaniser de 220 ha dont la mise en œuvre est prévue à l'horizon 2030 ;
- Accompagner le développement économique du secteur Gonesse/ Villepinte/ Tremblay-en-France/ Roissy en offrant une desserte en transport en commun performante ;
- Offrir une desserte capacitaire, par mode ferroviaire, au Parc des Expositions de Paris Nord Villepinte, complémentaire à la desserte actuelle par la ligne B du RER.

ARTICLE 2 : les caractéristiques fonctionnelles du projet retenu pour être présenté le cas échéant en débat public ou en concertation préalables sont les suivantes :

- le projet retenu est le prolongement des actuelles missions du RER D ayant pour origine/terminus la gare RER D de Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville, jusqu'à la gare RER B du Parc des Expositions de Villepinte ;
- le projet comporte la création d'une nouvelle gare implantée au cœur du projet d'aménagement du Triangle de Gonesse ;
- la traversée du projet d'aménagement de Triangle de Gonesse est réalisée en tranchée ouverte, et en tranchée couverte au niveau des franchissements routiers et de la nouvelle gare ;
- les variantes de franchissement de l'autoroute A1 envisagées, franchissement supérieur par pont ou franchissement inférieur par tunnel, sont à étudier jusqu'au schéma de principe ;
- une fréquence de 4 trains par heure est prévue ;
- la création d'un tiroir d'arrière-gare en gare RER B du Parc des Expositions est programmée.

ARTICLE 3 : en fonction du programme exposé ci-avant, l'estimation du coût du projet (part infrastructure) est fixée entre 290 et 308 millions d'euros $_{2010}$ HT.

ARTICLE 4 : la directrice générale est autorisée à saisir, conjointement avec RFF, la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) sur la base du dossier de saisine, constitué du DOCP approuvé par la présente délibération et de l'étude de contexte.

ARTICLE 5 : en cas de décision positive sur l'organisation d'un débat public, les études et procédures nécessaires au débat seront poursuivies sur la base des orientations définies dans le DOCP.

ARTICLE 6 : en l'absence d'organisation d'un débat public, une concertation préalable en application du code de l'environnement sera organisée par le STIF conjointement avec RFF. Les modalités de la concertation préalable des habitants, riverains, usagers, associations locales et autres personnes concernées, d'une durée minimum de quatre semaines, pourront comprendre notamment :

- une publicité préalable dans la presse locale, les sites internet des communes et par voie d'affiches dans les mairies et les lieux de vie de la zone concernée par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de la procédure de concertation ;
- un dépliant d'information et éventuellement une plaquette sur le projet et sur les modalités de concertation, diffusés notamment dans les équipements, les pôles de

transport et les entreprises situés le long ou à proximité du tracé, et mis à disposition dans les mairies ainsi que sur les lieux d'exposition et de réunions publiques ;

- une exposition d'information générale dans les communes concernées ;
- un registre papier présent sur les lieux d'exposition, mis à disposition du public pour y consigner ses remarques et suggestions ;
- un espace internet dédié à la concertation sur ce projet, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation (documents d'information, comptes-rendus des réunions,...) et le dépôt d'observations ou suggestions du public ;
- La tenue d'au moins 5 réunions publiques ouvertes à tous.

Ces modalités ont été soumises pour avis aux collectivités concernées.

ARTICLE 7 : la directrice générale est autorisée à réaliser les études du schéma de principe et la confection du dossier d'enquête publique, en vue d'une approbation par le Conseil du STIF, en tenant compte des enseignements du débat public ou de la concertation préalable.

ARTICLE 8 : la directrice générale est autorisée à prendre toute décision et à signer tout acte permettant la concrétisation du projet.

ARTICLE 9 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le Président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile de France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS

11 FEV. 2011

Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2011/0036

Séance du 9 février 2011

TANGENTIELLE NORD

PHASE 1 : EPINAY SUR SEINE – LE BOURGET

CONVENTION DE FINANCEMENT DE LA TRANCHE FONCTIONNELLE N° 2

Le Conseil du Syndicat des transports d'Ile de France,

VU le code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile de France ;
VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France ;
VU le contrat de Plan Etat-Région 2000-2006, signé le 18 mai 2000, et le contrat de projets Etat-Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
VU la décision du conseil d'administration du 28 septembre 2004 approuvant le schéma de principe complémentaire relatif à la solution « train léger » et invitant les maîtres d'ouvrage à réaliser le dossier d'enquête publique sur la première phase du projet Tangentielle nord (liaison Sartrouville – Noisy le Sec) ;
VU la décision du Conseil du 5 juillet 2006 approuvant le dossier d'enquête publique relatif à la liaison Sartrouville – Noisy le Sec et invitant les maîtres d'ouvrage RFF et SNCF à établir un premier avant-projet portant sur la section Epinay sur Seine – Le Bourget ;
VU la décision du Conseil du STIF du 8 juillet 2009 approuvant l'avant-projet du tronçon Epinay – Le Bourget et la convention de financement n°1 ;
Vu le rapport n°2011/0036 ;
VU l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 2 février 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : la convention de financement de la tranche fonctionnelle n°2 (acquisitions foncières et travaux) de la phase 1 de la Tangentielle Nord sous maîtrise d'ouvrage de RFF et SNCF pour un montant de 228,024 M€, aux conditions économiques de janvier 2006, avec :

- l'Etat,
- la Région Ile-de-France,
- le Conseil Général de Seine-Saint-Denis,
- le Conseil Général du Val d'Oise,
- Réseau ferré de France,

et le STIF, annexée à la présente délibération, est approuvée.

ARTICLE 2 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile de France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

<table>
<tr><td>Logo Etat</td><td>Logo RIF</td><td>Logo CG 93</td><td>Logo CG 95</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2">Logo STIF</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">LOGO RFF</td><td colspan="2">logo SNCF</td></tr>
</table>

Convention de financement n°2

régissant les rapports entre

l'Etat, le Conseil Régional d'île de France, le Conseil Général de Seine Saint Denis, le Conseil Général du Val d'Oise, Réseau Ferré de France, SNCF et le STIF

relative à la réalisation de l'opération

« Tangentielle Nord - Tronçon Epinay-Le Bourget »

et rattachée

au protocole cadre « Tangentielle Nord - Tronçon Epinay-Le Bourget »

--*-*-*-*-*-*-*-*

Version	date	auteur	commentaires
0	08/03/010	RFF(SME)	*Création*
1	31/03/10	RFF(SME)	*Incorporation montants RFF et SNCF*
1a	01/04/10	RFF(SME)	Ajustement montant RFF – transmission État – RIF
1b	08/04/10	SNCF(PTR)	Compléments SNCF – transmission État-RIF-CGs
1c	*09/04/10*	*RFF(SME)*	*Corrections suite à réunion RIF du 09/04/10*
1d	*12/04/10*	*RFF(SME)*	*Insertion clause RIF – échéanciers RFF*
2	12/04/10	RFF(SME)	Transmission É-R-C-S-S version V2
3b	14/04	SNCF+ DREIF	
4	06/07	RFF (SME)	Nouveaux montants - échéanciers

Entre,

En premier lieu,

- l'**Etat**, représenté par le Préfet de la Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris,
- la **Région Ile-de-France**, représentée par le Président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n° [à compléter] de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du [à compléter],
- le Conseil Général de **Seine Saint Denis**, représenté par le Président du Conseil Général, dûment mandaté par délibération n° [à compléter] en date du [à compléter],
- le Conseil Général du **Val d'Oise**, représenté par le Président du Conseil Général, dûment mandaté par délibération n° [à compléter] en date du [à compléter],
- **RFF**, Réseau Ferré de France, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-412 280 737 N°APE 632 A, dont le siège est à Paris 13ème, 92 avenue de France, représenté par son Président,

ci-après désignés par les financeurs.

En deuxième lieu,

- **RFF**, Réseau Ferré de France, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-412 280 737 N°APE 632 A, dont le siège est à Paris 13ème, 92 avenue de France, représenté par son Président,
- **SNCF**, Société Nationale des Chemins de Fer, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-552 049 447, dont le siège est à Paris 14ème, 34 rue du Commandant Mouchotte, représentée par son Président,

ci-après désignés par les maîtres d'ouvrages.

En troisième lieu,

- le **STIF**, Syndicat des Transports d'Ile de France, représenté par sa Directrice Générale, dûment mandatée par délibération n°[à compléter] du Conseil du STIF en date du °[à compléter ,

ci-après désigné comme le STIF ou l'autorité organisatrice.

Vu le contrat de plan Etat-Région île de France 2000-2006 signé le 18 mai 2000

Vu le contrat de projets Etat-Région Ile de France 2007-2013 signé le 23 mars 2007,

Vu le protocole entre l'Etat et la Région Ile-de-France signé le 13 octobre 2008 et relatif à la mise en œuvre des actions du plan "Espoir Banlieues" pour la desserte des quartiers en difficultés,

Vu le contrat particulier Région île de France – Département de Seine Saint Denis signé le 11 mai 2009,

Vu la délibération du Conseil Général de Seine-Saint-Denis n°2009-X-51 du 15 octobre 2009,

Vu la délibération du Conseil Général du Val d'Oise n°2-55 du 23 octobre 2009,

Vu le schéma de principe modificatif de l'opération « Tangentielle Nord – Solution train léger » approuvé le 24 septembre 2004,

Vu le décret n° DEVT0805528D du 27 mai 2008 déclarant le projet d'utilité publique,

Vu le dossier d'avant-projet approuvé par le Conseil d'Administration de RFF le 14 mai 2009, par le Conseil d'Administration de SNCF le 27 mai 2009, et par le Conseil du STIF le 8 juillet 2009,

Vu la délibération du Conseil d'Administration de RFF du 11 juin 2009 autorisant son président à signer la présente convention,

Vu le Protocole-cadre régissant les rapports entre les financeurs, les maîtres d'ouvrage et le Syndicat des Transports d'Ile de France, pour la conduite de l'opération d'investissement « Tangentielle Nord - Tronçon Epinay-Le Bourget » signé le 26 mai 2010 par l'ensemble des financeurs, des maîtres d'ouvrages, et du STIF,

Vu la convention de financement n°1 régissant les rapports entre l'Etat, le Conseil Régional d'île de France, le Conseil Général de Seine Saint Denis, le Conseil Général du Val d'Oise, Réseau Ferré de France, SNCF et le STIF, relative à la réalisation de l'opération « Tangentielle Nord - Tronçon Epinay-Le Bourget » rattachée au protocole cadre « Tangentielle Nord - Tronçon Epinay-Le Bourget » et signée le 26 mai 2010 par l'ensemble des l'ensemble des financeurs, des maîtres d'ouvrages, et du STIF.

Il est précisé et convenu ce qui suit :

Préambule

Le projet « Tangentielle Nord » consiste à créer une liaison ferrée, composée de deux voies nouvelles entre Sartrouville et Noisy-le-Sec, soit 28 km, dédiée aux voyageurs, le long de l'infrastructure existante de la Grande Ceinture. Le matériel roulant est de type « tram-train ».

Le projet « Tangentielle Nord » a fait l'objet d'un schéma de principe approuvé par le Conseil du STIF le 28 septembre 2004, et a été déclaré d'utilité publique par décret au Journal Officiel de la République Française le 29 mai 2008.

Conformément à la décision du STIF du 28 septembre 2004, le projet de ligne nouvelle Tangentielle Nord sera engagé en commençant par le tronçon central Epinay – Le Bourget.

Par ailleurs, l'Etat, la Conseil Régional d'île de France, le Conseil Général d'Île de France, le Conseil Général du Val d'Oise, le STIF, Réseau Ferré de France, et SNCF, ont défini leurs rapports pour la conduite de l'opération d'investissement « Tangentielle Nord - Tronçon Epinay-Le Bourget » dans un protocole cadre signé le 26 mai 2010.

Ce protocole décrit en particulier, le coût global de l'opération, le délai global, les engagements des financeurs, le mode de gouvernance du projet (comité de suivi) ainsi que la gestion des écarts (coûts délais).

Il précise que le financement de la Tangentielle Nord premier tronçon Epinay Le Bourget sera assuré par plusieurs conventions de financement, qui lui seront rattachées indiquant, pour chacune d'entre-elles, les travaux réalisés et les financements mis en place correspondants.

Dans la suite du document, les termes « protocole » et « protocole cadre » désignent le document suivant :

« Protocole-cadre régissant les rapports entre l'Etat, le Conseil Régional d'île de France, le Conseil Général de Seine Saint Denis, le Conseil Général du Val d'Oise, Réseau Ferré de France, SNCF et le STIF, pour la conduite de l'opération d'investissement « Tangentielle Nord - Tronçon Epinay-Le Bourget ».

Article 1. Rattachement et objet de la convention

1.1. Rattachement de la convention de financement au protocole-cadre

La présente convention est rattachée au protocole-cadre régissant les rapports entre les financeurs, les maîtres d'ouvrage et le Syndicat des Transports d'Ile de France, pour la conduite de l'opération d'investissement : « Tangentielle Nord - Tronçon Epinay-Le Bourget ».

A ce titre, les articles suivants du protocole sont intégralement repris dans la présente convention avec la correspondance suivante :

Articles du protocole	Articles de la présente convention
2	2
4	4.1
7	7.1
8	8
9	9
10	10
11	11
12	12
13	13
14	14
15	15

1.2. Objet de la convention

L'objet de la convention est de préciser les engagements réciproques des parties par lesquels est réalisée et financée une deuxième tranche financière d'acquisitions, et de travaux liés à l'opération « Tangentielle Nord – 1er tronçon Epinay-Le Bourget ».

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés à l'opération objet de la présente convention la dénomination unique suivante :

« Tangentielle Nord 1er tronçon Epinay – Le Bourget – Convention de financement n° 2»

Article 2. DESIGNATION ET COORDINATION DES MAITRES D'OUVRAGE

Le présent article reprend l'article 2 du protocole cadre.

2.1. Désignation des Maîtres d'Ouvrage

Conformément aux dispositions de la loi n°97-135 du 13 février 1997 et de ses décrets d'application, RFF est maître d'ouvrage pour les éléments de l'infrastructure du réseau ferré national.

SNCF assure la maîtrise d'ouvrage des biens dévolus à l'exploitation des services de transport.

Les maîtres d'ouvrage de l'opération sont RFF et SNCF.

La codification et la définition des périmètres respectifs d'intervention de maîtrise d'ouvrage sont détaillés à l'article 3.1 du protocole.

2.2. Responsabilité des maîtres d'ouvrage et du maître d'ouvrage coordinateur

2.2.1. Maîtres d'Ouvrage

La responsabilité des maîtres d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP. Les maîtres d'ouvrage sont notamment responsables de la conception du système et des ouvrages

qui le composent tels que définis dans le dossier d'Avant-projet pour leurs périmètres respectifs approuvés par le conseil d'administration de RFF du 14 mai 2009, et par le conseil d'administration de la SNCF le 27 mai 2009.

2.2.2. Maître d'ouvrage coordinateur

2.2.2.1. Désignation du maître d'ouvrage coordinateur

RFF est désigné maître d'ouvrage coordinateur.

2.2.2.2. Mission du maître d'ouvrage coordinateur

Les missions du maître d'ouvrage coordinateur consistent à rassembler les informations obtenues auprès des maîtres d'ouvrage de l'opération, à 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, à les formaliser, à susciter les échanges réguliers entre maîtres d'ouvrage pour trouver les réponses à ces questions et/ou à présenter à la médiation du STIF les dites questions, à établir un planning d'ensemble des opérations faisant apparaître l'état d'avancement général des études et travaux des différents maîtres d'ouvrage, et à en assurer une mise à jour et un suivi régulier.

Le maître d'ouvrage coordinateur rend compte de l'exercice de cette mission au STIF et aux financeurs du projet.

Afin de permettre au maître d'ouvrage coordinateur d'exercer sa mission, les maîtres d'ouvrage s'engagent à lui fournir les informations validées et présentées selon les modèles préétablis dans un délai de 4 semaines maximum à compter de la demande du maître d'ouvrage coordinateur.
Une fois intégré le maître d'ouvrage coordinateur retransmet aux maîtres d'ouvrage, les éléments-pré-cités 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.

Par ailleurs, chaque maître d'ouvrage s'engage à apporter les éléments d'information qui le concernent pour que le maître d'ouvrage coordinateur puisse exercer la mission qui lui est dévolue.

Article 3. DESCRIPTION DES TRAVAUX ENGAGES DANS LE CADRE DE LA PRESENTE CONVENTION

3.1. Pour le périmètre de maîtrise d'ouvrage de RFF :

Ce montant permet l'engagement par RFF :

- De la poursuite des acquisitions foncières nécessaires à l'ensemble de l'opération tangentielle nord 1er tronçon Epinay – Le Bourget,
- D'une seconde partie des travaux du poste « réseaux »,
- D'une deuxième tranche de travaux correspondant à :

Liste des principaux marchés de travaux à passer au titre de la présente :

Travaux faisceau Noisy
Travaux : Raccordement GC <-> TLN
Travaux préparatoires
Travaux : Déplacement GC
Lot génie civil T102.2
Lot génie civil T103.2
Lot génie civil T104
Lot génie civil T105

3.2. Pour le périmètre de maîtrise d'ouvrage de la SNCF :

La présente convention de financement permet l'engagement par la SNCF :

- Contrat de conduite d'opération pour la phase REA,
- des travaux de travaux pour les 7 gares du parcours,
- des contrats de travaux pour les principales interventions sur le site de Noisy.

La liste des principaux marchés de travaux à passer par la présente sont :

Marché de l'Atelier de maintenance
Marché de création de la station de sablage
Marché de construction des bâtiments annexes
Marché TCE sur 3 lots pour la réalisation des 7 gares
Marché sur les équipements mécaniques des gares
Marché de réalisation des infrastructures Télécom
Marché de création du faisceau de remisage
Marché de réalisation de voiries et réseaux divers
Marché de construction du poste de commandement

Article 4. DELAI ET CALENDRIER DE REALISATION

4.1. Durée globale de réalisation

Le présent article reprend l'article 4 du protocole cadre

La durée prévisionnelle de réalisation globale des travaux et des procédures du premier tronçon Epinay – Le Bourget est estimée à 78 mois (selon le calendrier annexé en annexe 2), à compter de la notification de la première convention de financement, et sous réserve que l'enchaînement des prochaines conventions de financement et leurs notifications aux maîtres d'ouvrages ne génèrent pas de retards ou d'arrêts dans les études de projet, les acquisitions foncières et la réalisation des travaux.

Le calendrier prévisionnel de réalisation du premier tronçon Epinay – Le Bourget, joint en annexe 2, indique les événements clés pour chaque lot de travaux, qui apparaissent – au jour de la présente convention – déterminants pour assurer le respect du délai global. Ce planning prévisionnel n'a pas de valeur contractuelle.

4.2. Durée de réalisation des études et travaux de la présente convention

La durée de réalisation des acquisitions et travaux engagés dans la présente convention et définis à l'Article 3 est estimée à 48 mois à compter de la signature de la présente par l'ensemble des signataires et l'attribution par les financeurs des AE et AP correspondantes.

Article 5. ESTIMATION DES DEPENSES

5.1. Estimation des dépenses de l'opération et coûts d'objectifs par maître d'ouvrage

Sauf indication contraire, tous les montants ci-dessous sont des montants hors taxes exprimés aux conditions économiques de janvier 2006.

5.1.1. Base de comparaison des coûts

Pour être comparables, tous les coûts finaux de réalisation doivent être ramenés aux conditions économiques de référence du protocole (CE 01/2006), par application des indices professionnels pertinents.

Le choix définitif des indices et de leur pondération éventuelle est proposé par les maîtres d'ouvrage en fonction du type de travaux et / ou du type de dépenses concernées, en concertation avec le STIF et les financeurs. A défaut d'accord entre les parties, l'index TP01 est utilisé.

5.1.2. Estimation des dépenses du 1er tronçon Epinay - Le Bourget

Les dépenses afférentes à la réalisation du premier tronçon Epinay – Le Bourget depuis les études de schéma principe complémentaire jusqu'à la mise en service sont évaluées aux conditions économiques de janvier 2006 à 491,88 M€ tous périmètres confondus pour autant que l'enchaînement des conventions de financement et leurs notifications aux maîtres d'ouvrages ne génèrent pas de retards, ou d'arrêts dans les études de projet, les acquisitions foncières et la réalisation des travaux.

L'estimation de ces dépenses inclue les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre ainsi qu'une provision pour risques, déterminée au stade de l'avant-projet et destinée à couvrir un ensemble de petits postes de dépenses non individualisés et les aléas normaux.

Elles ne comprennent pas de provision destinée à couvrir les aléas exceptionnels. Ces aléas sont financés selon les modalités prévues à l'article 11.

5.1.3. Coût du périmètre RFF – 1er tronçon Epinay - Le Bourget

Les dépenses afférentes à la réalisation du premier tronçon Epinay – Le Bourget depuis les études de schéma principe complémentaire jusqu'à la mise en service pour le périmètre de Réseau Ferré de France et pour autant que l'enchaînement des conventions de financement et leurs notifications aux maîtres d'ouvrages ne génèrent pas de retards, ou d'arrêts dans les études de projet, les acquisitions foncières et la réalisation des travaux sont évaluées à : **382,7 M€ constants aux CE Janvier 06, soit 464,6 M€ courants** suivant l'hypothèse d'actualisation de l'article 6.3 et le planning général prévisionnel de l'annexe 2.

Ce coût intègre 21,7 M€ (constant CE 01/2006) d'études et de travaux d'ouvrages tiers et de concessionnaires pour lesquels RFF n'est pas maître d'ouvrage.

	CE 01/2006
ACQUISITIONS FONCIERES	**27,7**
Démolitions	2,8
Terrassements – Assainissements	49,1
Ouvrages de franchissements et murs de soutènement	96,5
Voie ferrée	36,5
Installations de traction électrique	30,0
Installations de commande, de contrôle et d'exploitation	39,5
Quais et accès	10,8
Voirie	1,6
Protections acoustiques et insertion paysagère	16,2
dont ouvrages pour suppression des passages à niveau	*13,5*
dont accessibilité PMR	*3,3*
dont Points Noirs Bruit	*9,5*
dont installations de terminus provisoires	*1,1*
dont travaux sur RER D	*23,9*
dont travaux sur autres radiales	*7,0*
dont travaux connexes à Maîtrise d'Ouvrage SNCF / TN	*9,1*
dont Provisions pour risques	32,2
TOTAL TRAVAUX y/c Provisions pour Risques	**282,9**
DEVOIEMENTS DE RESEAUX ET OUVRAGES SOUS MOA TIERS	**21,7**
MAÎTRISE D'ŒUVRE	**31,7**
COORDINATION SPS	**1,3**
COMMUNICATION	**1,0**
DEPENSES MOA	**1,8**
MANDAT DE MAÎTRISE D'OUVRAGE	**8,9**

FRAIS DE MAÎTRISE D'OUVRAGE	**1,8**
Dépenses antérieures (part du SDP complémentaire + DUP affectée au tronçon Epinay-Le Bourget)	**4,0**
TOTAL	**382,7**

5.1.3.1. Coût d'objectif du périmètre Prr

Le coût d'objectif du premier tronçon correspondant au périmètre Prr défini à l'article 3.1.2 du protocole, correspondant aux travaux sous maîtrise d'ouvrage de RFF est estimé à 361,0 M€ (constants aux CE 01/2006) sur lequel RFF s'engage.

5.1.3.2. Coût d'objectif du périmètre Prt

Le coût d'objectif du premier tronçon correspondant au périmètre Prt défini à l'article 3.1.3 du protocole, correspondant aux travaux sous maîtrise d'ouvrage tiers inclus dans le périmètre de RFF est estimé à 21,7 M€ (constants aux CE 01/2006).

5.1.4. Coût d'objectif du périmètre SNCF – 1er tronçon Epinay - Le Bourget

Ce coût correspond aux dépenses du schéma de principe complémentaire (Sartrouville Noisy-le-Sec) et à la réalisation du premier tronçon Epinay – Le Bourget depuis l'avant projet jusqu'à la mise en service pour le périmètre de SNCF pour autant que l'enchaînement des conventions de financement et leurs notifications aux maîtres d'ouvrages ne génèrent de retards, ou d'arrêts dans les études de projet, les acquisitions foncières et la réalisation des travaux sont évaluées à :

92,95 M€ aux CE Janvier 06, soit 121,9 M€ courants suivant l'hypothèse d'actualisation de l'article et le planning général prévisionnel de l'annexe 2.

	(en M€, CE 01/06)
Acquisitions foncières	0,95
Voies et équipements (PCC + SAEIV)	4,91
Développement durable	2,31
Gares	26,07
Atelier de maintenance du MR	42,25
Dont Provisions pour risques	7,55
Total Travaux y/c provisions pour risque	76,49
Maitrise d'œuvre	9,74
Coordination SPS	0,71
Communication	0,96
Dépense MOA	2,14
Contrôle technique	0,71
Dépenses antérieures (SDP complémentaire + DUP)	2,20
Total	**92,95**

5.2. Coût du périmètre STIF – 1er tronçon Epinay – Le Bourget

Le coût d'objectif du premier tronçon correspondant au périmètre Pi défini à l'article 3.1.6 est estimé à 16,23 M€ (constants aux CE 01/2006).

5.3. Estimation des dépenses pour la présente convention

5.3.1. Périmètre de RFF

Le coût des travaux objet de la présente et décrit à l'article 3 pour le périmètre de RFF est évalué à :

- 169,154 M€ constants aux CE Janvier 06,
- soit encore **195,64** M€ euros courants.

	M€ courant
Foncier	22,00
2ème partie de travaux infrastructure	173,64
Total	195,64

5.3.2. Périmètre de la SNCF

Le coût des travaux objet de la présente et décrit à l'article 3 pour le périmètre de la SNCF est évalué à :
- 58,87 M€ constants aux CE Janvier 06,
- soit **76,00** M€ euros courants.

	M€ courant
Contrat conduite d'opération pour phase REA	7,40
1ère étape des travaux sur site de Noisy (Atelier,…)	21,70
Travaux de construction des gares	27,60
2eme étape des travaux du site de Noisy (Centre de remisage,…)	19,30
Total	76,00

5.3.3. Périmètre global RFF + SNCF

Le coût des travaux objet de la présente et décrit à l'article 3 pour le périmètre RFF + SNCF est évalué à :
- 228,024 M€ euros constants aux CE Janvier 06,
- soit encore **271,64** M€ euros courants.

Article 6. FINANCEMENT

6.1. Engagement des financeurs

La présente convention vaut engagement financier des financeurs pour une 2ème partie de financement destinée à couvrir la fin des acquisitions foncières, les contrats MOA/MOE de phase REA, les contrats de travaux initiés en 2010, pour un montant total courant de **271,64** M€.

6.2. Plan de financement

Le plan de financement de la première partie des études, acquisitions foncières et travaux de la présente convention est le suivant :

- en euros courants :

Plan de financement synthèse - CFI 2 - hors participation RFF					
Euros courants	**Etat**	**Région**	**CG93**	**CG95**	**Total**
Total	**85,61**	**145,25**	**16,95**	**2,61**	**250,42**
clé TLN (hors RFF)	*34,19%*	*58,00%*	*6,77%*	*1,04%*	*100,00%*

Et en euros constants valeurs janvier 06 :

Plan de financement synthèse - CFI 2 - hors participation RFF					
CE 06	**Etat**	**Région**	**CG93**	**CG95**	**Total**
Total - euros courants	**71,71**	**121,66**	**14,20**	**2,19**	**209,74**
clé TLN (hors RFF)	*34,19%*	*58,00%*	*6,77%*	*1,04%*	*100,00%*

Chaque tableau se décompose en deux sous tableaux pour chacun des deux maîtres d'ouvrage.

Auquel s'ajoute **21,224** M€ courants de part d'autofinancement de RFF (affectée sur son périmètre uniquement), soit un montant total de **271,64** M€.

6.2.1. Plan de financement périmètre RFF

- en euros courants :

Plan de financement TLN – 1er tronçon : CFI n°2 – périmètre RFF						
Millions d'Euros COURANTS	**Etat**	**Région**	**CG93**	**CG95**	**RFF***	**Total**
M€	**59,629**	**101,168**	**11,805**	**1,817**	**21,224**	**195,642**
clé TLN (hors RFF)	*34,19%*	*58,00%*	*6,77%*	*1,04%*		*100,00%*
clé RFF : CPER + PEB (théorique)	*30,48%*	*51,71%*	*6,03%*	*0,93%*	*10,85%*	*100,00%*

Et en euros constants valeurs janvier 06 :

Plan de financement TLN – 1er tronçon : CFI n°2 – périmètre RFF						
	Etat	**Région**	**CG93**	**CG95**	**RFF***	**Total**
M€ (CE 06)	**51,556**	**87,470**	**10,207**	**1,571**	**18,350**	**169,154**
clé TLN (hors RFF)	*34,19%*	*58,00%*	*6,77%*	*1,04%*		*100,00%*
clé RFF : CPER + PEB (théorique)	*30,48%*	*51,71%*	*6,03%*	*0,93%*	*10,85%*	*100,00%*

6.2.2. Plan de financement SNCF

- en euros courants :

Plan de financement TLN – 1er tronçon : CFI n°2 – périmètre SNCF						
Millions d'Euros COURANTS	**Etat**	**Région**	**CG93**	**CG95**		**Total**
M€	**25,982**	**44,082**	**5,144**	**0,792**		**76,000**
clé TLN (hors RFF)	*34,19%*	*58,00%*	*6,77%*	*1,04%*		*100,00%*

Plan de financement TLN – 1er tronçon : CFI n°2 – périmètre SNCF						
	Etat	**Région**	**CG93**	**CG95**		**Total**
M€ (CE 06)	**20,126**	**34,146**	**3,984**	**0,613**		**58,870**
clé TLN (hors RFF)	*34,19%*	*58,00%*	*6,77%*	*1,04%*		*100,00%*

6.3. Echéancier prévisionnel des dépenses par maître d'ouvrage pour la présente convention

L'échéancier prévisionnel joint en annexe 3, évalué en euros constants (janvier 2006) d'une part et en euros courants d'autre part, estime les dépenses, pour chaque maître d'ouvrage, relatives aux études, acquisitions foncières et travaux pour la présente convention de financement.

Cet échéancier prévisionnel de dépenses est établi sur la base d'un taux d'actualisation par rapport aux conditions économiques de référence (janvier 2006) déduit de l'évolution de l'index TP01 pour les années 2006 et 2008, puis d'un taux forfaitaire prévisionnel de 3% par an pour les années suivantes.

Il pourra être ajusté chaque année à l'occasion du comité de suivi prévu à l'Article 7 ci-après, au cours de sa réunion annuelle et sur proposition des maîtres d'ouvrage, en fonction de l'avancement des études, du déroulement du chantier et de l'évolution effective de l'indice du TP01.

Article 7. MODALITES D'ATTRIBUTION DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME ET DES CREDITS DE PAIEMENT

7.1. Autorisations de programme

Le présent article reprend l'article 7 du protocole cadre.

Les autorisations de programme nécessaires à la réalisation de l'opération Tangentielle Nord 1er étape, leurs affectations et leur échelonnement relèvent de la responsabilité de chaque financeur.
Si ces affectations et leur échelonnement généraient un retard ou un arrêt dans les études de projet, les acquisitions foncières et la réalisation des travaux, ou un report de l'opération, et sous réserve qu'un dépassement du coût d'origine n'en soit pas à l'origine, les charges, pour les maîtres d'ouvrage, induites par le retard de paiement de l'un des financeurs, ou par un report de l'opération demandé par l'un des financeurs sont supportées par ce dernier. Sur présentation des maîtres d'ouvrages, le comité de suivi de l'opération, valide l'estimation du préjudice financier et définira les modalités de compensation due par le ou les financeurs auquel(s) le retard est imputable.

7.2. Crédits de paiement

Les crédits de paiement sont versés par les financeurs selon les modalités de l'article 7.3.

Les crédits de paiement relatifs aux dépenses réalisées par les maîtres d'ouvrage sur des autorisations d'engagement notifiées antérieurement à la présente convention continueront d'être versés indépendamment de la signature de la présente convention.

7.3. Versement et règlement

Le versement des montants de subventions appelés par le maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai de 40 jours à compter de la date de réception des appels de fonds (utilisation éventuelle d'un courrier avec accusé de réception).

Les crédits de paiement sont versés par les financeurs au fur et à mesure de l'avancement des prestations sur présentation, par chaque maître d'ouvrage, d'un état des dépenses constatées et, pour la Région Ile de France, de la demande de versement de subvention selon le modèle type de la Région, indiquant notamment les autorisations de programme de rattachement de ces dépenses.

Les appels de fonds se feront, pour l'ensemble des financeurs, sur présentation par chaque maître d'ouvrage d'un certificat d'avancement visé par le directeur d'opération du maître d'ouvrage concerné suivants les modalités en vigueur. Ce certificat comportera le pourcentage en cumul estimé ainsi qu'un état des principaux travaux réalisés.

Les Maîtres d'Ouvrage procèderont suivant les modalités en vigueur pour les appels de fonds auprès de la Région île de France et de l'Etat.

Pour l'Etat, la demande s'accompagne d'un document type de l'Etat permettant notamment d'apprécier et de justifier l'avancement technique de l'opération.

Les montants cumulés des acomptes pouvant être versés par les financeurs aux maîtres d'ouvrage sont plafonnés à 95 % avant versement du solde.

Concernant les crédits de paiement de la Région île de France, ceux-ci sont versés conformément au règlement budgétaire et financier régional.

7.4. Solde

Après achèvement de l'intégralité des travaux, chaque maître d'ouvrage présente le relevé de dépenses finales comptabilisées sur la base des dépenses constatées au titre de la présente convention de financement, dans lequel apparait le forfait des dépenses de maîtrise d'ouvrage de RFF et de SNCF révisé à la date de présentation du solde.

Sur la base de celui-ci, chaque maître d'ouvrage procède, selon le cas, soit au remboursement du trop perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

7.5. Bénéficiaires et facturation

Les participations et subventions sont versées à :

RFF
sur le compte ouvert au nom de RFF à la Société Générale, Agence Opéra à Paris, dont le RIB est le suivant :
Code banque : 30003
Code guichet : 03620
N° de compte : 00 020 062 145
Clé : 94.

Le paiement est effectué à RFF par virement bancaire, portant dans son libellé le numéro de référence de la facture.

SNCF
sur le compte ouvert au nom de SNCF à l'agence centrale de la Banque de France à Paris, dont le RIB est le suivant :
Code banque : 30001
Code guichet : 00064
N° de compte : 000000 6 2385
Clé : 95.

Le paiement est effectué à SNCF par virement bancaire, portant dans son libellé le numéro de référence de la facture.

La domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers est :

Parties	Coordonnées
RFF	Direction financière 92 avenue de France 75648 Paris Cedex 13
SNCF Transilien	Délégation Financière, Division Investissements – Subventions 209-211 rue de Bercy 75585 PARIS CEDEX 12

Article 8. COMITE DE SUIVI

Le présent article reprend l'article 8 du protocole cadre

Les parties conviennent d'assurer un suivi du déroulement de l'opération. Pour cela, il est créé un comité de suivi organisé par le STIF et co-présidé par les financeurs et comprenant l'ensemble des signataires, qui se réunit au moins une fois par an à l'initiative des co-présidents jusqu'à la mise en service de l'opération. Ce comité est commun au protocole et à l'ensemble des conventions de financements relatives à l'opération « Tangentielle Nord ».

A la demande d'un des signataires, il peut se réunir de façon exceptionnelle si une décision urgente doit être prise.

En préparation du Comité de suivi, chaque maître d'ouvrage transmet au maître d'ouvrage coordinateur et au STIF un état technique, administratif et financier de l'avancement de l'opération.

Le maître d'ouvrage coordinateur établit un compte-rendu de l'exécution de ses missions et des différentes analyses réalisées sur la base des documents transmis par les différents maîtres d'ouvrage. Ce compte rendu est analysé par le STIF et fait l'objet d'un avis du STIF aux financeurs.

A cette fin, l'ensemble des documents centralisés par le maître d'ouvrage coordinateur devra être transmis au STIF sous forme de minute, 2 semaines avant le comité de suivi.

Le compte-rendu comporte :
- le point sur l'avancement des travaux,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- le point sur le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu,
- un état comparatif entre d'une part le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il est estimé à la date du comité de suivi au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser et d'autre part le coût d'objectif fixé pour chaque maître d'ouvrage dans la présente convention,
- la liste des principaux marchés signés avec leur montant d'engagement et notamment une analyse des résultats des appels d'offres au cours de la période par rapport aux estimations prévisionnelles du maître d'ouvrage,

- la liste des principaux marchés à venir,
- un état des lieux sur la consommation des provisions définies à l'article 5, pour chacun des postes définis dans l'avant-projet,
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais, et notamment l'indication des réclamations ou d'éventuels contentieux de la part des entreprises titulaires des marchés,
- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des subventions versées,
- l'estimation du préjudice financier consécutif à un éventuel retard de versement de la part de l'un des financeurs
- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre), ainsi que la désignation nominative des principales fonctions de direction de la maîtrise d'ouvrage,
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).

Les maîtres d'ouvrage effectuent également une mise à jour des prévisions pluriannuelles de leurs dépenses et des autorisations de programme budgétaire pour chaque convention de financement active. Ils présentent également des prévisions pour les périodes d'études et de travaux non encore couverte par une convention de financement. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'opération. Ils sont établis en euros courants et en euros aux conditions économiques de janvier 2006 pour toute la période de réalisation.

Article 9. MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI

Le présent article reprend l'article 9 du protocole cadre

9.1. Comptabilité de l'opération

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à faire ressortir dans leur comptabilité les dépenses propres à l'opération et les éventuelles subventions ou financements complémentaires spécifiques qui pourraient être accordés par des tiers sur l'opération.
Les maîtres d'ouvrage conservent l'ensemble des pièces justificatives de l'opération pendant dix ans, à compter de la date d'expiration de la convention.

9.2. Information

Les maîtres d'ouvrage, pendant toute la durée de validité de la convention, s'engagent à :
- présenter en séance, à la demande du STIF, un compte-rendu d'avancement de l'opération devant le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,
- informer sans délai le STIF et les financeurs en cas de difficulté ayant une incidence financière ou une incidence sur le respect du calendrier.

9.3. Suivi de la maîtrise d'ouvrage

En complément du décret 59-157 du 7 janvier 1959, les financeurs chargent conjointement le STIF d'assurer pour leur compte le suivi des maîtres d'ouvrage. Celui-ci s'assurera notamment du suivi du respect par les maîtres d'ouvrage des dispositions techniques de l'avant-projet approuvé, des coûts d'objectif définis aux articles 5.1.3.1 et 5.1.4, et du délai indiqué à l'Article 4 pour la mise en service de l'opération.

Dans ce cadre, chaque maître d'ouvrage s'engage à remettre au STIF, sur sa demande, 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, marchés de travaux et contrôles techniques divers…) ; il s'engage également à autoriser les agents du STIF ou les experts missionnés par lui à assister sur leur demande à toute réunion permettant d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet, notamment les revues de projet.

Par ailleurs, complémentairement aux justificatifs propres à sa partie de maîtrise d'ouvrage, le maître d'ouvrage coordinateur s'engage à remettre au STIF les documents relatifs à l'exercice de sa mission de coordination telle que définie à l'article 2.2.2, ainsi que ceux relatifs à l'organisation des autres maîtrises d'ouvrage et de leurs maîtrises d'œuvre sous réserve de l'accord des dits maîtres d'ouvrages.

9.4. Intervention d'experts

Sur proposition du STIF aux financeurs, ou à la demande de l'un des financeurs après information préalable des autres financeurs et du STIF, les maîtres d'ouvrage s'engagent à permettre aux experts désignés ou missionnés par les demandeurs, d'effectuer des visites des lieux, installations et travaux relevant de la présente opération et à faciliter le contrôle de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives. Les frais relatifs à ces interventions sont à la charge du ou des demandeurs, les maîtres d'ouvrage étant chargés de l'organisation de la visite et du respect des règles de sécurité.

Article 10. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET

Le présent article reprend l'article 10 du protocole cadre.

Toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'avant-projet ou, sans faire obstacle à l'application des dispositions prévues à l'article Article 12, toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif du délai prévu à l'Article 4 ou des coûts d'objectif prévus à l'article 5.1.3 du présent protocole peut conduire, selon la réglementation applicable aux maîtres d'ouvrage ou selon l'appréciation du STIF, à la réalisation d'un Avant-projet Modificatif, présenté au Conseil d'Administration du STIF.

Le maître d'ouvrage concerné transmettra au maître d'ouvrage coordinateur, au STIF, et aux financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Le maître d'ouvrage concerné devra veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières sur les autres maîtres d'ouvrage. Le maître d'ouvrage coordinateur demandera l'avis à l'ensemble des maîtres d'ouvrage et s'assurera de la mise au point d'un accord dont il informera formellement le STIF. Au vu de l'ensemble de ces éléments, le STIF validera les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou appréciera l'opportunité d'une saisie du comité de suivi ainsi que la nécessité de réaliser un Avant-projet Modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

En cas de désaccord persistant entre maîtres d'ouvrage sur la consistance et la portée des modifications à apporter, le STIF tranchera par la rédaction d'un cahier des charges de l'Avant-projet Modificatif.

Cet Avant-projet Modificatif sera présenté au Conseil d'Administration du STIF. Il donnera lieu à la conclusion d'un avenant à la présente convention, indiquant toutes les conséquences de cet Avant-projet modificatif notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût d'objectif ou de périmètre par maître d'ouvrage, de répartition des financements et de délai de réalisation de l'opération ; les travaux concernés ne pourront avoir un début d'exécution qu'après la signature de l'avenant.

Cette disposition ne fait pas obstacle à la prise en compte par les maîtres d'ouvrage de demandes d'un des financeurs ou de tiers, d'adaptations localisées de l'opération, ne modifiant pas son aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'Avant-projet. Le STIF est informé de ces modifications. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge des demandeurs.

L'application des dispositions de cet article ne doit pas faire obstacle à la poursuite des travaux sur la partie non touchée par les modifications.

Article 11. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS

Le présent article reprend l'article 11 du protocole cadre.

11.1. Respect des coûts d'objectif de chaque maître d'ouvrage

RFF s'engage sur le respect de son coût d'objectif, tel qu'il est défini à l'article 5.1.3.1.

SNCF s'engage sur le respect de son coût d'objectif, tel qu'il est défini à l'article 5.1.4.

Par ailleurs chaque maître d'ouvrage s'engage à informer le STIF dans les conditions prévues au présent article de toute dérive sur le coût d'objectif des travaux tiers.

Pour permettre cette comparaison, il est précisé que le coût final estimé est déterminé en euros aux conditions économiques de janvier 2006.

A cet effet, au moment de l'établissement du solde des dépenses sur le projet, chaque maître d'ouvrage fournira aux financeurs le calcul du coût du projet actualisé à l'aide des index professionnels pertinents. Ce calcul servira de référence pour le solde de financement de l'opération.

Dès qu'à l'occasion d'un comité de suivi ou, en cas d'événement exceptionnel, à tout instant, il apparaît un dépassement prévisible du délai ou que le coût prévisionnel final estimé de l'opération dépasse le coût d'objectif, le maître d'ouvrage concerné indique au STIF et aux financeurs :

- l'existence et l'importance de cet écart,
- son origine,
- les mesures de toute nature qu'il propose pour y remédier.

Le STIF rend un avis aux financeurs sur les explications fournies par le maître d'ouvrage et les moyens proposés pour résorber l'écart constaté.

11.2. Modalités de modification du coût d'objectif

11.2.1. Dépassement du coût d'objectif

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures correctives proposées, le respect du coût d'objectif ne peut être assuré, le maître d'ouvrage concerné fournit au maître d'ouvrage coordinateur, au STIF et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences. Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux financeurs, qui s'appuiera notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage coordinateur selon les dispositions de l'Article 10 du présent protocole et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un Avant-projet Modificatif.

Au vu de ce rapport, les financeurs précisent alors le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage ou de programme, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu au préambule de la présente au titre du coût d'objectif global de l'opération.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs et le STIF, les maîtres d'ouvrage étant entendus et informés de la nécessité éventuelle de la formalisation d'un Avant-projet Modificatif.

Si, en application des statuts du maître d'ouvrage, ou des règles qui lui sont applicables, ces propositions doivent faire l'objet d'une décision d'approbation au conseil du STIF, notamment au titre de l'Article 10 de la présente convention, le maître d'ouvrage transmet au STIF l'ensemble des pièces et dossier justificatif éventuel (Avant-projet Modificatif) accompagné de la réponse des financeurs.

Le STIF fait alors part de sa position aux maîtres d'ouvrage et financeurs, et, le cas échéant, approuve l'Avant-projet Modificatif et arrête un nouveau coût d'objectif pour le maître d'ouvrage concerné et pour l'opération.

En application de ces décisions, un avenant formalise l'ensemble des modifications apportées au présent protocole notamment en terme d'augmentation du coût d'objectif initial et d'incidence sur la rémunération du maître d'ouvrage résultant de l'application de la clause d'intéressement prévue à l'article 11.4.

11.2.2. Diminution du coût d'objectif

Le maître d'ouvrage concerné transmet aux financeurs et au STIF un rapport justificatif de la diminution proposée de son coût d'objectif. Ce rapport fait l'objet d'un avis du STIF aux financeurs indiquant son accord. Un avenant formalisera la diminution du coût d'objectif initial pour le maître d'ouvrage et l'intéressement consécutif en résultant.

11.3. Modalités de modification des délais

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect du délai ne peut être assuré, le maître d'ouvrage concerné fournit au maître d'ouvrage coordinateur, au STIF et au financeurs, un rapport détaillé sur l'origine et l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux membres du comité de suivi qui s'appuiera sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage coordinateur selon les dispositions de l'Article 10 et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un avant-projet modificatif. Il indiquera notamment les incidences sur le planning et le phasage initial de l'ensemble des travaux de l'opération, tous maîtres d'ouvrage confondus, et les conséquences sur les autres maîtres d'ouvrage telles qu'elles apparaissent au vu des éléments transmis par le maître d'ouvrage coordinateur. Par ailleurs, cet avis précisera l'impact sur l'offre de transport.

Au vu de ce rapport, et des avis éventuels formulés par les autres maîtres d'ouvrage, les financeurs émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre les financeurs, le STIF et les maîtres d'ouvrage.

Si, en application des statuts du maître d'ouvrage, ou des règles qui lui sont applicables, ces propositions doivent faire l'objet d'une décision d'approbation par le conseil du STIF, notamment au titre de l'Article 10 de la présente convention, le maître d'ouvrage transmet au STIF l'ensemble des pièces et dossier justificatif éventuel (avant-projet modificatif) accompagné de la réponse des financeurs.

Le STIF fait alors part de sa position aux maîtres d'ouvrage et aux financeurs qui approuvent le cas échéant l'avant-projet modificatif et arrêtent un nouveau délai de l'opération.

En application de ces décisions, un avenant formalisera l'ensemble des modifications apportées au présent protocole notamment en terme d'augmentation du délai initial.

11.4. Clause d'intéressement sur le respect du coût d'objectif

Si le dépassement du coût d'objectif de chacun des maîtres d'ouvrage ne peut être imputé à un ou des événements exceptionnels, ou aux évolutions des indices professionnels pertinents, ou au retard dans l'enchainement des conventions de financements, et ce indépendamment des modalités arrêtées vis-à-vis des surcoûts, la rémunération (dépenses de MOA) du maître d'ouvrage concerné définie à l'article 5.1.3.est réduite d'une somme calculée par application du pourcentage de dépassement du coût d'objectif en euros d'origine de l'estimation du montant des dépenses de maîtrise d'œuvre, , sans pouvoir dépasser 15% du montant des dépenses de maîtrise d'ouvrage, les subventions étant réduites de la même somme.

De même, en cas d'économie réalisée sur le coût d'objectif, la rémunération du maître d'ouvrage concerné définie à l'article 5.1.3 est augmentée d'une somme calculée par l'application du pourcentage d'économies réalisées par rapport au coût d'objectif en euros d'origine de l'estimation du montant des dépenses de maîtrise d'œuvre, sans pouvoir dépasser 15% du montant des dépenses de maîtrise d'ouvrage, les subventions étant augmentées de la même somme.

En cas de dépassement du délai indiqué à l'Article 4, l'application de cet alinéa est soumise à l'appréciation du comité de suivi à l'article Article 7.

Il est convenu entre les parties que cette clause d'intéressement puisse être réexaminée in fine dans le cas de la maîtrise d'ouvrage de RFF, à la demande de celui-ci, du STIF ou des financeurs ; en effet, du fait du régime propre à RFF qui, d'une part, a désigné un mandataire de sa maîtrise d'ouvrage et deux maitres d'œuvre sur l'ensemble de son périmètre par une convention de mandat et des contrats contenant ses propres clauses d'intéressement, et qui, d'autre part, présente ses appels de fonds aux financeurs sur la base de ses frais réels, incluant donc l'impact de ces mécanismes d'intéressement, les pénalités (ou boni) qui seront imposés (ou versés) par RFF à son mandataire dans le cadre de leurs relations contractuelles relatives à cette opération peuvent interférer avec ceux qui seraient appliqués par les financeurs ; Par ailleurs, pour les couts relatifs au périmètre Prt correspondant aux ouvrages tiers et concessionnaires, les clauses de présent article sont sans objet, ces ouvrages n'étant pas sous maîtrise d'ouvrage RFF, celui-ci ne peut répercuter des pénalités ou boni dans les contrats le liant avec son mandataire et/ou ses maîtres d'œuvres.
Afin d'éviter toute distorsion, RFF s'engage à communiquer le cas échéant au STIF et à sa demande, une copie des clauses de sa convention de mandat et des contrats de maîtrise d'œuvres ainsi que de leurs avenants éventuels relatives aux intéressements et pénalités, ainsi que le détail des pénalités (ou boni) imposés (ou versés) à son mandataire.

En cas de litige sur la responsabilité des dépassements, il sera fait appel au comité de gestion du contrat de plan Etat – Région qui, avec l'aide du STIF, proposera le montant des dépassements imputables à chaque maître d'ouvrage. Ce montant servira de base au calcul de la pénalité provisoire qui lui est applicable. Il en est de même pour l'attribution de l'intéressement en cas d'économie sur le coût total du projet.

Article 12. ACHEVEMENT DES TRAVAUX

Le présent article reprend l'article 12 du protocole cadre

Avant la mise en service globale de l'opération Tangentielle Nord 1er tronçon, les maîtres d'ouvrage invitent le Syndicat des Transports d'Ile-de-France et les financeurs à constater sa conformité par rapport aux dispositions de l'avant-projet approuvé ou de l'avant-projet modificatif.

Article 13. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER

Le présent article reprend l'article 13 protocole cadre

Chaque maître d'ouvrage établit sous sa responsabilité, au plus tard trois ans après la mise en service de l'opération globale Tangentielle Nord Epinay-Le Bourget, un bilan financier et physique des aménagements relevant de son périmètre dans le cadre de la première phase objet de la présente convention.
Ce bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût d'objectif défini à l'article 5.1 ramené dans les conditions économiques de l'Avant-projet (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par les maîtres d'ouvrage) afin d'en permettre une comparaison.

Ce bilan comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant notamment le descriptif des aménagements réalisés et retraçant l'évolution éventuelle du coût d'objectif et des principales décisions concernant les aménagements dont il assure la maîtrise d'ouvrage,
- le récapitulatif des subventions attribuées,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres),
- le récapitulatif des dépenses comptabilisées à la date de réalisation du bilan établi sur la base des décomptes généraux définitifs des marchés lorsqu'ils existent,
- le calcul et la justification de l'état du solde par rapport aux dépenses comptabilisées (celui ci représentant la différence entre les dépenses effectivement comptabilisées par le maître d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les versements effectués par les financeurs),
- la nature et l'estimation des dépenses prévisionnelles totales restant à payer (contentieux, réclamations d'entreprise, finitions, garanties des aménagements paysagers),
- un état de la valeur des excédents de terrains ou bâtiments acquis et non nécessaires au strict fonctionnement de l'opération et pouvant donner lieu à un éventuel remboursement dans la limite des produits de cession effectivement comptabilisés et des pourcentages des participations des parties au financement de l'opération,
- un état des éventuelles suggestions de compléments d'aménagement le concernant consécutives à la mise en service de l'opération.

Le maître d'ouvrage coordinateur établira un bilan global de l'opération synthétisant l'ensemble des données des bilans des maîtres d'ouvrage destiné notamment à une comparaison avec le coût de l'opération tel que défini à l' article 5.1. Le bilan global de l'opération accompagné d'un rapport général de présentation et des bilans de chacun des maîtres d'ouvrage est transmis au STIF et aux financeurs. Le STIF formule un avis sur le bilan global et éventuellement les bilans individuels des maîtres d'ouvrage et le transmet aux financeurs.

Article 14. EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE ET environnementale

Le présent article reprend l'article 14 du protocole cadre.

Sous le pilotage du STIF, les maîtres d'ouvrage organisent conjointement la collecte des informations nécessaires au bilan a posteriori, comme stipulé au Contrat de Plan État – Région d'Ile-de-France, à établir au plus tard dans les cinq années qui suivent la mise en service de l'ensemble de l'opération Tangentielle Nord. Le maître d'ouvrage coordinateur transmet le bilan de l'ensemble de l'opération Tangentielle Nord au STIF et aux financeurs après validation conjointe de l'ensemble des maîtres d'ouvrage.

Ce bilan sera conforme au bilan indiqué dans la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982.

Article 15. PUBLICITE – COMMUNICATION

Le présent article reprend l'article 15 du protocole cadre.

Les maîtres d'ouvrage s'engagent, jusqu'à la mise en service de l'opération, à :

- associer, au sein d'un comité de communication, les cosignataires à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un plan de communication commun. Il sera présenté à ce comité par les maîtres d'ouvrages le cahier des charges destiné à choisir le ou les prestataires qui auront pour mission notamment de créer les outils de communication ;
- mentionner les financeurs de l'opération sur tout acte de communication relevant de la communication et publication institutionnelle concernant l'opération par la présence de leur logo et de toute information sur les taux de financement ;
- prévoir systématiquement un délai suffisant afin que chaque représentant au comité de communication puisse faire valider le principe des outils (plan de communication) par leurs responsables respectifs ;
- permettre l'implantation de la signalétique de chantier des cosignataires ;
- rapporter en tant que de besoin les réactions de la population concernant les travaux entrepris.

Le comité de communication regroupe les directeurs ou responsables de communication de chacun des organismes financeurs. Il est animé par le responsable communication du maître d'ouvrage coordinateur.

Article 16. MODIFICATION DE LA CONVENTION

Toute modification de la présente convention qui serait nécessaire, notamment dans les cas prévus à l'Article 10, fera l'objet d'un avenant.

Article 17. RESILIATION DE LA CONVENTION

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par 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 de 45 jours commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

- si dans ce délai les obligations citées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution,
- si l'inexécution des prestations requises est consécutive à un cas de force majeure.

Jusqu'à l'expiration du délai de préavis défini ci-dessus, les parties s'engagent au strict respect des obligations que leur assigne la présente convention.

Article 18. DATE D'EFFET de LA CONVENTION

La convention prend effet à compter de la date de sa signature par l'ensemble des parties et de la notification aux maîtres d'ouvrages des financements nécessaires à son exécution. Elle expire après la réalisation des quatre étapes suivantes :

- réception des ouvrages et installations par les maîtres d'ouvrage,
- solde des paiements constatés par les financeurs et les maîtres d'ouvrage, sur présentation d'un bilan général et définitif,
- remise par les maîtres d'ouvrage aux financeurs et au Syndicat des Transports d'Ile-de-France du bilan partiel physique et financier visé à l'article 13,
- versement de la totalité des subventions aux maîtres d'ouvrage.

Article 19. Dérogation au protocole

Sans objet

Fait en 7 exemplaires originaux.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / / 2011

Pour l'Etat

Monsieur Daniel CANEPA
Préfet de la Région d'Ile-de-France
Préfet de Paris

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / / 2011

Pour la Région d'Île-de-France

Monsieur Jean-Paul HUCHON
Président du Conseil Régional d'Île-de-France

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / / 2011

Pour le Conseil Général de Seine Saint Denis

Monsieur Claude BARTOLONE
Président du Conseil Général de Seine-Saint-Denis

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / / 2011

Pour le Conseil Général du Val d'Oise

Didier ARNAL
Président du Conseil Général
du Val-d'Oise

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / / 2011

Pour Réseau Ferré de France

Hubert DU MESNIL
Président

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / / 2011

Pour la SNCF

Guillaume PEPY
Président

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / / 2011

Pour le STIF

Sophie MOUGARD
Directrice Générale

Liste des annexes

Annexe 1 : organigrammes nominatifs

Annexe 2 : calendrier prévisionnel de l'opération

Annexe 3 : échéanciers des dépenses par maître d'ouvrage

ANNEXE 1
ORGANIGRAMMES NOMINATIFS

Tangentielle Nord – 1er tronçon Epinay-Le Bourget

Cet organigramme est remis à jour lors de chaque changement de titulaire d'une fonction.

Maîtrise d'ouvrage RFF

Maître d'ouvrage : Directeur d'Opération : M. Alain Saillard, DR Idf, SPI,
Chef de Projet : M. Stéphane Ménard, DR Idf, SPI,
Chargé de Projet : Mme Lise Nédélec, DR Idf, SPI.

Maître d'ouvrage Délégué : Directeur d'Opération Délégué : M. Pascal Chavarot, SNCF, Paris Nord.

Maîtrise d'Œuvre :
Périmètre PR1 : Directeur de projet : M. Jean-Marc Dufer, Egis-Rail,
Périmètre PR2 : Chef de projet : M. Bruno Furgerot, SNCF - Centre Ingénierie Nord-Paris.

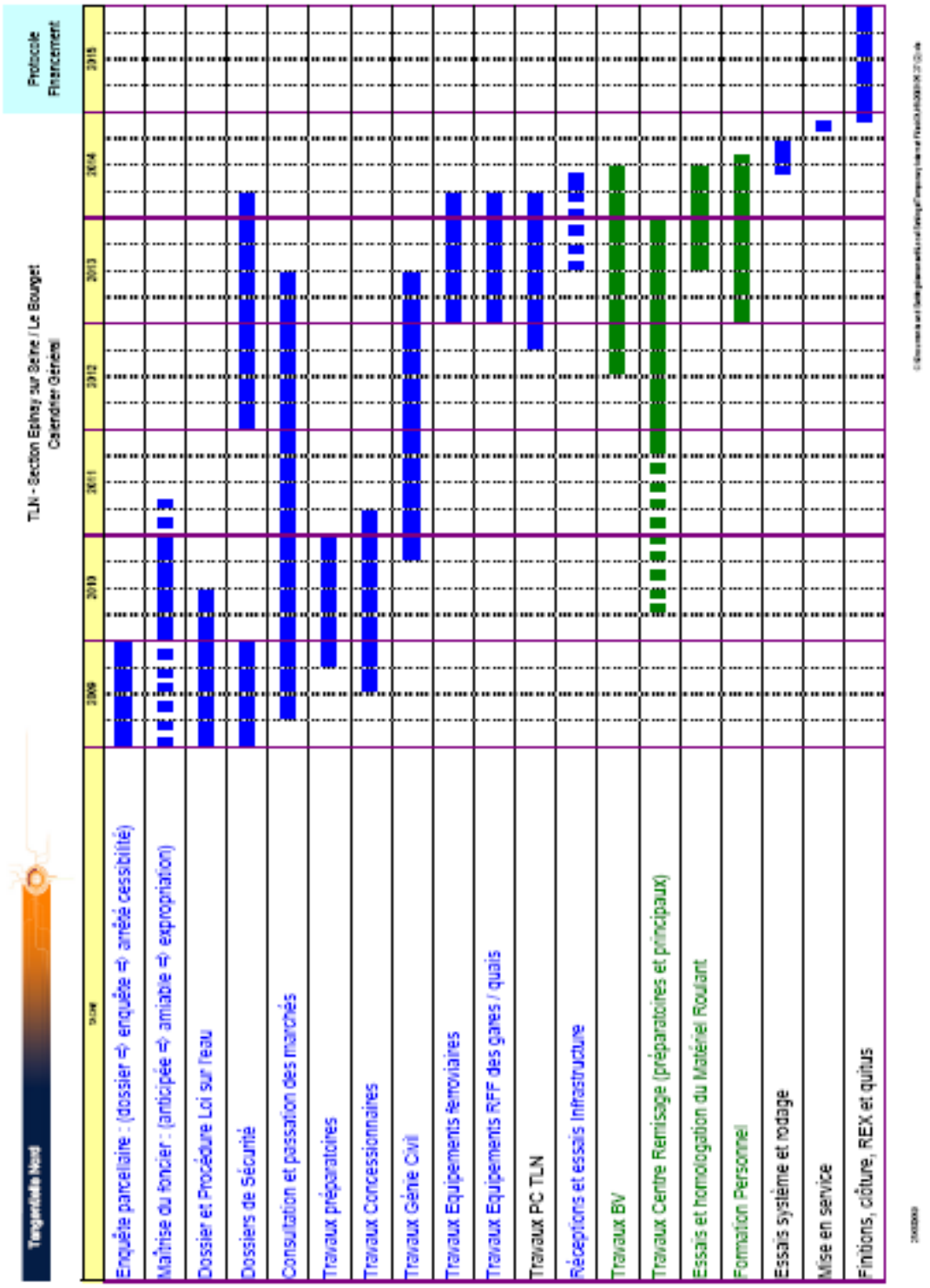
Maîtrise d'ouvrage SNCF

Maître d'ouvrage : Directeur d'Opération : M. Thierry Joubert, TN DPO,
Gestionnaire d'opérations : M. Patrice Trousse, TN DPO.

Maître d'ouvrage Délégué : Directeur d'Opération Délégué : M. Jacques Sagnière, TN – Département des Projets.

Maîtrise d'Œuvre :
Périmètre gares : Chef de projet : M. Frédéric Caron, SNCF, Gares et Connexions,
Périmètre autre : Chef de projet : M. Bruno Furgerot, SNCF - Centre Ingénierie Nord-Paris.

ANNEXE 2
CALENDRIER PREVISIONNEL DE L'OPERATION



ANNEXE 3
ECHEANCIERS PREVISIONNEL DES DEPENSES PAR MAITRE D'OUVRAGE
[en euros courants et en euros constants aux CE 01/2006]

Prévision échéancier de dépenses - courants		**2 010**	**2 011**	**2 012**	**2 013**	**2 014**	**2 015**	**total**
RFF - M€ courants		**5,97**	**81,27**	**80,62**	**24,93**	**2,44**	**0,41**	**195,642**
Dont contribution État	30,48%	1,82	24,77	24,57	7,60	0,74	0,12	59,632
Dont contribution RIF	51,71%	3,09	42,02	41,69	12,89	1,26	0,21	101,167
Dont contribution CG 93	6,03%	0,36	4,90	4,86	1,50	0,15	0,02	11,797
Dont contribution CG 95	0,93%	0,06	0,76	0,75	0,23	0,02	0,00	1,819
Dont contribution RFF	10,85%	0,65	8,82	8,75	2,71	0,26	0,04	21,227
SNCF - M€ courants		**0,51**	**24,37**	**50,12**	**1,00**	**-**	**-**	**76,000**
Dont contribution État	34,19%	0,17	8,33	17,13	0,34	-	-	25,982
Dont contribution RIF	58,00%	0,30	14,14	29,07	0,58	-	-	44,082
Dont contribution CG 93	6,77%	0,03	1,65	3,39	0,07	-	-	5,144
Dont contribution CG 95	1,04%	0,01	0,25	0,52	0,01	-	-	0,792
RFF + SNCF - M€ courants		**6,48**	**105,64**	**130,74**	**25,93**	**2,44**	**0,41**	**271,642**
Dont contribution État		2,00	33,10	41,71	7,94	0,74	0,12	85,614
Dont contribution RIF		3,38	56,16	70,76	13,47	1,26	0,21	145,249
Dont contribution CG 93		0,39	6,55	8,25	1,57	0,15	0,02	16,941
Dont contribution CG 95		0,06	1,01	1,27	0,24	0,02	0,00	2,611
Dont contribution RFF		0,65	8,82	8,75	2,71	0,26	0,04	21,227

Prévision échéancier de dépenses – constants CE 06		**2 010**	**2 011**	**2 012**	**2 013**	**2 014**	**2 015**	**total**
RFF - M€ constants CE 06		**5,80**	**70,78**	**69,02**	**21,28**	**2,27**	**-**	**169,154**
Dont contribution État	30,48%	1,77	21,57	21,04	6,49	0,69	-	51,558
Dont contribution RIF	51,71%	3,00	36,60	35,69	11,01	1,17	-	87,470
Dont contribution CG 93	6,03%	0,35	4,27	4,16	1,28	0,14	-	10,200
Dont contribution CG 95	0,93%	0,05	0,66	0,64	0,20	0,02	-	1,573
Dont contribution RFF	10,85%	0,63	7,68	7,49	2,31	0,25	-	18,353
SNCF - M€ constants CE 06		**0,41**	**19,26**	**38,45**	**0,75**	**-**	**-**	**58,870**
Dont contribution État	34,19%	0,14	6,58	13,14	0,26	-	-	20,126
Dont contribution RIF	58,00%	0,24	11,17	22,30	0,44	-	-	34,146
Dont contribution CG 93	6,77%	0,03	1,30	2,60	0,05	-	-	3,984
Dont contribution CG 95	1,04%	0,00	0,20	0,40	0,01	-	-	0,613
RFF + SNCF - M€ constants CE 06		**6,21**	**90,04**	**107,47**	**22,03**	**2,27**	**-**	**228,024**
Dont contribution État		1,91	28,16	34,18	6,74	0,69	-	71,684
Dont contribution RIF		3,24	47,77	57,99	11,44	1,17	-	121,616
Dont contribution CG 93		0,38	5,57	6,76	1,33	0,14	-	14,184
Dont contribution CG 95		0,06	0,86	1,04	0,21	0,02	-	2,186
Dont contribution RFF		0,63	7,68	7,49	2,31	0,25	-	18,353

Syndicat des transports d'Ile de France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
11 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2011/0037
Séance du 9 février 2011

TANGENTIELLE NORD
PHASE 1 : EPINAY SUR SEINE – LE BOURGET

POLE DE VILLETANEUSE UNIVERSITE
FINANCEMENT DES ETUDES ET TRAVAUX DE LA PASSERELLE MODES ACTIFS ET D'ACCES AU BATIMENT VOYAGEURS

Le Conseil du Syndicat des transports d'Ile de France,

VU le code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile de France ;
VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France ;
VU le contrat de Plan Etat-Région 2000-2006, signé le 18 mai 2000, et le contrat de projets Etat-Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
VU la décision du conseil d'administration du 28 septembre 2004 approuvant le schéma de principe complémentaire relatif à la solution « train léger » et invitant les maîtres d'ouvrage à réaliser le dossier d'enquête publique sur la première phase du projet Tangentielle nord (liaison Sartrouville – Noisy le Sec) ;
VU la décision du Conseil du 5 juillet 2006 approuvant le dossier d'enquête publique relatif à la liaison Sartrouville – Noisy le Sec et invitant les maîtres d'ouvrage RFF et SNCF à établir un premier avant-projet portant sur la section Epinay sur Seine – Le Bourget ;
VU la décision du Conseil du STIF du 8 juillet 2009 approuvant l'avant-projet du tronçon Epinay – Le Bourget et la convention de financement n°1 ;
VU le rapport n°2011/0037 ;
VU l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 2 février 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : la convention de financement des études et des travaux pour la réalisation de la passerelle « modes actifs » et accès au futur bâtiment voyageurs de Villetaneuse Université pour un montant de 1 million d'euros entre le STIF et l'EPA Plaine de France, annexée à la présente délibération, est approuvée.

ARTICLE 2 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile de France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

TANGENTIELLE LEGERE NORD

PÔLE D'ÉCHANGES

DE VILLETANEUSE UNIVERSITE

CONVENTION DE FINANCEMENT

REALISATION

D'UNE PASSERELLE DE FRANCHISSEMENT

VERSION	DATE	AUTEUR	COMMENTAIRES
1	22/11/10	STIF	

Entre les soussignés :

1/ Le **Syndicat des Transports d'Ile-de-France**, n° SIRET 287 500 078 00012 Établissement Public à caractère administratif, dont le siège est situé 39 – 41 rue de Chateaudun, à Paris (9ème), représenté par sa Directrice générale Madame Sophie Mougard, habilitée à cet effet par la délibération du Conseil du STIF en date du 27 mai 2009,

dénommé ci-après « **le STIF** »,

de première part,

2/ L'EPA Plaine de France, Etablissement Public d'Aménagement n°SIRET 442 676 00026, dont le siège est situé 1 place aux Etoiles 93212 La Plaine Saint-Denis, représenté par son Directeur général Monsieur Hervé Dupont nommé par arrêté du 24 août 2005,

désigné dans ce qui suit par « l'EPA »,

de deuxième part,

Vu le contrat de plan Etat-Région île de France 2000-2006 signé le 18 mai 2000

Vu le contrat de projets Etat-Région Ile de France 2007-2013 signé le 23 mars 2007,

Vu le protocole entre l'Etat et la Région Ile-de-France signé le 13 octobre 2008 et relatif à la mise en œuvre des actions du plan "Espoir Banlieues" pour la desserte des quartiers en difficultés,

Vu le contrat particulier Région île de France – Département de Seine Saint Denis signé le 11 mai 2009,

Vu la délibération du Conseil Général de Seine-Saint-Denis n°2009-X-51 du 15 octobre 2009,

Vu la délibération du Conseil Général du Val d'Oise n°2-55 du 23 octobre 2009,

Vu le schéma de principe modificatif de l'opération « Tangentielle Nord – Solution train léger » approuvé le 24 septembre 2004,

Vu le décret n° DEVT0805528D du 27 mai 2008 déclarant le projet d'utilité publique,

Vu le dossier d'avant-projet approuvé par le Conseil d'Administration de RFF le 14 mai 2009, par le Conseil d'Administration de SNCF le 27 mai 2009, et par le Conseil du STIF le 8 juillet 2009,

Vu le Protocole-cadre régissant les rapports entre les financeurs, les maîtres d'ouvrage et le Syndicat des Transports d'Ile de France, pour la conduite de l'opération d'investissement « Tangentielle Nord - Tronçon Epinay-Le Bourget » signé le 26 mai 2010 par l'ensemble des financeurs, des maîtres d'ouvrages, et du STIF,

Vu la convention de financement n°1 régissant les rapports entre l'Etat, le Conseil Régional d'île de France, le Conseil Général de Seine Saint Denis, le Conseil Général du Val d'Oise, Réseau Ferré de France, SNCF et le STIF, relative à la réalisation de l'opération « Tangentielle Nord - Tronçon Epinay-Le Bourget » rattaché au protocole cadre « Tangentielle Nord - Tronçon Epinay-Le Bourget » et signée le 26 mai 2010 par l'ensemble des l'ensemble des financeurs, des maîtres d'ouvrages, et du STIF.

Vu le contrat particulier Région Ile-de-France – Département de Seine Saint-Denis approuvé par la Région Ile-de-France en sa séance du 12 février 2009 – délibération n° CR 03 - 09

Vu la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 sur la Maîtrise d'Ouvrage Publique,

Il est précisé et convenu ce qui suit :

Préambule

Le projet « Tangentielle Nord » consiste à créer une liaison ferrée, composée de deux voies nouvelles entre Sartrouville et Noisy-le-Sec, soit 28 km, dédiée aux voyageurs, le long de l'infrastructure existante de la Grande Ceinture. Le matériel roulant est de type « tram-train ».

Le projet « Tangentielle Nord » a fait l'objet d'un schéma de principe approuvé par le Conseil du STIF le 28 septembre 2004, et a été déclaré d'utilité publique par décret au Journal Officiel de la République Française le 29 mai 2008.

Conformément à la décision du STIF du 28 septembre 2004, le projet de ligne nouvelle Tangentielle Nord sera engagé en commençant par le tronçon central Epinay – Le Bourget.

Par ailleurs, l'Etat, la Conseil Régional d'île de France, le Conseil Général de Seine-Saint-Denis, le Conseil Général du Val d'Oise, le STIF, Réseau Ferré de France, et SNCF, ont défini leurs rapports pour la conduite de l'opération d'investissement « Tangentielle Nord - Tronçon Epinay-Le Bourget » dans un protocole cadre signé le 26 mai 2010.

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de fixer les modalités de la participation financière du STIF à la réalisation, dans le cadre du projet Tangentielle Nord, d'une passerelle « modes actifs » de franchissement des voies ferrées et d'accès au bâtiment voyageurs, conformément à la lettre d'intention du STIF adressée à Plaine Commune le 16 juin 2010.

ARTICLE 2. MAITRISE D'OUVRAGE

L'EPA s'engage à :

- réaliser les investissements qui conditionnement l'octroi de la participation du STIF
- informer régulièrement le STIF de l'état d'avancement de l'ouvrage
- informer le STIF des difficultés ou évènements sérieux et imprévus, susceptibles de retarder, voir d'interrompre l'exécution du projet
- signaler par écrit toute modification du programme
- informer le STIF des autres subventions publiques demandées ou attribuées pour le même objet en cours d'exercice de la présente convention
- fournir les documents détaillés nécessaires aux versements mentionnés à l'article VII « Modalités de versement de la participation du STIF »
- faciliter le contrôle par le STIF, ou par toute personne habilité à cet effet, de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds mobilisés, en facilitant l'accès aux documents administratifs et comptables, ainsi qu'à toutes pièces justificatives
- conserver l'ensemble des pièces justificatives des opérations pendant 10 ans, à compter de l'achèvement de l'opération à compter de l'expiration de la convention, pour tout contrôle effectué a posteriori à compter l'expiration de la convention

ARTICLE 3. PERIMETRE DE LA CONVENTION

La présente convention permet à l'EPA Plaine de France de conduire les études et les travaux relatifs à l'insertion d'une nouvelle passerelle.

3.1. Dispositions générales

Les études et les travaux du maître d'ouvrage prennent en compte l'ensemble des études et projets en cours.

Les études et les travaux objet de la présente convention doivent permettre au maître d'ouvrage de définir les ouvrages et équipements nécessaires à la conception, l'insertion et la réalisation d'une nouvelle passerelle.

L'enveloppe financière prévisionnelle comprend à minima les éléments suivants :

- estimation financière des travaux de l'opération décomposés par ensemble fonctionnel et nature de travaux, notamment les ouvrages d'art
- impact prévisionnel sur le foncier et procédures liées
- frais de maîtrise d'ouvrage
- frais de maîtrise d'œuvre
- ventilation par postes généraux
- provision pour aléas

3.2. Modification du périmètre d'intervention

Toute modification du périmètre d'intervention considérée comme significative selon l'appréciation de l'EPA, fait l'objet d'un accord avec le STIF. Cet accord devra être formalisé à travers un avenant à la présente convention, indiquant toutes les

conséquences notamment en matière de coûts, de répartition des financements et de délais.

Cette disposition ne fait pas obstacle à la prise en compte par le maître d'ouvrage de demandes de tiers, à la condition du respect des besoins exprimés à l'article 3. Les éventuels surcoûts sont à la charge des demandeurs.

ARTICLE 4. LIVRABLES

Le rendu final du programme d'études et de travaux de la présente convention comprendra, à minima :

- Plan masse, élévation et coupes projet de la passerelle
- Le procès-verbal de livraison de la passerelle

ARTICLE 5. DELAI ET CALENDRIER DE REALISATION

La durée prévisionnelle de réalisation des études et des travaux objet de la présente convention est fixée à 4 ans à compter de sa notification par le STIF.
Le calendrier prévisionnel établi par le maître d'ouvrage est joint en annexe 1.

ARTICLE 6. ESTIMATION DES DEPENSES ET FINANCEMENT

Le montant du financement du STIF est de un million d'euros non actualisable.

Les travaux sont également financés par Plaine Commune, l'Union européenne, l'ANRU, la Région Île-de-France et le Conseil général de Seine-Saint-Denis à hauteur de 4 millions d'euros.

Les participations financières de ces partenaires s'ajoutent à celle du STIF pour constituer un total de cinq millions d'euros d'études et travaux.

ARTICLE 7. OBLIGATIONS DE L'EPA PLAINE DE FRANCE

L'EPA Plaine de France s'engage à produire l'étude de faisabilité du projet, dont le contenu et le périmètre sont définis respectivement à l'article 1 et à l'article 3 de la présente convention.

L'EPA Plaine de France s'engage à rendre compte de l'avancement des travaux et à produire toutes les pièces justificatives, techniques ou financières, en ce sens à la demande du STIF.

L'EPA Plaine de France s'engage à informer sans délai le STIF en cas de difficulté ayant une incidence sur le programme, sur le coût des études ou sur les délais de production de ses résultats.

ARTICLE 8. MODALITES DE PAIEMENT

8.1. Modalités de demandes de versement

Le versement du montant du financement appelé par le maître d'ouvrage EPA Plaine de France doit être effectué dans un délai de 40 jours à compter de la date d'émission des appels de fonds.

A défaut, le montant dû est passible d'intérêts moratoires calculés en utilisant le taux d'intérêt de la principale facilité de financement appliquée par la Banque centrale européenne en vigueur à la date d'émission de la facture, majoré de sept points de pourcentage.
La date et les références de paiement sont portées par courrier à la connaissance du maître d'ouvrage EPA Plaine de France.
Les appels de fonds auprès du financeur STIF se feront sur présentation par le maître d'ouvrage des certificats d'avancement visés par le chef de projet suivant les modalités en vigueur.
Ce certificat comportera le pourcentage en cumul estimé ainsi qu'un état des principales études et prestations réalisées.
Le cumul des fonds appelés par le maitre d'ouvrage ne pourra pas excéder 95 % du besoin de financement défini pour le maître d'ouvrage à l'article 5.

Après achèvement de l'intégralité de l'opération, l'EPA Plaine de France présente le relevé de dépenses final sur la base des dépenses constatées incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.

Sur la base de celui-ci, l'EPA Plaine de France procède, selon le cas, soit au remboursement du trop perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

8.2. Modalités de mandatement

Le paiement est effectué par virement bancaire portant numéro de référence de la facture (numéro porté dans le libellé du virement) à :

Bénéficiaire	Etablissement Agence	Code Etablissement	Code Guichet	N° de compte	Clé RIB
EPA Plaine de France	Trésor Public	10071	93000	00001001066	34

Les domiciliations des parties pour la gestion des flux financiers sont :

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
STIF	Direction des projets d'Investissements Division Pôles 39-41, rue de Chateaudun 75009 PARIS	Direction des projets d'Investissements Division Pôles	01 53 59 14 43
EPA Plaine de France	1 place aux Etoiles 93212 La Plaine Saint-Denis cedex	Direction administrative et financière	01 49 98 15 36

ARTICLE 9. DATE D'EFFET DE LA CONVENTION

La convention prend effet à compter de signature par l'ensemble des parties.
Elle expire au versement du solde des flux financiers dus au titre de la présente.
En cas de réévaluation du montant précisé, un avenant à la présente convention sera également conclu entre les parties.

ARTICLE 10. RESILIATION DE LA CONVENTION

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par l'une des parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération ; notamment en cas d'inexécution par le maître d'ouvrage des études objet de la présente convention, des missions et obligations dont elle a la charge selon les modalités définies dans la présente convention. 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 date de prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêté définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement, total ou partiel, de la subvention.

ARTICLE 11. REGLEMENT AMIABLE DES DIFFERENDS – LITIGES

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention. Elles se réunissent dans un délai de 2 semaines 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, seront de la compétence du Tribunal Administratif de Paris.

ANNEXES A LA PRESENTE CONVENTION

Annexe 1 : Programme, calendrier prévisionnel et échéancier de paiement de la passerelle

---

SIGNATAIRES

Établie en deux exemplaires originaux.

Fait à Paris, le

Pour le Syndicat des transports d'Ile-de-France, La Directrice générale	Pour l'EPA Plaine de France, Le Directeur général
Sophie MOUGARD	**Hervé DUPONT**

Annexe 1

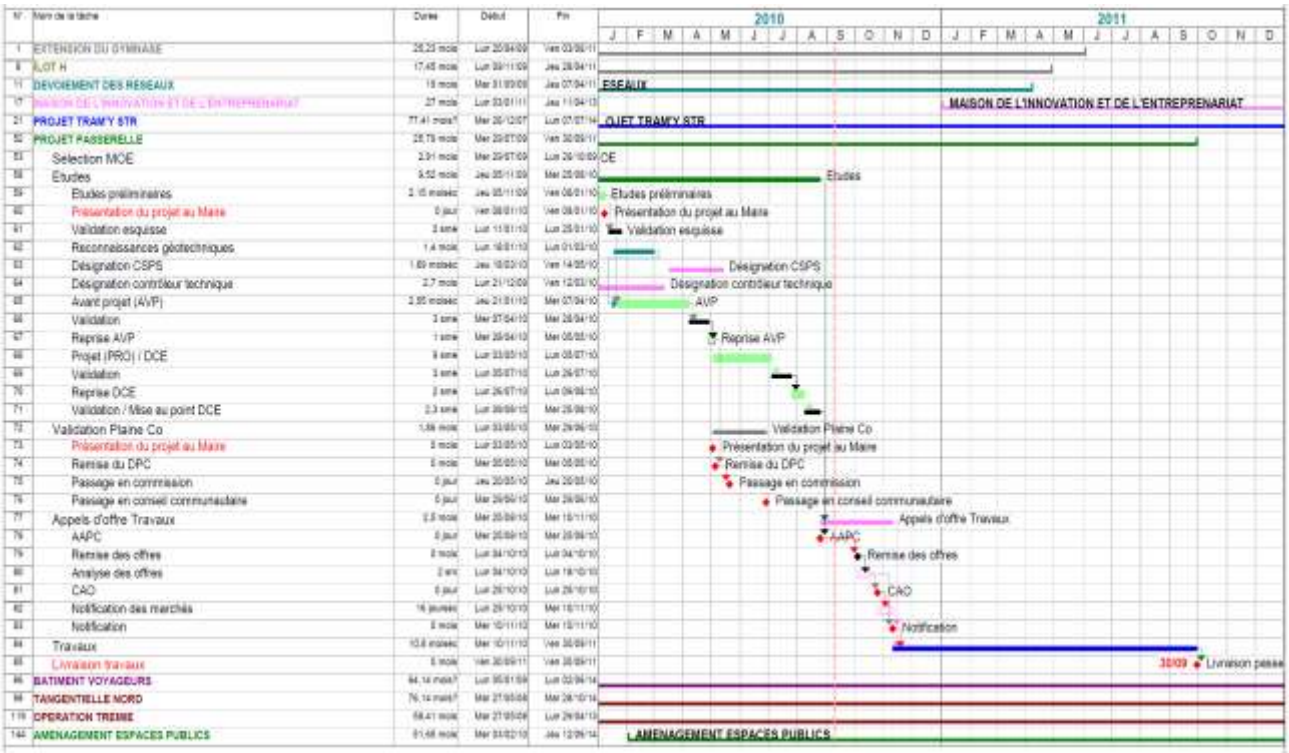
Programme de l'ouvrage

Les travaux de la Tangentielle Nord et la suppression du passage à niveau PN24 à Villetaneuse nécessitent le rétablissement de la continuité piétonne de part et d'autre des voies ferroviaires de la Grande Ceinture et de la future Tangentielle Nord, entre les pôles urbains nord (centre-ville) et sud (cité Allende, Université) de la Ville.
Par ailleurs, le bâtiment voyageur étant réalisé en pont, au-dessus des voies ferrées, la passerelle constituera l'accès à ce bâtiment voyageur.
Cette passerelle piétonne sera réalisée dans l'axe de l'Hôtel de Ville de Villetaneuse.
La passerelle, telle que présentée dans le projet, a une longueur de 150 m et une largeur de 6 m. Elle est composée d'une travée centrale et de deux escaliers longs de part et d'autre de cette travée.
Ses deux appuis sont positionnés sur l'espace public, en-dehors du domaine ferroviaire.
La hauteur libre dégagée au-dessus de la Grande ceinture, dans tous les cas de charge est de 5,35 mètres (y compris la marge d'entretien) et celle dégagée au-dessus de la future Tangentielle nord est de 5,70 mètres.
La référence NGF de la Grande ceinture est de 41.00, soit une côte NGF à dégager de 46.35, et celle de la Tangentielle Nord 40.90, soit une côte NGF à dégager de 46.60.
La passerelle est équipée de deux ascenseurs permettant l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. La pente de la passerelle entre les deux ascenseurs est conforme aux normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.
Le principe est d'avoir une passerelle la plus courbe possible dont les garde-corps deviennent de plus en plus enveloppants au fur et à mesure que l'on s'approche des caténaires. La protection des usagers de la passerelle vis-à-vis de la caténaire sera assurée conformément au document repris en annexe, étant entendu que, compte tenu du site, la hauteur totale minimale des auvents verticaux sera de 2.50 m.

Calendrier prévisionnel

- Réalisation des études : septembre 2009-juillet 2010

- Travaux : décembre 2010-septembre 2011
  - Etudes d'exécution : décembre 2010-mars 2011
  - Gros-œuvre : janvier-avril 2011
  - Pose des travées : 25 et 26 juin 2011
  - Mise en service : fin septembre 2011



Echéancier de paiement

ECHEANCIER PREVISIONNEL

€ HT

	1er semestre 2011	**solde**	**TOTAL**
Passerelle			
études (MOE+CSPS+CT)	150 000	70 275	220 275
travaux	4 000 000	939 011	4 939 011
Travaux connexes, frais MOE et frais MOA RFF	100 000	138 300	238 300
Total	**4 250 000**	**1 147 586**	**5 397 586**

Financement du STIF	**1er semestre 2011**	**solde**	**TOTAL**
	950 000	50 000	**1 000 000**

Syndicat des Transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
11 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2011/0038
Séance du 9 février 2011

PROLONGEMENT A L'EST DE LA LIGNE 11 DU METRO BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE ET LANCEMENT DES ETUDES DE SCHEMA DE PRINCIPE

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,

VU Le Code des transports (partie législative) ;
VU les articles L 121-8 et suivants du code de l'environnement ;
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°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du Débat Public ;
VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le Contrat de Projets Etat Région Ile-de-France 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
VU la délibération n°2009/1021 du Conseil du STIF du 9 décembre 2009 approuvant le Dossier des objectifs et caractéristiques principales du prolongement à l'est de la ligne 11 ;
VU la décision de la Commission nationale du débat public n°2010/06/L11/1 en date du 3 février 2010 recommandant l'organisation d'une concertation préalable sous l'égide d'un garant ; et la décision n°2010/26/L1/2 en date du 7 avril 2010 nommant M. Jean Pierre Tiffon comme garant de la concertation sur le prolongement à l'est de la ligne 11 ;
VU la délibération n° 2010/0382 du Conseil du STIF du 7 juillet 2010 sur les modalités de la concertation du prolongement de la ligne 11 ;
VU le rapport n°2011/0038 ;
VU les avis de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 2 février 2011et de la Commission de la démocratisation du 3 février 2011.

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

ARTICLE 1 : d'approuver le bilan de la concertation du STIF, en prenant en compte les enseignements de la concertation et de prendre acte du rapport établi par la personnalité garante de la concertation nommée par la Commission nationale du débat public,

ARTICLE 2 : afin de tenir compte des enseignements de la concertation, d'approfondir les études du projet sur les bases du tracé n°2, soumis à la concertation, et de réaliser le schéma de principe, le dossier d'enquête publique avec toutes les études afférentes (étude d'impact,...), sur le programme suivant :

- le tracé n°2 d'une longueur de 5,7 kilomètres, qui prévoit la construction de six nouvelles stations entre le terminus actuel de la ligne 11 Mairie des Lilas et la gare RER Rosny-Bois-Perrier : Liberté, Place Carnot, Hôpital intercommunal, Boissière 2, Londeau-Domus et Rosny-Bois-Perrier et la réalisation d'un ouvrage aérien après la station Boissière 2 et

jusqu'à l'échangeur A3/A86, en raison des caractéristiques topographiques du secteur et des contraintes techniques liées au métro ;

- la localisation du site de maintenance à Rosny-sous-Bois ;
- l'étude d'une réalisation du prolongement en envisageant une seule opération de construction.

Par ailleurs, en réponse aux observations soulevées pendant la concertation, un certain nombre d'éléments feront l'objet d'études complémentaires :

- l'évolution du matériel roulant et de son exploitation ;
- l'étude de la mise aux normes et de l'accessibilité des stations existantes.

Enfin, en vue de préparer le schéma de principe et pour tenir compte des avis recueillis lors de la concertation, le Conseil s'engage à compléter les études de faisabilité afin d'améliorer la desserte :

- du boulevard de la Boissière à Montreuil par la station Boissière 2;
- de la Cité Cachin et du secteur de la Place du 19 mars 1962 à Romainville par la station Liberté.

ARTICLE 3 : de travailler, dans le cadre de la Charte pour un développement durable autour du prolongement de la ligne du métro n°11, pilotée par la Région Île-de-France:

- à l'accès des modes actifs (cycles, piétons) aux stations,
- à la restructuration du réseau bus.

ARTICLE 4 : le Conseil s'engage à maintenir un dispositif d'information du public jusqu'à l'enquête publique.

ARTICLE 5 : la Directrice générale est autorisée à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet.

ARTICLE 6 : la Directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et est habilitée à signer tout document s'y référant.

Le Président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des Transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
11 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2011/0039

Séance du 9 février 2011

CONCLUSIONS DU DEBAT PUBLIC ET DECISION DU STIF PROLONGEMENT DU RER E A L'OUEST (EOLE)

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France,

VU le code des transports (partie législative) ;

VU les articles L 121-8 et suivants du code de l'environnement et notamment l'article L121-13 et L.121.13.1;

VU l'article 14 de la loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, qui fait figurer « le prolongement de la ligne EOLE vers Mantes » au nombre des actions prioritaires ;

VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France telle que codifiée dans le code des transports;

VU le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France tel que codifié dans le code des transports;

VU le décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public (CNDP) tel que codifié dans le code des transports ;

VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Île-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France tel que codifié dans le code des transports ;

VU le Contrat de Projets Etat Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;

VU la délibération n°2009/1020 du Conseil du STIF du 9 décembre 2009 approuvant le Dossier des objectifs et caractéristiques principales (DOCP) du prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest ;

VU la saisine conjointe en date du 18 décembre 2009 par RFF et le STIF de la Commission nationale du débat public (CNDP) ;

VU le compte-rendu du débat public présenté le 7 février 2011 par le président de la commission particulière du débat public du projet de prolongement du RER E à l'ouest ;

VU le bilan du débat public du projet de prolongement du RER E à l'ouest établi par le président de la CNDP en date du 7 février 2011 ;

VU le rapport n° 2011/0039 ;

VU les avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 2 février 2011 et de la commission de la démocratisation du 3 février 2011 ;

Considérant en premier lieu que :

- La qualité du débat public et la diversité des opinions exprimées ont permis l'échange de points de vues riches et argumentés sur l'opportunité du projet, ses objectifs, ses principales caractéristiques et sur ses conditions de développement ;
- Le débat public a largement confirmé l'opportunité du projet ainsi que le bien-fondé de ses principaux objectifs et fonctionnalités, à savoir :
    - Le développement d'un axe est-ouest complémentaire au RER A, contribuant à alléger la charge de celui-ci et à améliorer le maillage du réseau express régional ;
    - La satisfaction de besoins différenciés de déplacements :

        - Des habitants de l'est de la région parisienne, dans leurs relations avec La Défense et l'Opération d'intérêt national de Seine Arche à Nanterre ;
        - Des habitants de Seine-Aval, en relation avec Paris, le quartier central d'affaires de Saint-Lazare et La Défense, aussi bien que pour la desserte interne de l'Opération d'intérêt national de Seine Aval et de ses pôles d'emplois ;
        - Des usagers de La Défense-Nanterre, qui utilisent de façon très majoritaire les transports collectifs ;
        - Des Franciliens de manière générale dans leurs relations entre l'ouest francilien et le réseau ferroviaire régional, national et européen desservi par les gares du Nord et de l'Est, et pour un accès facilité à l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle ;
        - Des Normands, dans leurs relations existantes quotidiennes avec Paris, notamment le quartier central d'affaires de Saint-Lazare, et celles en développement de La Défense et Nanterre.
    - La desserte de pôles d'emplois en développement à La Défense, et en émergence à Nanterre et en Seine Aval ;
    - La contribution à l'amélioration de la régularité sur le RER A et la ligne Paris-Mantes via Poissy, ainsi que la réduction de la saturation de la gare Paris-Saint Lazare.
- Le débat public a mis en évidence que le projet constituait une réponse adaptée et urgente, qui appelle un calendrier accéléré de réalisation ;
- Les participants ont exprimé des points de vue concordants sur le tracé qui :
    - Montrent une large adhésion au tracé passant par le Porte Maillot, considéré comme bénéfique au développement du secteur du Palais des congrès, et impliquant la réalisation d'une gare intermédiaire en correspondance avec le RER C, la L1 du métro et la desserte par bus de l'aéroport de Beauvais ;
    - Accordent une importance certaine à l'optimisation des correspondances avec le RER A à La Défense, et donc à la proximité avec Cœur Transport ;
    - Sans trancher nettement entre les options de raccordement à Nanterre avec la ligne existante, mettent en avant la nécessité de ne pas occasionner de nouvelles nuisances sonores et visuelles, et retiennent l'insertion urbaine et l'environnement comme des critères clés d'évaluation.
- L'organisation de l'exploitation selon un schéma en recouvrement a fait l'objet d'un consensus ;
- Le débat public a permis d'échanger de façon argumentée avec les participants sur la grille de desserte, qui a été validée en Conseil du STIF dans le cadre du DOCP, afin d'en expliciter les finalités, les contraintes et les équilibres ;
- A cet égard, les participants ont fait connaître leurs principales observations :
    - Une clarification est attendue sur la régularité du service de transport – qui constitue une exigence du projet - sur la qualité des temps de trajet en direction de Paris-Saint-Lazare, sur le confort et sur l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite ;
    - L'arrêt commercial d'un maximum de trains en gare Eole-Evangile est demandé ;
    - La suppression de l'arrêt à Houilles-Carrières du train Mantes-Paris du fait de la mise en place du RER E prolongé est fortement regrettée, et plus généralement l'absence d'arrêt du RER E dans la boucle de Montesson ;
    - La mise en place d'une offre nouvelle avec arrêt à Pont Cardinet des trains reliant Paris Saint-Lazare à La Défense est attendue comme une partie liée au projet Eole. .

- Plusieurs acteurs ont formulé leur exigence relative à l'insertion urbaine du projet et sur le désenclavement de certains territoires, en particulier :
    - La nécessité d'étudier le projet de gare à Nanterre-La Folie en relation avec le projet d'aménagement urbain porté par l'aménageur public et la ville de Nanterre ;
    - Le besoin de concevoir des rabattements en bus et une intermodalité efficaces pour conforter la performance du projet au plus près des besoins de déplacement locaux comme dans les relations entre la rive gauche et la rive droite de la Seine en Seine Aval.
- Le débat a donné l'occasion au STIF de rappeler que le prolongement du tramway T2 et le projet d'extension T1 par un TCSP apporterait une première réponse au besoin de transport du quartier du Petit Nanterre, et que le projet Arc Express pourrait permettre la desserte de ce territoire ;
- Une attention particulière a été portée sur les nuisances créées par les travaux du RER E prolongé, sur les impacts du projet en termes de bruit et sur les nuisances sonores actuelles ;
- Certains acteurs sensibilisés attendent de connaître les modalités de la poursuite de la concertation après le débat public.

Considérant en deuxième lieu que :

- De nombreux acteurs ont exprimé le besoin de bénéficier d'une offre de transport collectif de qualité, coordonnée et adaptée aux besoins de développement des territoires, s'agissant en particulier des lignes du RER E actuel, du RER A (et de ses branches vers Poissy et Cergy), des trains Transilien sur Paris-Saint-Lazare des lignes L (vers Cergy et par la boucle de Montesson), J (ligne Paris-Mantes par Conflans-Sainte-Honorine, et par Houilles-Carrières-sur-Seine) ;
- Plusieurs acteurs ont également souhaité situer le projet Eole dans une perspective plus large intégrant les projets ferroviaires à venir tels que la Tangentielle Ouest et la Tangentielle Nord ;
- Le projet d'une ligne nouvelle entre Paris et la Normandie a ainsi ouvert un cadre favorable pour la densification, la réorganisation et le développement des dessertes dans l'ouest francilien.

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

ARTICLE 1 : de prendre acte
- Du compte-rendu rédigé par la Commission particulière du débat public et du bilan dressé par le président de la CNDP sur le prolongement du RER E à l'ouest (EOLE) porté par le STIF et RFF ;
- De l'expression générale et manifeste des bénéfices apportés par le projet en termes de transport et de développement du territoire.

ARTICLE 2 : en prenant en compte les enseignements du débat public relatifs à l'opportunité et la teneur du projet de prolongement à l'ouest du RER E, de poursuivre le projet et les études y afférant sur la base des éléments présentés au débat et en particulier :
- Le tracé Haussmann-Saint Lazare-La Défense avec une gare intermédiaire au niveau de la Porte Maillot en interconnexion avec le RER C et la ligne 1 du métro ;

- Une gare à La Défense sous le CNIT. La gare devra permettre de satisfaire principalement un objectif de performance des échanges entre le RER E et le RER A ;
- Une gare à Nanterre dans le secteur des Groues, dont la conception devra se faire en adéquation avec le projet urbain de l'aménageur public et la Ville de Nanterre ;
- Un principe d'exploitation en recouvrement afin de préserver le niveau de performance du RER E actuel.

ARTICLE 3 : que les études de schéma de principe :
- Pour le raccordement à la ligne existante, et afin de répondre à la demande d'insertion urbaine, seront menées en concertation avec le public, la Ville de Nanterre et l'aménageur public, et ce en privilégiant l'option du saut de mouton sur la Seine ;
- Seront menées en veillant à la compatibilité du projet avec les autres projets de transport ferrés de l'ouest francilien, et notamment avec le projet d'une nouvelle ligne entre Paris et La Normandie ;
- Intégreront l'objectif d'accessibilité des gares ;
- Continueront à intégrer les objectifs de performance du RER E en matière de capacité de transport, de régularité, de confort, de sureté ;
- Intègreront la problématique d'insertion urbaine en articulation avec les aménageurs et les collectivités concernés ;
- Préciseront les impacts du projet en matière de nuisances sonores ;
- Vérifieront la stabilité de l'exploitation et la robustesse de la grille de desserte 2020 présentée au débat public ;
- Prendront en compte le besoin d'arrêt commercial d'un maximum de trains en gare d'Evangile ;
- Chercheront la meilleure articulation avec le projet de métro de rocade automatique notamment à Nanterre et La Défense ;
- Amorceront la définition des perspectives de rabattement et d'intermodalité liées au projet en tenant compte de la nécessité d'optimiser les échanges, d'une part sur le territoire de Nanterre et d'autre part entre les deux rives de Seine en Seine Aval.

ARTICLE 4 : de s'engager à
- Poursuivre, parallèlement au projet, les études visant à répondre à l'objectif de desserte du quartier des Batignolles par la gare SNCF de Pont Cardinet et de création d'un lien piétonnier entre les gares du Nord et de l'Est sous maîtrise d'ouvrage RFF ;
- Mettre en œuvre les conditions d'amélioration de la situation du RER A, notamment en poursuivant les études de schéma directeur de cette ligne ;
- Etudier l'amélioration possible de l'offre de service sur les autres lignes du réseau Transilien (RER E actuel, Groupe VI et Groupe III) et ce notamment dans le cadre de l'étude des schémas de secteur et schémas directeur en cours ou à initier dans les meilleurs délais ;
- Etudier, à l'occasion des réflexions sur la création d'une ligne nouvelle entre Paris et la Normandie, la création d'arrêts dans la boucle de Montesson ainsi que la diversification des missions en Seine Aval pour répondre aux besoins de transport et de développement prévisibles à cet horizon ;
- Chercher à optimiser les délais en matière de procédures en lien avec les autorités compétentes.

ARTICLE 5 : décide de poursuivre la concertation aux côtés de RFF et ce jusqu'à l'enquête publique.

Le STIF prolongera, avec RFF, le dialogue établi à l'occasion du débat public avec les collectivités locales, les acteurs socio économiques, le monde associatif et les populations.

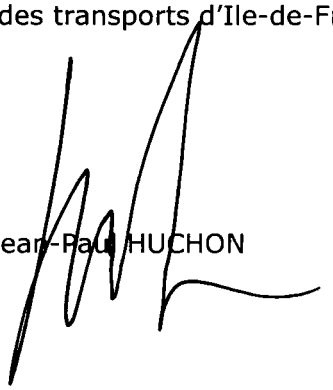
La démarche de participation et d'information se poursuivra lors de la phase d'études d'avant-projet jusqu'à l'enquête publique et durant les travaux, jusqu'à la mise en service de la branche ouest du RER E.

ARTICLE 6 : de demander à la directrice générale du STIF et à RFF d'engager les études de schéma de principe selon les termes de la présente décision.

ARTICLE 7 : d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet.

ARTICLE 8 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Île-de-France et est habilitée à signer tout document s'y référent.

Le Président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France



Jean-Paul HUCHON

Syndicat des Transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
11 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2011/0040
Séance du 9 février 2011

PROLONGEMENT DE LA LIGNE 12 DU METRO AVANT-PROJET DE LA PHASE 2 DE FRONT POPULAIRE (ex-PROUDHON-GARDINOUX) A MAIRIE D'AUBERVILLIERS

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,

VU le code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le contrat de plan 2000-2006 Etat – Région signé 18 mai 2000 ;
VU le Contrat de Projets Etat Région Ile-de-France 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
VU les décisions du Conseil d'Administration du STIF n°7451 et 7452 du 4 avril 2002 définissant respectivement les opérations faisant l'objet d'un schéma de principe et d'un avant-projet et définissant le contenu de ces dossiers ;
VU le schéma de principe du prolongement de la ligne 12 à la Mairie d'Aubervilliers approuvé par le Conseil du STIF du 14 février 2002 ;
VU l'arrêté interpréfectoral déclaratif d'utilité publique n°04-2378 du 8 juin 2004 portant sur les deux phases de l'opération ;
VU l'avant projet « A4c-Ligne 12-Prolongement à Mairie d'Aubervilliers (Phase 1) » approuvé par décision du Conseil d'Administration du STIF n°8288 du 8 avril 2005 ;
VU le rapport n ° 2011/0040 ;
VU l'avis de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 2 février 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

ARTICLE 1 : Le dossier d'avant-projet élaboré par la RATP « Prolongement de la ligne 12 du métro Phase 2 de Front Populaire à Mairie d'Aubervilliers » est approuvé pour un montant de 172,3 M€ aux conditions économiques de janvier 2006 à l'exception des éléments proposés par la RATP sur les coûts d'exploitation et le coût du transfert et d'adaptation du matériel roulant supplémentaire requis.

ARTICLE 2 : La convention de financement n°2 de réalisation des études projets et des premiers travaux préparatoires est approuvée.

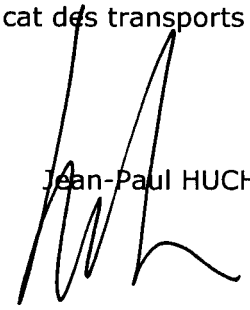
ARTICLE 3 : La RATP, en tant que maître d'ouvrage, est invitée à poursuivre les études de niveau projet et à réaliser les premiers travaux préparatoires prévus dans le cadre de la convention de financement n°2, correspondant à un montant de 7,154 M€ aux conditions économiques de janvier 2006, afin de permettre un report du terminus de la ligne 12 à Mairie d'Aubervilliers au 2nd trimestre 2017 et la mise en accessibilité de la station Porte de la Chapelle à la fin du 1er trimestre 2018.

ARTICLE 4 : La Directrice générale est mandatée pour définir avec la RATP la contribution publique pour l'exploitation de la ligne 12 du métro prolongée à Mairie d'Aubervilliers, au plus tard 18 mois avant la mise en service du projet ainsi que sur le coût du transfert et de l'adaptation du matériel roulant supplémentaire requis.

ARTICLE 5 : La Directrice générale est autorisée à adopter toute décision permettant la concrétisation du projet.

ARTICLE 6 : La Directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le Président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France



Jean-Paul HUCHON

Prolongement du métro ligne 12 à la mairie d'Auberviliers-phase 2

Convention de financement n°2 : réalisation des études projets et des premiers travaux préparatoires.

Entre

En premier lieu,

L'État, représenté par le Préfet de la région Île-de-France, Préfet de Paris,

Le Conseil Général de la Seine-Saint-Denis, représenté par le Président du Conseil Général de la Seine-Saint-Denis, dûment mandaté par la délibération n° _____ de la commission permanente du Conseil général en date du _____

Ci-après désignés les financeurs.

En deuxième lieu,

La RATP, Régie Autonome des Transports Parisiens, Etablissement Public à caractère industriel et commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS B775663438, dont le siège est à Paris 12ème, 54 quai de la rapée, représenté par son président directeur général

Ci-après désigné RATP ou maître d'ouvrage

En troisième lieu,

Le STIF, Syndicat des Transports d'Île-de-France, représenté par sa Directrice Générale, dûment mandatée par délibération du conseil n°2006/2017 du 15 mars 2006 (art. 1.10.2)

Ci-après désigné par STIF

En présence de,

La Région Île-de-France, représenté par le Président du Conseil régional d'Île-de-France, en qualité de financeur de l'opération au titre des contrats de plan 2000 – 2006 et de projets 2007 – 2013.

Visas

Vu la Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation sur les transports intérieurs ;

Vu le décret 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

Vu l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France modifiée ;

Vu le décret 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'île de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ;

Vu contrat de plan 2000-2006 Etat – Région signé 18 mai 2000 ;

Vu le Contrat de projets 2007-2013 État – Région Île-de-France signé le 23 mars 2007;

Vu le schéma de principe du prolongement de la ligne 12 à la Mairie d'Aubervilliers approuvé par le Conseil du STIF du 14 février 2002.

Vu l'arrêté inter préfectoral déclaratif d'utilité publique n°04-2378 du 8 juin 2004 portant sur les deux phases de l'opération.

Vu l'avant projet « A4c-Ligne 12-Prolongement à Mairie d'Aubervilliers (Phase 1) » approuvé par décision du Conseil d'Administration du STIF n°8288 du 8 avril 2005.

VU la convention de financement entre l'Etat, la Région Ile de France, la RATP et le STIF relative aux études d'Avant-Projet de l'opération Métro Ligne 12 – Prolongement à Mairie d'Aubervilliers (phase 2), notifiée le 13 juin 2009.

Vu l'avant projet de l'opération « Métro Ligne 12 Prolongement à Mairie d'Aubervilliers – Phase 2 » approuvé par le conseil du STIF le

Vu l'avant projet de l'opération « Métro Ligne 12 Prolongement à Mairie d'Aubervilliers – Phase 2 » approuvé par le conseil d'administration de la RATP le .

Considérants

Il est convenu ce qui suit :

0 Préambule

Le projet de prolongement de la ligne 12 du métro à la Mairie d'Aubervilliers est inscrit au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France de 1994 et au Schéma Directeur voté en septembre 2008 par le Conseil Régional. Ce prolongement est prévu pour être réalisé en deux phases :

- Une première phase où l'intégralité du gros-œuvre, notamment le tunnel de 4,2 kilomètres, est creusé depuis Porte de la Chapelle jusqu'à Mairie d'Aubervilliers avec réalisation et ouverture commerciale de la première station Front populaire (ex Proudhon-Gardinoux) avec report de l'ensemble des installations de terminus notamment de nouvelles positions de garages des rames. Cette première phase créée également de nouveaux accès sud pour la station Porte de la Chapelle. La première phase est en cours de réalisation, celle-ci ayant débutée en 2008 avec une mise en service prévue en 2012.

- Une seconde phase comprenant la réalisation et l'ouverture des deux stations suivantes Pont de Stains et Mairie d'Aubervilliers, cette dernière devenant le nouveau terminus commercial. Les positions de garages sont également reportées et la station Porte de la Chapelle est rendue totalement accessible.

Cette convention de financement porte sur la phase 2 du prolongement de la ligne 12 à Mairie d'Aubervilliers inscrite au Contrat de Projets 2007-2013.

A ce titre, les parts respectives de l'Etat et de la Région ont été modifiées pour prendre en compte un accord de décroisement sur certains projets[1]. Cette disposition s'applique à compter de cette tranche fonctionnelle de l'opération.

[1] L'accord de décroisement, validé par le président du Conseil régional d'Ile-de-France et par le préfet de la région Ile-de-France lors du comité de gestion du 4 décembre 2007, modifie à enveloppes globales respectives constantes les répartitions financières Etat-Région inscrites en annexe 1 du contrat de projets pour certaines opérations ; ainsi, pour faciliter le financement des opérations prêtes à être engagées en travaux, la Région a pris en charge la part de l'Etat sur 3 projets (TCSP Sénart-Corbeil, T7 Villejuif – Athis-Mons, T8 Saint-Denis–Epinay-Villetaneuse), et l'Etat prend en charge la part de la Région sur le présent projet pour des montants équivalents

Le contenu détaillé de cette phase 2 est indiqué ci-dessous :

0.1 Infrastructures

La station « Pont de Stains » est réalisée à ciel ouvert. Elle comporte 2 quais latéraux d'une longueur de 80 m, une salle des billets, des locaux techniques (poste de redressement) et sera accessible aux personnes à mobilité réduite.

La station « Mairie d'Aubervilliers » est réalisée à ciel ouvert. C'est une station terminus équipée de 3 voies. Elle comporte un quai central et un quai latéral d'une longueur de 80 m, une salle des billets, des locaux techniques (exploitation, fonctionnement des installations, entretien, ventilation, attachement conducteurs) et sera accessible aux personnes à mobilité réduite.

Des ouvrages dits annexes seront construits à ciel ouvert : un ouvrage de ventilation et de désenfumage et un accès Pompiers.

Un ouvrage d'accès pompiers muni d'un sas d'accès au tunnel est également mis en place dans le puits Valmy situé en extrémité du tunnel, puits réalisé en phase 1 du prolongement pour la sortie du tunnelier.

0.2 Matériel roulant

L'exploitation de la ligne prolongée sera assurée par du matériel MF 67 issu d'autres lignes. Le prolongement nécessite 3 rames supplémentaires, qui proviendront du redéploiement du parc de matériel MF 67.

0.3 Garages et maintenance

L'arrière-gare de Mairie d'Aubervilliers est équipée de positions de garage se substituant aux positions de garage situées au-delà de Front Populaire mises en service à l'issue de la phase 1.

La maintenance et le gros entretien du matériel continueront d'être assurés aux ateliers de Vaugirard. La maintenance de proximité sera réalisée dans un nouveau centre de dépannage des trains situé en amont de la station Mairie d'Aubervilliers et construit à ciel ouvert, en même temps que la station.

0.4 Mise en accessibilité complète de la station Porte de la Chapelle

La station « Porte de La Chapelle » voit sa mise en accessibilité finalisée. Le déplacement du centre de dépannage des trains à Mairie d'Aubervilliers permet de condamner la voie centrale pour réaliser un large quai central sur lequel est installé un ascenseur coté sud.

1 Objet de la convention

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés au projet, objet de la présente convention la dénomination unique suivante : « Métro ligne 12 – Phase 2 – 2 ème convention ».

La présente convention a pour objet :

- de définir les modalités de financement des études et premiers travaux dont :
  - des études de projet hors équipement,
  - des études et essais géotechniques,
  - de la préparation des dossiers de consultation pour les travaux de génie civil,
  - des acquisitions foncières,

- des études et premiers dévoiements de réseaux concessionnaires,
- des travaux de renforcement des sols préalables au passage du tunnelier au niveau des futurs raccordements des ouvrages annexes,

- de définir l'organisation de la maîtrise d'ouvrage des études ;
- de préciser le contenu des études nécessaires à la constitution des dossiers ci-dessus et notamment des livrables remis aux signataires de la convention ;
- de préciser les conditions de suivi de ces études dans le respect du calendrier général du projet.

2 Définition du programme de la présente convention

La présente convention concerne les études projet (hors équipements), de préparation des dossiers d'achats de Génie Civil et des études de déviations de réseaux. Elle fait suite à l'élaboration des études d'avant projet menées sur la période de décembre 2008 à décembre 2010.

Le calendrier du projet prévoit pour la phase 2 uniquement :

- 10 mois pour les études de projet Génie Civil ;
- 7 mois pour les études de déviations de réseaux ;
- 18 mois pour les études de projet aménagements hors équipements ;
- 10 mois pour les études de préparation des dossiers de consultation pour les travaux de génie civil ;
- 3 mois pour de premiers travaux.

2.1 Rappel des éléments d'étude fournis à l'étape précédente

Les études d'Avant projet ont porté sur les deux nouvelles stations à réaliser à savoir Pont de Stains et Mairie d'Aubervilliers, les ouvrages annexes nécessaires, le centre de dépannage des trains, l'équipement du tunnel, des stations et des positions de garages, les coûts de mise en service et le matériel roulant supplémentaire nécessaire.

Un Avant-projet administratif a été remis par la RATP, au STIF ainsi qu'aux financeurs. Ce dernier fait l'objet d'un projet de délibération en Conseil du STIF concomitamment à la présente convention.

A l'issue des études de l'avant-projet sur la phase 2 de la ligne 12, un coût objectif de 172,3M€ aux conditions économiques de janvier 2006 a été fixe pour les coûts d'infrastructure, ce coût se décompose en :

- 170,1M€ de dépenses d'infrastructures (hors options) ;
- 2,2M€ pour les études d'Avant-projet déjà financées.

2.2 Programme de l'étude, objet de la présente convention

Le programme porte sur les études projets de la phase 2 et d'autres éléments détaillés à l'article 1 de la présente convention.

2.2.1 Les livrables

Les livrables comprennent une synthèse des études objet de la présente convention.

L'ensemble des documents sera remis aux signataires de la présente convention en deux exemplaires papiers et un exemplaire sous format informatique.

2.2.2 Calendrier de réalisation des études et premiers travaux

Le STIF s'entend à respecter, et à faire respecter le calendrier général du projet défini à l'article 2, et plus particulièrement le planning de l'étude.

Le délai de réalisation des études de niveau projet et des éléments précédemment cités est fixé à 24 mois à compter de la date de notification de la présente convention par le STIF aux parties ;sous réserve du respect par les financeurs de la mise en place des financements correspondants et de leurs paiements.

3 Rôle et engagements des parties

3.1 La maîtrise d'ouvrage des études

3.1.1 L'autorité organisatrice des transports

Conformément aux dispositions prévues à l'article 14 du décret portant statut du STIF, le STIF veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

A cet effet, il suit la mise en œuvre et veille au respect 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.

3.1.2 Identification du maître d'ouvrage

En vertu de l'article 15 du décret portant statut du STIF et par délibération du conseil du STIF susvisés, le STIF désigne les maîtres d'ouvrage de l'étude le cas échéant et suivant la nature du projet. Dans ce cas, il assurera la coordination de la maîtrise d'ouvrage des études formalisée via une convention passée avec chaque maître d'ouvrage.

La RATP est maître d'ouvrage de la phase 2 du prolongement de la ligne 12 du métro à Mairie d'Aubervilliers.

Les rôles du maître d'ouvrage sont définis conformément à la loi n°85-704 du 12 juillet 1985.

3.1.3 Périmètre d'intervention du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage est responsable de la conception du système et des ouvrages qui le composent, ainsi que de leur aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'avant projet approuvé par le conseil du STIF le .

Il s'assure également de coordonner le projet en accord avec les projets urbains ou de voirie connexes portés par les collectivités territoriales du secteur.

En tant que maître d'ouvrage, la RATP est responsable du respect des délais, des dépenses et de leur échelonnement, dans la mesure où les financeurs ont eux même respecté le programme de mise en place des financements et leurs paiements.

3.2 Les financeurs

3.2.1 Identification

Le financement des études et premiers travaux, objet de la présente convention, est assuré par :

- L'Etat, pour sa part de financement inscrit au Contrat de Projets 2007-2013 ;
- Le Département de la Seine-Saint-Denis.

3.2.2 Engagements

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à verser les subventions nécessaires à la réalisation des études et travaux décrits à l'article 2 de la présente convention et réalisés par le maître d'ouvrage selon le plan de financement détaillé à l'article 4.3.

4 Modalités de financement et de paiement

4.1 Estimation du coût de l'étude et des premiers travaux

Le coût prévisionnel des dépenses relatives aux études de projet et aux premiers travaux préparatoires, est évaluée à 7 154 000€ aux conditions économiques de janvier 2006 soit 9 038 000€ courants.

4.2 Programme d'études du maître d'ouvrage

4.2.1 Tableau de synthèse de répartition des coûts par maîtres d'ouvrage

Les coûts du maître d'ouvrage, rattachés aux périmètres définis à l'article 3.1.3, sont établis comme suit :

Maîtres d'ouvrage	Euros constants CE 2006	Euros courants
RATP	7 154 000,00	9 038 000,00
TOTAL	7 154 000,00	9 038 000,00

Détail de la répartition des coûts du maître d'ouvrage

Le coût prévisionnel détaillé pour le maître ouvrage RATP est joint ci-dessous :

	M€ CE 01/2006
Ouvrages annexes–Renforcement des sols (estimé 0,47M€)Voiries et dévoiement des concessionnaires (estimé 1, 15M€)	1,620
Acquisitions foncières	0,250
Sous total travaux et acquisitions foncières	**1,870**
Frais de maîtrise d'œuvre	4,030
Frais de maîtrise d'ouvrage	1,254
Total HT	**7,154**

4.3 Plan de financement

Le plan de financement établi en euros constants (ce 01/2006) est le suivant :

	FINANCEURS		
MOA	**État**	**CG**	**Total**
RATP	6 551 633 *91,58%*	602 367 *8,42%*	7 154 000 *100%*
Total	**6 551 663**	**602 367**	**7 154 000**

Le plan de financement établi en euros courants est le suivant :

	FINANCEURS		
MOA	**État**	**CG**	**Total**
RATP	8 277 000 *91,58%*	761 000 *8,42%*	9 038 000 *100%*
Total	**8 277 000**	**761 000**	**9 038 000**

4.4 Modalités d'actualisation

Les échéanciers prévisionnels sont ajustés chaque années à l'occasion du comité technique de suivi prévu à l'article 5.1 de la convention, au cours de sa réunion annuelle et sur proposition des maître d'ouvrage en fonction de l'avancement des études, du déroulement des travaux et de l'évolution des taux d'actualisation.

Les conditions économiques de référence de la présente convention sont celles de janvier 2006.

Pour être comparables aux coûts d'objectif, tous les coûts sont calculés aux conditions économiques de référence de la convention par application de l'indice professionnel pertinent (TP01 sauf indication contraire).

Cet indice est également utilisé pour l'établissement des coûts prévisionnels en euros courants fin de chantier :

- à partir des indices connus à la date de la convention ;
- puis de 3 % par an au delà.

Les états d'acompte seront établis à partir des derniers indices connus et pertinents ; l'état du solde sera établi par application des indices définitifs.

4.5 Modalités de versement des crédits de paiement

4.5.1 Versement d'acomptes

Pour le programme objet de la présente convention, le maître d'ouvrage transmettra, auprès de l'ensemble des financeurs, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 1 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagement auxquelles l'appel de fonds se rattache.

La demande de versement comprend :

- l'état d'avancement exprimé en pourcentage de chacun des postes de dépenses tel que définis à l'article 4.2.2 ;
- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses comptabilisées par le maître d'ouvrage indiquant la référence des factures comptabilisées et leur date de facturation ;
- 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 signé par le directeur financier.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par l'Etat et le Département au maître d'ouvrage sont plafonnés à 95% avant versement du solde.

L'annexe 4 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses du maître d'ouvrage.

4.5.2 Versement du solde

Après achèvement des études et travaux de la présente convention, le maître d'ouvrage présente le relevé final des dépenses sur la base des dépenses constatées incluant notamment les frais de maîtrise d'ouvrage.

Le versement du solde est subordonné à la production des livrables indiqués à l'article 2-2-1. Sur la base du relevé final des dépenses, le maître d'ouvrage procède, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde.

4.5.3 Paiement

Le versement des montants de subvention appelés par le maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai de 35 jours à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet.

Dans le cas d'incomplétude du dossier de demande d'appel de fond eut égard à la liste demandée dans l'article 4.5.1, le financeur informe le MOA dans un délai de 10 jours à compter de la date de réception, en motive les raisons et sollicite les pièces manquantes.

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.

4.5.4 Bénéficiaires et domiciliation

Les paiements sont effectués à la RATP sur le compte ouvert au nom de

RATP ENCAISSEMENTS COLLECTIVITES CALYON

Dont le RIB est le suivant

Code Banque	Code guichet	No compte	Clé
31489	00010	00 198 757 753	47

La domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers est :

	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
STIF	Direction des Projets d'Investissement 41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	DPI-POLES Murielle KERBRAT-JACOVELLA	01 53 59 14 28 / murielle.kerbrat @stif.info
État	DRIEA-IF21/23 rue Miollis 75732 PARIS Cedex 15	Service Politique des Transports Cellule Budget et synthèse Financière	01 40 61 89 50 01 40 61 85 61
Région Ile-de-France	Unité Aménagement Durable Transports en Commun Secrétariat Général 35 Boulevard des Invalides 75007 PARIS		
Conseil Général de la Seine Saint Denis	Conseil général de Seine-Saint-Denis, Hotel du Département 93006 Bobigny Cedex	Direction de l'aménagement, bureau des transports,	Elodie Montain 01 43 93 87 06 emontainpenduff @cg93.fr / Bertrand Masquelier 01 43 93 87 46 bmasquelier@cg 93.fr
RATP	Contrôle de Gestion et Finances / Contrôle de Gestion Investissements Maison de la RATP LAC C42 54 quai de la Râpée 75599 PARIS Cedex 12	Contrôle de Gestion et Finances / Contrôle de Gestion Investissements	

4.6 Comptabilité du programme d'études et premiers travaux préparatoires

Le maître d'ouvrage s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres à ces études et premiers travaux préparatoires ainsi que les éventuelles subventions ou financements complémentaires spécifiques qui pourraient être accordés par des tiers sur le projet.

Le maître d'ouvrage conserve l'ensemble des pièces justificatives pendant dix ans, à compter de la date d'expiration de la convention.

5 Obligation d'information par la maîtrise d'ouvrage

Conformément au Contrat de Projets État Région d'Ile-de-France, les financeurs chargent conjointement le STIF d'assurer pour leur compte le contrôle des maîtrises d'ouvrage. Le STIF s'assure notamment du respect, par le maître d'ouvrage, des délais indiqués, de la remise des livrables et des estimations conformément aux articles 2 et 4.2.2 de la présente convention.

A la demande expresse du STIF, le maître d'ouvrage s'engage également à lui fournir directement tous les documents relatifs à l'opération, nécessaires au suivi de la maîtrise d'ouvrage, qu'ils soient à caractère organisationnel (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre) ou technique (dossier projet, dossiers de consultation des entreprises, marchés de travaux et contrôles techniques divers…).

5.1 Comité technique

Il est constitué un comité technique de suivi de l'opération, ci-après désigné « le Comité technique », comprenant l'ensemble des signataires et des maîtres d'ouvrages ayant contracté une convention d'étude avec le STIF dans le cadre de ce projet.

Ce Comité technique se réunit en tant que besoin et au moins deux fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de 4 semaines et les éléments étant envoyés au moins 15 jours au préalable.

Le comité technique est le cadre privilégié permettant :

- de partager les éléments d'études techniques, administratifs, financiers et de délais en impliquant en amont les acteurs de l'opération,
- de suivre le déroulement technique de la démarche,
- de préparer les comités de pilotage et les commissions de suivi.

A cette fin, les membres du comité technique peuvent se faire assister de leurs prestataires et inviter, en tant que de besoin, les partenaires impliqués dans le projet.

5.2 Comité de pilotage

Il est constitué un comité de pilotage comprenant l'ensemble des signataires et placé sous l'autorité conjointe du Préfet de la région Ile de France et du Président du Conseil régional d'Ile de France.

Le Comité de pilotage se réunit au moins une fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de 1 mois et les éléments étant envoyés au moins 15 jours au préalable.

Le comité de pilotage se prononce et valide :

- les orientations et la démarche à engager,
- les conclusions de la démarche à chaque étape importante,
- les présentations pour les commissions de suivi,

- les éléments liés à la communication du projet, aussi bien l'information générale (éléments du plan de communication) que dans le cadre administratif et réglementaire (éléments de la concertation préalable),
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF,
- la clôture des éléments du programme couvert par la convention de financement,
- le programme et le lancement et des études suivantes.

5.3 Commission de suivi

Placé sous la présidence de la directrice générale du STIF, la Commission de suivi comprend les signataires de la convention et les collectivités territoriales concernées par le projet.

Elle se réunit au moins une fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de 1 mois et les éléments étant envoyés au moins 15 jours au préalable.

La Commission de suivi informe ses membres de l'avancement de cette étape 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.

5.4 Information hors comité technique de suivi

Le maître d'ouvrage s'engage pendant toute la durée de validité de la convention :

- à présenter un compte-rendu d'avancement de l'étude devant le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France à la demande de ce dernier,
- à informer le STIF et les financeurs sans délai en cas de difficultés ayant une incidence financière, ou une incidence sur le respect du calendrier, ou une incidence sur le programme.

Le maître d'ouvrage s'engage également à inviter les agents du STIF et les financeurs ou les experts missionnés par celui-ci à assister sur leur demande à toute réunion permettant essentiellement d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet.

Par défaut, les documents présentés dans le cadre des différents comités et conventions sont adressés au moins 15 jours avant la réunion.

5.5 Communication

Dans un souci d'identification des projets inscrits au Contrat de projets Etat-Région, les opérations financées dans ce cadre présenteront les traitements suivants au niveau des logos des partenaires :

- l'ordre entre partenaires : Etat-Region-CG93-RATP-STIF
- l'ordre des financeurs : en fonction du montant des participations

6 Propriété, communication et diffusion des études

L'ensemble des documents et supports d'information mentionnent de manière explicite les logos des co-signataires.

Les études seront communiquées aux signataires. Les résultats des études, après validation par le comité de pilotage, pourront être communiqués aux collectivités territoriales concernées par la présente opération. Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable des parties signataires.

Les présents signataires s'engagent à faire mention des financements accordés par la présente convention dans toute publication ou communication des études qu'elle vise, notamment par une indication portée sur les documents finaux.

Les synthèses des livrables pourront être utilisées librement par les financeurs et le STIF dans le cadre de la poursuite de la réalisation du projet.

7 Gestion des écarts

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 4-1, les co-financeurs sont informés lors du comité technique et/ou du comité de suivi. Le maître d'ouvrage doit obtenir l'accord préalable des co-financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la présente convention doit formaliser cet accord après acceptation des instances décisionnelles de chacune des parties.

8 Dispositions générales

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 4.5.4 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

- des changements dans la répartition des coûts de la maîtrise d'ouvrage mentionnées à l'article 4.2.2 ci avant qui font l'objet d'un accord pris en comité technique et/ou du comité de suivi sous réserve d'un respect du montant de la convention en euros constants.

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.

Les litiges éventuels entre les Parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déférés au Tribunal Administratif de Paris.

8.3 Résiliation de la convention

Les personnes publiques, qui sont parties à cette convention, peuvent prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai, qui ne peut être inférieur à un mois, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les autres personnes publiques sont informées immédiatement de la mise en demeure qui est adressée au bénéficiaire de l'aide, et de la décision de résiliation qui lui fait suite ou qui est prononcée pour motif d'intérêt général.

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération. La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

- si dans ce délai les obligations citées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution,
- si l'inexécution des prestations requises est consécutive à un cas de force majeur.

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. La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation des bénéficiaires des subventions.

8.4 Durée de la convention

La convention prend effet à compter de sa notification par le STIF à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

Elle expire soit en cas de résiliation tel que prévu à l'article 8.3, soit après la réalisation de la plus tardive de l'une des étapes suivantes :

- réception des livrables indiquée à l'article 2-2-1 de la présente convention,
- solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.1.

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.

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux.

Fait en cinq exemplaires originaux.

Le Préfet de région Ile-de-France, Préfet de Paris Daniel CANEPA	La Directrice Générale du STIF Sophie MOUGARD
Le Président du Conseil Général de Seine-Saint-Denis Claude BARTOLONE	Le Président Directeur Général de la RATP Pierre MONGIN

Visa Région d'Ile-de-France

Le Président du Conseil Régional d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

LISTE DES ANNEXES (NON CONTRACTUELLES)

- Annexe 1 : Organigramme nominatif
- Annexe 2 : Planning prévisionnel pour le programme de la présente convention
- Annexe 3 : Calendrier prévisionnel de la totalité de l'opération
- Annexe 4 : Echéanciers financiers prévisionnels de la présente convention

ANNEXE 1 : Organigramme nominatif

Cet organigramme est remis à jour lors de chaque changement de titulaire d'une fonction.

Maîtrise d'ouvrage RATP :

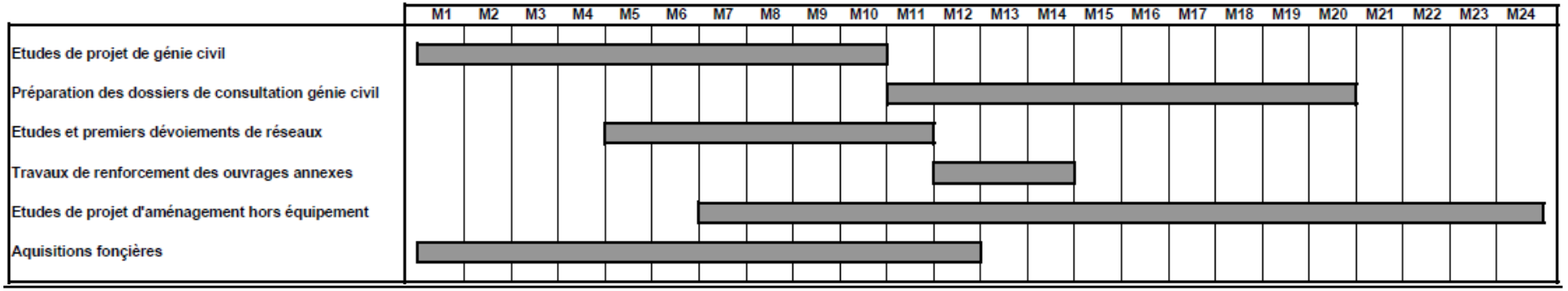
Maître d'ouvrage :

M. Benjamin CLAUSTRE

Directeur de l'Agence pour le Développement Territorial de Seine-Saint-Denis

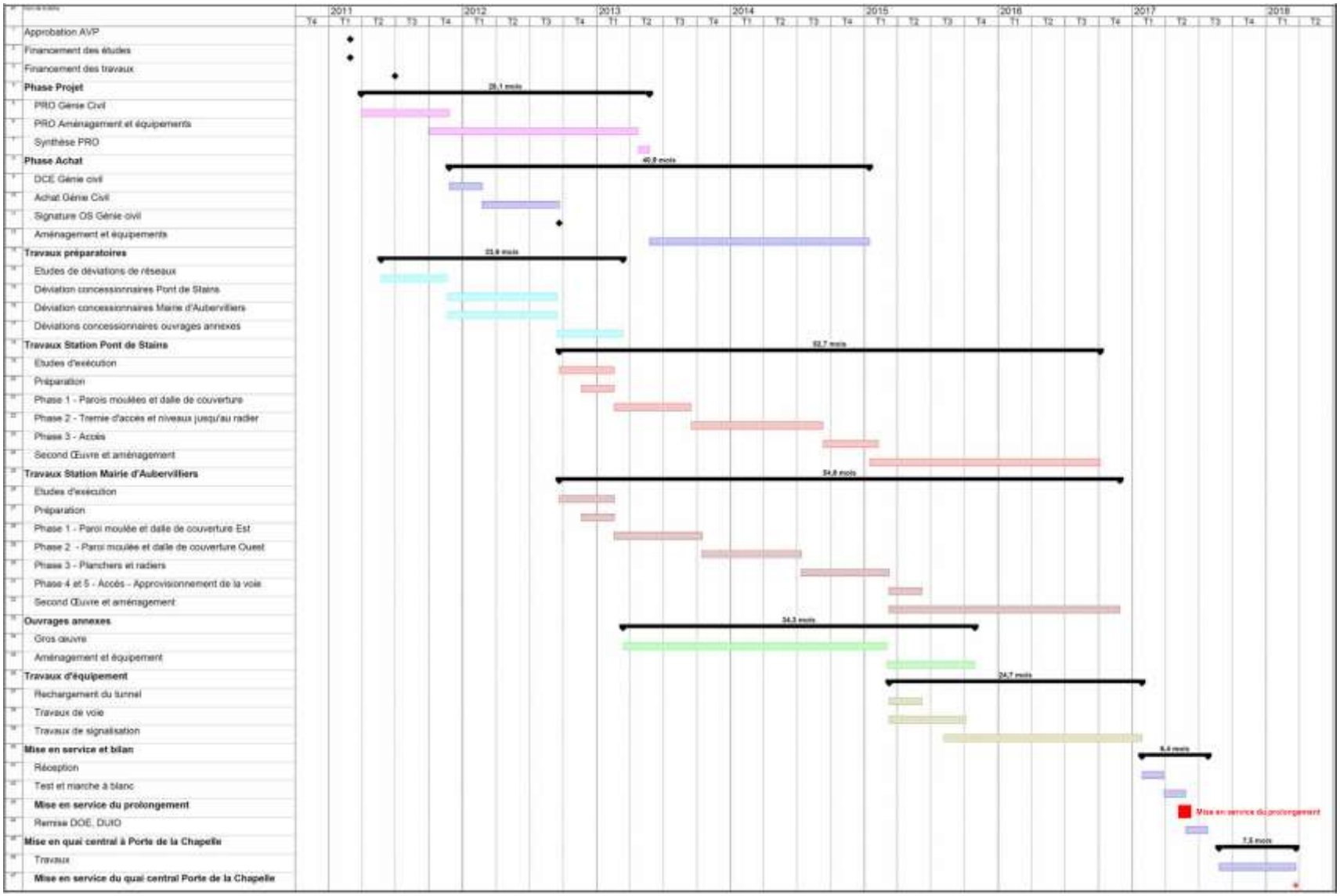
Chef de Projet : M. Philippe MOYAL (RATP/MOT/CDP)

ANNEXE 2 : Planning prévisionnel pour le programme de la présente convention



403

ANNEXE 3 : Calendrier prévisionnel de la totalité de l'opération



ANNEXE 3 : Echéanciers prévisionnels des demandes de versement du Maître d'ouvrage (tableau de prévisions en millions d'euros courants et millions d'euros 2006)

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE EN 2011/2012

M€ Constants CE 2006	2011	2012	TOTAL
Etat	5, 037	1,515	**6,552**
CG 93	0, 463	0,139	**0,602**
Total	5, 500	1,654	**7,154**

M€ Courants	2011	2012	TOTAL
Etat	6,208	2,069	**8,277**
CG 93	0,571	0,190	**0,761**
Total	6,779	2,259	**9,038**

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES DU MAITRE D'OUVRAGE EN 2011/2012/2013

M€ Constants CE 2006	2011	2012	2013	TOTAL
Etat	2,747	2,290	1,515	**6,552**
CG 93	0,253	0,210	0,139	**0,602**
Total	3,000	2,500	1,654	**7,154**

M€ Courants	2011	2012	2013	TOTAL
Etat	3,399	2,917	1,961	**8,277**
CG 93	0,312	0,268	0,181	**0,761**
Total	3,711	3,185	2,142	**9,038**

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS EN 2011/2012/2013/2014

M€ Courants	2011	2012	2013	2014	TOTAL
Etat	2,549	2,188	1,471	2,069	8,277
CG 93	0,234	0,201	0,135	0,190	0,761
Total	**2,783**	**2,389**	**1,606**	**2,259**	**9,038**

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
11 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité et du contentieux

Délibération n° 2011/ 0041

Séance du 9 février 2011

AVANT-PROJET ADMINISTRATIF MODIFICATIF N°2 & AVENANT AUX CONVENTIONS DE FINANCEMENT RELATIVES A LA REALISATION DE L'OPERATION

TRAMWAY VILLEJUIF – ATHIS MONS PUIS JUVISY-SUR-ORGE
Première phase : Villejuif – Athis-Mons

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le code des transports en sa partie législative,

VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,

VU le décret n°75-470 du 4 juin 1975 portant approbation du cahier des charges de la régie des transports parisiens, en application de l'article 13 du décret n°59-1091 du 23 septembre 1959 modifié portant statut de la Régie autonome des transports parisiens ;

VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le contrat de Plan Etat-Région 2000-2006, signé le 18 mai 2000,

VU le contrat de projets État- Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007,

VU la délibération n°2006/1168 du conseil du syndicat des transports d'Ile-de-France, séance du 13 décembre 2006,

VU la délibération n°2008/0133 du conseil du syndicat des transports d'Ile-de-France, séance du 14 février 2008,

VU la délibération n°2008/0453 du conseil du syndicat des transports d'Ile-de-France, séance du 9 juillet 2008,

VU la délibération n°2010/0115 du conseil du syndicat des transports d'Ile-de-France, séance du 17 février 2010,

VU le rapport n° 2011/0041 ;

VU l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 2 février 2011,

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : l'avant-projet administratif modificatif n°2 relatif à la création de la ligne de tramway entre Villejuif et Athis-Mons, annexé à la présente délibération est approuvé pour un montant de 318,349 M€ aux conditions économiques de janvier 2006.

ARTICLE 2 : l'avenant aux conventions de financement des tranches T1, T2 et T3 qui approuve un financement complémentaire de 26,249 M€ aux conditions économiques de janvier 2006 avec :

- la Région d'Ile-de-France,
- le département du Val-de-Marne,
- le département de l'Essonne,
- la RATP,
- l'Etat,
- la Direction Départementale de l'Equipement du Val de Marne,
- la Direction Départementale de l'Equipement de l'Essonne,
- la Direction Interdépartementale des Routes d'Ile-de-France,
- la Communauté d'Agglomération Les Portes de l'Essonne,
- et le STIF,

annexé à la présente délibération, est approuvé.

ARTICLE 3 : la directrice générale du STIF est habilitée à signer ladite convention ainsi que tous les documents permettant de concrétiser cette opération.

ARTICLE 4 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

2011

Tramway T7
Villejuif Louis Aragon – Athis-Mons

Avenant aux conventions de financement relatives à la réalisation de l'opération

Avenant aux conventions de financement

régissant les rapports entre

l'Etat, le Conseil Régional d'Île-de-France, le Département du Val-de-Marne, le Département de l'Essonne, la RATP, le STIF, la Communauté d'Agglomération Les Portes de l'Essonne

relatives à la réalisation de l'opération

« Tramway T7 Villejuif Louis Aragon – Athis-Mons »

--*-*-*-*-*-*-*-*

1. OBJET DE L'AVENANT AUX CONVENTIONS DE FINANCEMENT 16
2. CONTENU DE L'OPERATION 16
2.1. Description du projet 16
2.2. Description des travaux 18
2.3. Coût de réalisation 18
2.4. Durée prévisionnelle de réalisation des études et travaux 18
3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES 18
3.1. L'autorité organisatrice des transports 18
3.2. Les Maîtres d'Ouvrage 18
3.2.1. Désignation et coordination des Maîtres d'Ouvrage 19
3.2.2. Périmètre des maîtres d'ouvrage 19
3.2.3. Engagements des Maîtres d'Ouvrage 20
3.2.4. Périmètre des conventions précédentes et du présent avenant 20
3.2.5. Respect des coûts d'objectifs 20
3.2.6. Respect des délais de réalisation 20
3.3. Maître d'ouvrage coordinateur 21
3.4. Les financeurs 21
3.4.1. Identification 21
3.4.2. Engagements 21
4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT 22
4.1. Estimation des dépenses 22
4.2. Coûts d'objectifs des maîtres d'ouvrage 22
4.2.1 Coût d'objectif des maîtres d'ouvrage de l'opération 22
4.2.2 Coûts détaillés 26
4.2.3 Modalités d'actualisation 28
4.3. Plan de financement 28
4.3.1. Plan de financement général de l'opération 28
4.3.2. Plan de financement des surcoûts 30
4.4. Modalités de versement des crédits de paiements 32
4.4.1. Versement par appel de fonds 32
4.4.2. Mandatement et règlement 32
4.4.3. Versement du solde 32
4.4.4. Bénéficiaires et domiciliation 32
5. SUIVI DE L'OPERATION 34
5.1 Information 34
5.2 Suivi de la maîtrise d'ouvrage 34
5.3 Comité technique de suivi de la convention de financement 34
5.4 Comptabilité de l'opération 35
5.5 Information hors comité de suivi 36
5.6 Intervention d'experts 36
5.7 Revue de l'opération avant mise en service 36
6. COMMUNICATION 36
7. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET 37
8. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS 38
9.2 Modalités de modification du coût d'objectif ou des délais 38
8.1.1 Dispositions en cas de dépassement du coût d'objectif 38
8.1.2 Dispositions en cas de modification des délais 38
8.1.3 Dispositions communes 38
9. BILAN FINAL DE L'OPERATION 39
9.2 Bilan physique et financier 39

9.2 Évaluation économique, sociale et environnementale 40
10. DISPOSITIONS GENERALES 40
10.1 Modification de la convention 40
10.2 Résiliation de la convention 40
10.3 Litiges 41
10.4 Propriété intellectuelle et diffusion des études 41
10.5 Prise d'effet de l'avenant 41
10.6 Mesures d'ordre 42
11. LISTE DES ANNEXES 45

Entre,

En premier lieu,

- l'Etat, représenté par le Préfet de la Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris,

- la Région Ile-de-France, représentée par le Président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n°…… de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du…….

- Le Département du Val-de-Marne, représenté par le Président du Conseil Général, dûment mandaté par délibération n°06-245 du Conseil Général en date du 11 décembre 2006,

Le Département du Val-de-Marne est également maître d'ouvrage de cette opération,

- Le Département de l'Essonne, représenté par le Président du Conseil Général, dûment mandaté par délibération de la Commission permanente du Conseil Général en date du ,

- La Communauté d'Agglomération Les Portes de l'Essonne, représenté par le Président de la Communauté d'Agglomération, dûment mandaté par délibération de la Communauté d'agglomération en date du 03 février 2011

ci-après désignés par les financeurs.

En deuxième lieu,

La Direction Départementale des Territoires de l'Essonne, représentée par son Directeur, ci-après dénommée sous l'appellation DDT 91.

La Direction Régionale et Interdépartementale de l'Equipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France / Direction des Routes d'Ile-de-France, représentée par son Directeur, ci-après dénommée sous l'appellation DiRIF,

La Régie Autonome des Transports Parisiens, Etablissement Public à caractère industriel et commercial (EPIC) inscrit au registre de commerce de Paris sous le numéro RCS B775663438, dont le siège est à Paris 12ème, 54 quai de la Râpée, représentée par son Président Directeur Général, ci-après dénommée sous l'appellation RATP.
La RATP est également financeur de cette opération.

ci-après désignés par les maîtres d'ouvrage.

En troisième lieu,

Le Syndicat des Transports d'Ile de France, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par sa Directrice Générale, dûment mandatée par délibération du conseil n°2006/2017 en date du 15 mars 2006 (art. 1.10.2)

Le STIF est également maître d'ouvrage de cette opération,

ci-après désigné comme le STIF ou l'autorité organisatrice.

VU les Contrats de Plan et de Projet Etat - Région d'Ile de France respectivement 2000-2006 et 2007-2013 signés les 18 mai 2000 et 23 mars 2007,

VU le courrier du Préfet de la Région Ile-de-France, Préfet de Paris n°2008/2467/DRE adressé au Président de la Région Ile-de-France le 13 février 2008 concernant l'accord de décroisement des financements de l'Etat et de la Région sur certaines opérations de transport en commun

VU l'avant-projet de l'opération « Tramway de Villejuif Louis Aragon à Athis-Mons » approuvé par le Conseil du STIF le 13 décembre 2006,

VU l'avant-projet modificatif approuvé par le Conseil du STIF du 9 juillet 2008,

VU l'avant-projet modificatif approuvé par le Conseil du STIF du 9 février 2011,

VU la délibération n° CR 68-07 du 27 septembre 2007 relative à la mise en œuvre du Grand Projet 3 du Contrat de Projets État – Région,

VU la délibération n° CP 08-556 du 22 mai 2008 relative au rapport « mise en œuvre du Grand Projet 3 du contrat de projets État – Région 2007-2013 », « partenariat au titre du Grand Projet 3 en faveur des projets d'aménagement du territoire »,

VU la délibération n° CP 09-1198 du 17 novembre 2009 relative à la mise en œuvre du Grand Projet 3 – Convention d'objectifs GP3 avec le Centre Essonne Seine Orge (CESO),

VU la convention de financement entre l'Etat, la Région Ile de France, le Département du Val–de-Marne, le Département de l'Essonne, la DDE du Val-de-Marne, la DDE de l'Essonne, la DIRIF, la RATP et le STIF relative à la tranche fonctionnelle TF1 de l'opération A3b-Tramway Villejuif Louis Aragon – Athis-Mons, notifiée le 4 septembre 2007,

VU la convention de financement entre l'Etat, la Région Ile de France, le Département du Val-de-Marne, le Département de l'Essonne, la DDE du Val-de-Marne, la DDE de l'Essonne, la DIRIF, la RATP et le STIF relative à la tranche fonctionnelle TF2 de l'opération A3b-Tramway Villejuif Louis Aragon – Athis-Mons, notifiée le 25 novembre 2008,

VU la convention de financement entre l'Etat, la Région Ile de France, le Département du Val-de-Marne, le Département de l'Essonne, la DDE du Val-de-Marne, la DDE de l'Essonne, la DIRIF, la RATP et le STIF relative à la tranche fonctionnelle TF3 de l'opération A3b-Tramway Villejuif Louis Aragon – Athis-Mons, notifiée le 13 janvier 2010,

VU la convention définissant les règles d'organisation de la maîtrise d'ouvrage du projet signée le 12 février 2007 par le CG 94, la DDE 91, la DDE 94, la RATP, la SEMMARIS, la SILIC, SOGARIS et le STIF,

VU l'avenant n°1 à la convention définissant les règles d'organisation de la maîtrise d'ouvrage du projet signé le 12 janvier 2009 par le CG 94, la DDE 91, la DIRIF, la RATP, la SEMMARIS, la SILIC, SOGARIS et le STIF,

Vu la Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation sur les transports intérieurs,

Vu le décret 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,

Vu l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France modifiée,

Vu le décret 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d' Île de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France,

Vu les délibérations n° CR 34-08 du Conseil régional d'Île-de-France du 17 avril 2008 et n°2008-04-0012-A du Conseil général de l'Essonne du 23 juin 2008 approuvant le Contrat Particulier 2007-2013 Région-Département de l'Essonne,

Vu la délibération n° 2010-0115 du Syndicat des Transports d'Ile-de-France du 17 février 2010 portant sur la détermination du périmètre de maîtrise d'ouvrage du STIF autour du terminus d'Athis-Mons,

Vu la loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 dite loi MOP,

Il est précisé et convenu ce qui suit :

Préambule

L'opération intitulée « Tramway Villejuif Louis Aragon- Athis-Mons » est inscrite au Contrat de Plan Etat - Région Ile-de-France du 18 mai 2000, à l'article 1 (Infrastructures de transport en commun), pour un montant de 182,94M€ (conditions économiques de janvier 2000) et au contrat de projets Etat – Région-Ile-de-France 2007-2013 (chapitre 5 : contribuer à l'accessibilité) pour un montant de 236,50 M€ (conditions économiques de janvier 2006).

Ce projet répond aux objectifs du Schéma Directeur d'Ile de France et au Plan de Déplacements Urbains : il favorise le développement des transports en commun et encourage la réduction du trafic automobile.

Le projet se développe sur une longueur d'un peu plus de 11 kilomètres, depuis le terminus actuel Villejuif Louis Aragon de la ligne 7 du métro jusqu'au centre commercial d'Athis-Mons. Il comporte la création de 18 stations, d'un site de maintenance et de remisage des rames sur la commune de Vitry-sur-Seine, d'une gare routière au terminus d'Athis-Mons, de 3 ouvrages d'art et 7 postes de redressement pour l'alimentation en énergie de la ligne.

- De Villejuif Louis Aragon jusqu'à l'esplanade du cimetière parisien de Thiais, le tramway est implanté en position axiale sur la RD7 qui est requalifiée de façade à façade dans une emprise de 40 mètres de largeur.
- Depuis l'esplanade du cimetière parisien de Thiais, le tramway emprunte l'avenue de la République (RD117) et dessert le MIN de Rungis à la Porte de Thiais où il assure une correspondance avec le TVM.
- Il dessert ensuite le centre commercial régional de Belle Épine avec la réalisation d'une passerelle piétonne au-dessus de la RD7, puis il franchit la RN 186 et l'A86 avec la réalisation d'un nouvel ouvrage d'art pour desservir le secteur administratif de Sogaris et le secteur du MIN de la porte de Rungis qui est déplacée pour le passage du tramway.
- Le tramway dessert ensuite la zone d'activité de la SILIC pour rejoindre la rue de la gare à Rungis où il assure une correspondance avec la gare Rungis la Fraternelle de la ligne C du RER.
- Puis Il emprunte le domaine d'Aéroports de Paris pour desservir successivement les zones d'activités d'Orlytech, d'Orlyfret et l'aérogare d'Orly-Sud, après avoir franchi l'autoroute A106 et la RN7 avec la réalisation d'un nouvel ouvrage d'art.
- Le tramway s'inscrit ensuite latéralement à la RN7 sous les pistes et les bâtiments de l'aérogare, puis à nouveau dans le domaine d'Aéroports de Paris, dans l'emprise du musée Delta pour rejoindre le terminus devant le centre commercial d'Athis-Mons.

Cette opération a fait l'objet d'un Avant-Projet, d'un Avant-Projet modificatif n°1 et d'un Avant-Projet modificatif n°2 visés ci-dessus.
Celui-ci est consultable au STIF, auprès des maîtres d'ouvrage et des financeurs.

Le coût de l'opération globale présenté dans l'avant projet initial était de 287,134 M€ (CE 01/2006), à financer selon le plan de financement suivant :

	%	*M€ (CE 01/2006)*
Subvention de la Région Ile de France	46,35	133,074
Subvention de l'État	20,27	58,200
Prêt de la Région à la RATP	13,51	38,800
Participation du Conseil Général du Val-de-Marne	16,39	47,060
Participation du Conseil Général de l'Essonne	3,48	10,000
TOTAL	**100,00**	**287,134**

Cette répartition a évolué pour tenir compte des règles décidées à l'occasion de la signature, le 23 mars 2007, du contrat de projets Etat-Région Ile-de-France 2007-2013, les participations de la Région étant désormais versées intégralement sous forme de subvention, sans remettre en cause le montant des prêts inscrits dans la première tranche T 1 : 4,978 M€ (CE 01/2006), cette disposition s'est appliquée pleinement dès la deuxième tranche fonctionnelle de l'opération.

Par ailleurs, concernant la mise en œuvre du contrat de projets 2007-2013, les parts respectives de l'Etat et de la Région ont été modifiées pour prendre en compte un accord de décroisement sur certains projets[1]. Cette disposition s'est appliquée dès la deuxième tranche fonctionnelle de l'opération, et a conduit au plan de financement global suivant :

	%	*M€ (CE 01/2006)*
Subvention de la Région Ile de France	75,19	215,886
Subvention de l'État	3,21	9,210
Prêt de la Région à la RATP	1,73	4,978
Participation du Conseil Général du Val-de-Marne	16,39	47,060
Participation du Conseil Général de l'Essonne	3,48	10,000
TOTAL	**100,00**	**287,134**

Le coût d'objectif a évolué pour tenir compte :

a) Du décompte effectué des dépenses réelles de la DDE 94 (jusqu'au 1er janvier 2006) et de la régularisation post-transfert de maîtrise d'ouvrage des AE affectées non mandatées ;
b) Des modifications de programme prises en compte dans l'Avant Projet modificatif impliquant une augmentation du périmètre de financement de la RATP pour la prise en charge d'une partie du dévoiement des réseaux de la plate-forme aéroportuaire, des reprises d'études liées à la modification de la disposition du site de maintenance et de remisage, du tracé du tramway dans la traversée de la plate-forme aéroportuaire, et des économies de coût de ce nouveau tracé.

Ainsi, le coût d'objectif correspondant à l'Avant Projet modificatif s'établissait à **292,100 M€** (CE 01/2006).

[1] L'accord de décroisement, validé par le Président du Conseil régional et le Préfet de la Région Île-de-France lors des réunion du 4 décembre 2007 et 15 janvier 2008, modifie à enveloppes globales respectives constantes les répartitions financières Etat-Région inscrites en annexe 1 du contrat de projets pour certaines opérations ; ainsi, pour faciliter le financement des opérations prêtes à être engagées en travaux, la Région prendra en charge la part de l'Etat sur certains projets, et réciproquement l'Etat prendra en charge la part de la Région sur d'autres projets pour des montants équivalents.

Le financement du projet au coût d'objectif indiqué ci-dessus s'obtenait comme suit :

	%	*M€ (CE 01/2006)*
Subvention de la Région Ile de France	74,91	218,804
Subvention de l'État	3,25	9,507
Prêt de la Région à la RATP	1,70	4,978
Participation du Conseil Général du Val-de-Marne	16,71	48,811
Participation du Conseil Général de l'Essonne	3,42	10,000
TOTAL	**100,00**	**292,100**

L'opération a finalement été décomposée en 3 tranches fonctionnelles, dont le financement de la 3ème (T 3) a fait l'objet de la tranche TF3 de la convention de convention.
Concomitamment à l'approbation de la tranche TF3, des surcoûts avaient été identifiés notamment en matière d'acquisitions foncières) et devaient faire l'objet d'un avenant avant la fin 2008. Ces surcoûts identifiés ont abouti à un financement supplémentaire de 20 M€ (aux conditions économiques de 2008, soit 18,045 M€ aux conditions économiques de janvier 2006) à hauteur de 70% pour la Région Ile-de-France (soit 14 M€ 2008) et 30% pour le Département du Val-de-Marne (soit 6 M€ 2008).
La présente convention a notamment pour objet de régulariser ce financement supplémentaire.

Depuis l'approbation de cet avant-projet modificatif, de nombreuses modifications sont intervenues. Celles-ci sont de plusieurs natures : des modifications de programme, des modifications de maîtrise d'ouvrage suite au désengagement de la DDT 91 (ex DDEA 91), une modification du coût d'objectif de l'opération et une modification du calendrier et de la date de mise en service.

Des modifications de programme

- ☑ La modification du tracé du tramway au sud des tranchées couvertes d'Orly et conséquences

  Courant 2008, la Communauté de Communes Les Portes de l'Essonne (CCPE) a exprimé son souhait de réaliser un aménagement urbain à l'« Entrée Nord » de son territoire, autour du terminus d'Athis-Mons, conduisant les partenaires du projet à réfléchir aux conditions de réalisation d'un tel aménagement. Le 27 octobre 2009, les financeurs ont confirmé ne pas s'opposer à la modification de l'implantation de la plateforme tramway. Le tracé de voie a ainsi été modifié. La station terminus est déplacée mais non modifiée.

- ☑ La reconstitution et l'optimisation des fonctionnalités associées à la gare routière

  Afin de reconstituer et d'optimiser les fonctionnalités associées à la gare routière, le projet intègre la réalisation d'un raccordement de voirie. Ce raccordement de voirie est intégré au programme de l'opération en tant qu'il préfigure l'aménagement complet et définitif de l'« Entrée Nord » du territoire, autour du terminus d'Athis-Mons. Cette reconstitution est articulée avec le projet d'entrée de Ville de la CALPE, également inscrit au titre du Grand Projet 3 du Contrat de Projets Etat – Région 2007 - 2013en faveur des projets d'aménagement du territoire, et celui du contournement d'Orly du CG91, également inscrit au titre du Contrat Particulier Région – Département de l'Essonne 2007 - 2013.

☑ Modification du profil en travers dans les tranchées couvertes d'Orly et conséquences

Le 8 juillet 2009, le dossier des tranchées couvertes d'Orly avec prise en compte du projet de tramway a été présenté à la Commission Nationale d'Evaluation de la Sécurité des Ouvrages Routiers (CNESOR) et a reçu un avis favorable sous la réserve « de trouver une autre solution pour l'implantation de la piste cyclable » sous les tranchées couvertes d'Orly (sous maîtrise d'ouvrage de la DDEA 91). Dans ces conditions, il est apparu que la piste cyclable ne pouvait plus être positionnée côté RN7 et que le désaxement de la RN7 dans les tranchées couvertes d'Orly n'était de ce fait plus nécessaire. En revanche, la continuité cyclable sera assurée dans la travée Est, du côté de la voie de service d'Aéroports de Paris, au travers d'un aménagement spécifique. Le désaxement de la chaussée de la RN7 dans les tranchées couvertes d'Orly est retiré du programme de l'opération.

☑ Projet connexe d'aménagement dans le domaine aéroportuaire d'Orly et conséquences

Aéroports de Paris développe dans l'emprise aéroportuaire un programme d'urbanisme de quartier tertiaire, nommé « Cœur d'Orly ». La première séquence d'aménagement et de construction, localisée en bordure de l'accès principal (A106) jusqu'à l'aérogare Sud, est en interface étroite avec le projet de tramway. En outre, Aéroports de Paris s'est fait le relais, courant 2009, d'une proposition issue des réflexions des assises du pôle d'Orly, consistant à déplacer la piste cyclable, longeant actuellement la RN7 au nord des tranchés couvertes d'Orly, vers le futur quartier Cœur d'Orly, le long de l'ancienne RN7 « historique ». Cette proposition ayant été acceptée le 17 septembre 2009 par le comité de suivi de la convention de financement.

Le programme de l'opération intègre la réalisation d'une piste cyclable bidirectionnelle sur la partie de l'itinéraire entre la rue de Barcelone et le carrefour de la Pergola. Ce nouveau tracé présente l'intérêt de se brancher sur la voie de service d'Aéroports de Paris impliquant la suppression de la passerelle cyclable prévue pour traverser la bretelle de la RN7 (elle est supprimée du programme).

Le programme des aménagements réalisés au titre du projet de tramway est ajusté pour permettre la réalisation du plan de voirie défini par Aéroports de Paris pour l'horizon dit « H3 » (géométrie de la voirie, certains équipements urbains…).

☑ Réaménagements autour du pôle de Villejuif Louis Aragon nécessaires à l'arrivée du tramway

Le projet de tramway T7 ne prévoyait pas le réaménagement de l'avenue de Stalingrad à l'ouest du pôle permettant l'accueil du terminus du tramway. Ces actions étaient notamment prises en charge par le contrat de pôle de Villejuif Louis Aragon, parallèlement à l'opération de tramway entre Villejuif et Athis-Mons. Il s'agit du réaménagement de l'avenue de Stalingrad à l'ouest du pôle, indispensable à la création des emprises permettant l'insertion du tramway, ainsi que du déplacement des rampes donnant accès au parking relais existant. L'imbrication de ces travaux avec ceux du tramway, ainsi que la difficulté de mobiliser les financements dans le cadre du pôle Villejuif Louis Aragon, a conduit le comité de suivi de la convention de financement du projet de tramway à intégrer ces aménagements au programme de l'opération.

Le programme de l'opération est augmenté du réaménagement de l'avenue de Stalingrad à l'ouest du pôle, préalable indispensable à la libération des emprises nécessaires à l'insertion du tramway, et du déplacement des rampes donnant accès au parking relais existant, nécessaire à l'insertion et au bon fonctionnement du tramway.

☑ Autres modifications de programme

D'autres modifications de programme sont intervenues depuis l'approbation de l'avant-projet modificatif. De par leur caractère limité, elles n'auraient pas, à elles seules, justifié la réalisation d'un nouvel avant-projet modificatif.

Elles concernent notamment : quelques aménagements le long de la RD7 entre les stations « Ecole départementale » et « Petite Bretagne » (ajout d'une traversée pour le retournement des pompiers, ajustement de la surlargeur de plateforme, etc.), certains aménagements de voirie au niveau de la Porte de Thiais, face au péage du MIN de Rungis (suppression de ces aménagements du programme de l'opération : ils seront réalisés au préalable, dans un autre cadre) et quelques aménagements dans le domaine de la SILIC (modification limitée de certaines intersections).

Une modification de maîtrise d'ouvrage

La DDEA 91 était un des maîtres d'ouvrage de l'opération de tramway T7. A ce titre elle assurait la maîtrise d'ouvrage notamment des travaux d'aménagement de voirie de la RN7 entre Orly Sud et Athis-Mons, de la gare routière d'Athis-Mons, de la coordination des études et les travaux de déplacement des réseaux concessionnaires.

Par courrier en date du 20 juillet 2009, la DDEA 91 a fait part au STIF de sa volonté de se désengager de la maitrise d'ouvrage de cette opération, pour des questions de capacité d'ingénierie interne et d'opportunité liée aux discussions sur le programme modificatif.
Afin de d'assurer la continuité et le calendrier du projet, le STIF s'est proposé de se substituer à la DDEA 91 dans sa maîtrise d'ouvrage et d'exercer sa compétence de maîtrise d'ouvrage directe des travaux. Cette décision a été approuvée le 17 février 2010 en Conseil du STIF.
En parallèle, le STIF a demandé à la RATP de reprendre la maîtrise d'ouvrage des études et travaux préparatoires nécessaires à la réalisation du système de transport au sud des tranchées couvertes d'Orly (y compris les travaux préparatoires), des études et travaux du comblement du tunnel à vélos situé à l'extrémité nord des tranchées couvertes d'Orly et de la reprise de la bretelle de sortie de la RN 7 vers la rue de Barcelone.

D'autre part, comme indiqué précédemment, le CG 94 a vu son périmètre de maîtrise d'ouvrage augmenté des études et travaux relatifs au réaménagement de l'avenue de Stalingrad permettant l'insertion du tramway et du déplacement des rampes d'accès au parking relais existant.
Enfin, des réajustements mineurs de périmètre de maîtrise d'ouvrage sont régularisés dans l'Avant-Projet modificatif n°2.

Le détail des périmètres de maîtrise d'ouvrage est donné en annexe de la présente convention de financement.

Modification du coût d'objectif

Des évolutions de coût ont été constatées sur le projet de tramway T7. Elles résultent :

☑ Des modifications de programme en plusieurs endroits de la ligne

Ceci concerne principalement : la modification des terrassements de l'avenue Jean-Pierre Bénard, la modification de l'échangeur Jean-Pierre Bénard, l'étude de faisabilité de la modification du tracé tramway, la modification du tracé tramway et ses conséquences induites, le dévoiement de la route de service d'ADP à Athis-Mons et ses

conséquences induites, la provision pour indemnisation des concessionnaires modifiés par le nouveau tracé du tramway, la modification de la gare routière d'Athis-Mons, le raccordement de voirie correspondant, les raccordements de voirie complémentaires, l'indemnisation des concessionnaires dévoyés par ces raccordements de voirie, hors domaine public routier, la reprise du système de transport pour les intersections de voirie, la modification du Musée Delta, la suppression du désaxement de la RN7 dans les tranchées couvertes, la suppression de la piste cyclable et le nouvel aménagement cyclable dans les tranchées couvertes, la reprise de la voie de service entre la station Orly Sud et les quais de livraison d'ADP, les sondages de vérification de l'assainissement transversal dans les tranchées couvertes, la suppression de la passerelle cycliste à Orly Sud, le dévoiement de la piste cyclable via Cœur d'Orly, la prise en compte de l'horizon H3 d'ADP, les reprises d'études dans ADP (imputables à la piste cyclable ou aux évolutions successives de Cœur d'Orly), la modification des dévoiement réseaux tiers dans le domaine d'ADP suite aux modifications de programme, la réduction du périmètre des travaux à la Porte de Thiais, la mise en place de Parcival, l'intégration de l'avenue de Stalingrad au projet, ainsi que des rampes du parking du pôle Villejuif Louis Aragon.

Ces différentes modifications présentent un surcoût de 10,699 M€ (CE 01/2006).

☑ De la modification de la maîtrise d'ouvrage

Ceci concerne principalement : le transfert des terrassements de l'avenue Jean-Pierre Bénard (DDE91 > RATP), le transfert de l'échangeur Jean-Pierre Bénard (DDE91 > RATP), le transfert de la gare routière d'Athis-Mons (DDE91 > STIF), le transfert du Musée Delta (RATP > Athis-Mons sous périmètre financier du STIF), le transfert du comblement du tunnel vélos, ainsi que de la bretelle de sortie de la RN7 à Orly Sud (DDE91 > RATP), les sommes non utilisées (i.e. « budget initial de la DDE91 » moins « montants réaffectées aux maîtres d'ouvrage repreneurs » - « dépenses réelles de la DDE91 avant désengagement »).

Ces différentes modifications présentent une économie de 1,150 M€ (CE 01/2006).

☑ Une évolution du coût à programme constant

Ceci concerne principalement : l'indemnisation de la société Carrefour pour les acquisitions foncières et la reconstitution des places de parking nécessaires à l'implantation d'une partie de la gare routière sur le parking du centre commercial, le nouveau giratoire de la gare routière ainsi que son raccordement à l'intersection de la RN7 et de l'avenue Paul Vaillant Couturier, la modification de l'issue de secours d'ADP à Orly Sud, les surcoûts de dévoiements de réseaux d'ADP, le traitement des terres polluées aux hydrocarbures dans les tranchées couvertes d'Orly et les méthodes d'exécutions particulières, l'évolution du coût du comblement du tunnel vélos et de la bretelle de sortie de la RN7 à Orly Sud, la location de la zone de stockage « des Meuniers » (à la place d'une mise à disposition gratuite par ADP), le surcoûts lié au dévoiement des réseaux (non signalés précédemment) de la DiRIF au droit de l'OA2, le surcoût des acquisitions foncières du CG94, les autres surcoûts du CG94, les surcoûts des acquisitions foncières de la RATP, partiellement compensés par la recette de cession des excédents de terrains du SMR (Sud + Est + Nord), les autres surcoûts de la RATP, les surcoûts de la DiRIF, de la SILIC, de la SOGARIS, le surcoût lié à l'allongement des délais en coordination.

Ces différentes modifications présentent un surcoût de 16,701 M€ (CE 01/2006).

A noter qu'au regard de l'ajustement des montants de travaux suite aux premiers retours d'appels d'offres (et en tenant compte des prévisibles réclamations des entreprises) :

- la RATP a indiqué une économie de 7 M€ (CE 01/2006) sur son coût d'objectif (cette économie est incluse dans les différents montants présentés ci-avant) ;
- le Département du Val-de-Marne a indiqué également des économies d'un montant de 7,939 M€ (CE 01/2006). Ces économies seront dirigées vers l'évolution de son périmètre de maîtrise d'ouvrage présenté ci-avant (aménagement du terminus Villejuif - Louis Aragon).

Par conséquent, le surcoût total de l'opération est de 26,249 M€ (CE 01/2006). Après réunion du comité de suivi de la convention de financement et d'une réunion des partenaires du projet avec la CALPE en novembre 2010, il a été décidé la prise en charge de ce surcoût par les financeurs :

- à hauteur de 18,045 M€ par la Région Ile-de-France (70 %) et le Département du Val-de-Marne (30 %) (cette somme correspond à l'autorisation de programme supplémentaire votée en 2008) ;
- à hauteur de 0,801 M€ par l'Etat ;
- à hauteur de 3,194 M€ par la Région Ile-de-France se décomposant ainsi :
    - 1,146 M€ au titre du GP 3 du CPER 2007 – 2013 ;
    - 2,048 M€ au titre du CPRD 91 2007 – 2013 ;
- à hauteur de 2,048 M€ par le Département de l'Essonne au titre du CPRD 91 2007 – 2013 ;
- à hauteur de 2,396 M€ par la Communauté d'Agglomération Les Portes de l'Essonne qui devient un nouveau financeur du projet. Ce montant se décompose ainsi :
    - 1,146 M€ au titre du GP 3 du CPER 2007 – 2013 ;
    - 1,250 M€ forfaitaire.

Par ailleurs, il est noté une économie de 0,235 M€ sur les financements de la Région Ile de France au titre du GP5 du CPER 2007 – 2013.

Par conséquent, le financement du projet au coût d'objectif indiqué ci-dessus s'obtient désormais comme suit :

	%	*M€ (CE 01/2006)*
Subvention de la Région Ile de France	73,63	234,395
Subvention de l'État	3,24	10,308
Prêt de la Région à la RATP	1,56	4,978
Participation du Conseil Général du Val-de-Marne	17,03	54,225
Participation du Conseil Général de l'Essonne	3,78	12,048
Participation de la Communauté d'Agglomération Les Portes de l'Essonne	0,75	2,396
TOTAL	**100,00**	**318,349**

Une modification du calendrier et de la date de mise en service.

Le calendrier de réalisation de l'opération est modifié pour prendre en compte deux facteurs :

- le retard pris par les acquisitions foncières du Conseil général du Val-de-Marne. Ceci implique un retard sur les travaux des concessionnaires entre Villejuif et Thiais et par conséquence sur les travaux de voirie ;
- la remise en cause par la CNESOR du profil en travers à l'intérieur des tranchées couvertes d'Orly a conduit Aéroports de Paris à suspendre ses marchés et travaux de dévoiements des réseaux. Ce retard se répercute sur le calendrier général de l'opération.

Par conséquent, la date de mise en service du tramway T7 entre Villejuif – Louis Aragon et Athis-Mons est décalée à octobre 2013. Le planning est présenté en annexe de la présente convention.

Toutes ces modifications ont donc abouti à :

- la rédaction d'un avant-projet modificatif n°2 ;
- la rédaction du présent avenant aux conventions précédentes (TF1, TF2 et TF3).

1. OBJET DE L'AVENANT AUX CONVENTIONS DE FINANCEMENT

Cet article annule et remplace l'article 1 de la convention TF1, TF2 et TF3.

L'objet du présent avenant aux conventions de financement est de définir les engagements réciproques des parties concernant les conditions techniques et financières dans lesquelles est réalisée et financée l'opération : " Création d'une liaison en mode tramway Villejuif Louis Aragon-Athis-Mons ".
La Communauté d'Agglomération Les Portes de l'Essonne est partie aux conventions modifiées par le présent avenant.

Une première convention de financement, notifiée le 4 septembre 2007, a fixé le financement d'une première tranche fonctionnelle T 1 de l'opération.

Une deuxième convention de financement, notifiée le 25 novembre 2008, a fixé le financement d'une deuxième tranche fonctionnelle T 2 de l'opération.

Une troisième convention de financement, notifiée le 13 janvier 2010, a fixé le financement d'une troisième tranche fonctionnelle T 3 de l'opération.

Le présent avenant aux conventions de financement établit le plan de financement total de l'opération tel que précédemment défini dans les trois tranches fonctionnelles ainsi que la prise en compte des différents surcoûts.

Le présent avenant aux conventions de financement fixe un coût d'objectif sur lequel chacun des maîtres d'ouvrage s'engage, dans la limite des éléments définis dans l'Avant Projet, l'Avant Projet modificatif n°1 et l'Avant Projet modificatif n°2 visés ci-dessus.

Le présent avenant modifie les 3 conventions de financement précédemment notifiées.

Le financement des travaux pour la SEMMARIS, la SILIC et SOGARIS fait l'objet par ailleurs de conventions spécifiques entre la RATP et chacun des maîtres d'ouvrage concernés.

Les articles non modifiés par le présent avenant demeurent en vigueur.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés à l'opération objet du présent avenant la dénomination unique suivante :

« Tramway T7 Villejuif Louis Aragon – Athis-Mons »

2. CONTENU DE L'OPERATION

2.1. Description du projet

Le projet répond aux objectifs du Schéma Directeur d'Ile-de-France et au Plan de Déplacements Urbains, en ce qu'il :

- facilite les déplacements dans les départements du Val-de-Marne et de l'Essonne ;
- renforce le maillage entre les lignes de transport en commun par de nouvelles correspondances avec la ligne 7 du métro à Villejuif Louis Aragon au Nord du secteur, le

Trans Val-de-Marne au Marché d'Intérêt National de Rungis, la ligne C du RER à Rungis – La Fraternelle et de nombreuses lignes d'autobus ;
- favorise le développement des transports en commun et encourage la réduction du trafic automobile en proposant une offre attractive, au niveau de la qualité de service (vitesse, régularité, fréquence et confort) et de la desserte. Actuellement, la voiture individuelle prédomine, et les transports collectifs sont performants surtout vers Paris ;
- améliore en outre la desserte du pôle d'emploi d'Orly – Rungis, le troisième par ordre d'importance de la région Ile-de-France, comprenant le Marché d'Intérêt National de Rungis, le centre commercial de Belle-Épine, ou encore l'aéroport d'Orly.

S'inscrivant dans deux départements (Val-de-Marne et Essonne) et dix communes (Villejuif, Vitry-sur-Seine, L'Haÿ-les-Roses, Chevilly-Larue, Thiais, Rungis, Orly, Villeneuve-le-Roi, Paray Vieille-Poste et Athis-Mons), cette nouvelle ligne de tramway s'étend sur 11,2 km, depuis le terminus actuel Villejuif Louis Aragon de la ligne 7 du métro jusqu'au centre commercial d'Athis-Mons.

Ce projet comporte la création de 18 stations, d'un site de maintenance et de remisage des rames sur la commune de Vitry-sur-Seine, d'une gare routière au terminus d'Athis-Mons, de trois ouvrages d'art et sept postes de redressement pour l'alimentation en énergie de la ligne.

- De Villejuif Louis Aragon jusqu'à l'esplanade du cimetière parisien de Thiais, le tramway est implanté en position axiale sur la RD7 qui est requalifiée de façade à façade dans une emprise de 40 mètres de largeur ;
- Depuis l'esplanade du cimetière parisien de Thiais, le tramway emprunte l'avenue de la République et dessert le MIN de Rungis à la Porte de Thiais où il assure une correspondance avec le TVM ;
- Il dessert ensuite le centre commercial régional de Belle Épine avec la réalisation d'une passerelle piétonne au-dessus de la RD7, puis il franchit la RN 186 et l'A 86 avec la réalisation d'un nouvel ouvrage d'art pour desservir le secteur administratif de SOGARIS et le secteur du MIN de la Porte de Rungis qui est déplacée pour le passage du tramway ;
- Le tramway desserte ensuite la zone d'activité de la SILIC pour rejoindre la rue de la gare à Rungis où il assure une correspondance avec la ligne C du RER à la gare de Rungis la Fraternelle ;
- Puis il emprunte le domaine d'Aéroports de Paris pour desservir successivement les zones d'activité d'Orlytech, d'Orlyfret après avoir franchi l'autoroute A 106 et la RN 7 avec la réalisation d'un nouvel ouvrage d'art et l'aérogare d'Orly-Sud ;
- Le tramway s'inscrit ensuite latéralement à la RN 7 sous les pistes et les bâtiments de l'aérogare sud, puis à nouveau dans le domaine d'Aéroports de Paris pour rejoindre le terminus devant le centre commercial d'Athis-Mons.

Les équipements d'exploitation et les dispositifs de signalisation sont conçus pour permettre de répondre aux objectifs de qualité de service fixés (vitesse commerciale de l'ordre de 20 km/h, fréquence d'une rame toutes les 5 minutes en heure de pointe). La totalité de la ligne sera parcourue en environ une demi-heure. Le matériel sera à roulement fer et circulera en rame simple d'une capacité minimale 200 places.

La mise en service du tramway Villejuif – Athis-Mons va permettre d'assurer environ 36 000 voyages par jour, soit 9,7 millions par an pour une population et un nombre d'emplois desservis dans un rayon de 500 mètres de 65 000 personnes.

2.2. Description des travaux

La description des travaux est détaillée dans :

- l'avant-projet de l'opération "tramway de Villejuif Louis Aragon à Athis-Mons " approuvé par le Conseil du STIF le 13 décembre 2006 ;
- l'avant-projet modificatif n°1 approuvé par le Conseil du STIF du 9 juillet 2008 ;
- l'avant-projet modificatif n°2 approuvé par le Conseil du STIF du 9 février 2011.

2.3. Coût de réalisation

Cet article annule et remplace l'article 5.1 de la convention TF1, TF2 et TF3.

Le présent avenant porte sur le financement d'études de projet et des travaux pour un montant global de **318,349 M€** HT CE 01/2006 soit 374,973 M€ HT prévisionnels courants.
Ce coût d'objectif se décompose :

- le programme de tramway T7 tel que décrit au Contrat de Plan Etat - Région 2000-2006 et au Contrat de Projets Etat – Région 2007 -2013 pour un montant de **310,699**M€ HT CE 01/2006 soit 365,209 M€ HT prévisionnels courants ;
- la reconstitution et l'optimisation des fonctionnalités associées à la gare routière, en articulation avec le contournement sud d'Orly et le projet d'entrée de la ville de la CALPE pour un montant de **7,65 M€** HT CE 01/2006 soit 9,764 M€ HT prévisionnels courants.

2.4. Durée prévisionnelle de réalisation des études et travaux

Cet article annule et remplace l'article 4 de la convention TF1, TF2 et TF3.

La durée de réalisation des études et travaux engagés et définis à l'article 2.2 est estimée à 40 mois à compter de la notification par le STIF à l'ensemble des signataires de la présente.

3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

Chacune des parties s'engage sur la réalisation des études, d'acquisitions foncières et de travaux telle que définie à l'article 2, chacune selon son périmètre respectif.

3.1. L'autorité organisatrice des transports

Conformément aux dispositions prévues à l'article 14 du décret portant statut du STIF, le STIF veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Ile-de-France.

A cet effet, il suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, quel qu'en soit le maître d'ouvrage.

3.2. Les Maîtres d'Ouvrage

Cet article annule et remplace l'article 2 de la convention TF1, TF2 et TF3.

3.2.1. Désignation et coordination des Maîtres d'Ouvrage

Les maîtres d'ouvrage de l'opération sont désormais:

- Le Département du Val-de-Marne et la DiRIF qui reçoivent directement les financements des financeurs,
- Le STIF qui reçoit directement les financements des financeurs pour sa part de maîtrise d'ouvrage ainsi que pour le dévoiement d'une partie des réseaux concessionnaires hors domaine public routier,
- La RATP qui reçoit directement les financements des financeurs pour sa part de maîtrise d'ouvrage et pour celles de la SEMMARIS, de la SILIC et de SOGARIS, ainsi que pour le dévoiement d'une partie des réseaux concessionnaires hors domaine public routier,
- Pour le dégagement des emprises sur les domaines respectifs, la SEMMARIS, la SILIC et SOGARIS qui reçoivent les financements de la RATP à travers des conventions spécifiques,

La DDT 91, jusqu'à la notification du présent avenant, et la DDE 94, jusqu'au 1er janvier 2006, ont exercé des missions de maîtrise d'ouvrage au titre des conventions précédentes.

La responsabilité des maîtres d'ouvrage : Département du Val-de-Marne, STIF, DiRIF et RATP est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP.

Par sa décision n° 2006-1168 du 13 décembre 2006, approuvant l'avant projet de l'opération, le STIF a désigné la RATP en qualité de maître d'ouvrage coordinateur.

Chacun des maîtres d'ouvrage est responsable de la conception du système et des ouvrages qui le composent, tel que défini dans le dossier d'Avant Projet et les avenants établis par lui et approuvé par Conseil du STIF le 13 décembre 2006, le 9 juillet 2008 et le 9 février 2011.

En tant que maîtres d'ouvrage, le Département du Val-de-Marne, le STIF, la DiRIF et la RATP, et pour le dégagement des emprises sur leurs domaines respectifs la SEMMARIS, la SILIC et SOGARIS sont notamment responsables, chacun dans la limite de leur périmètre d'action et sous réserve de la mise en place des financements correspondants :

- du respect des délais fixés à l'article 3.2.5 ci-après et du coût d'objectif défini à l'article 3.2.4 ci-après,
- du suivi des dépenses et notamment de leur échelonnement fixé à l'article 8 ci-après.

Les opérations communes à l'ensemble des maîtres d'ouvrage, réalisées sous maîtrise d'ouvrage de l'un ou plusieurs d'entre eux, engagent la responsabilité des maîtres d'ouvrage. Il s'agit notamment des études préalables, des frais administratifs communs (élaboration de dossier, reprographie, archéologie préventive, OPC, maîtrise d'œuvre de coordination…).

D'un commun accord entre l'ensemble des maîtres d'ouvrage et le STIF, la charge de conception de la communication pour l'opération sera prise en charge par le Département du Val-de-Marne, la DiRIF, le STIF et la RATP, proportionnellement à leurs montants de travaux respectifs.

Chaque maître d'ouvrage s'engage à apporter les éléments qui le concernent pour que le maître d'ouvrage coordinateur puisse exercer la mission qui lui est dévolue.

3.2.2. Périmètre des maîtres d'ouvrage

Cet article annule et remplace l'article 3.1 de la convention TF1, TF2 et TF3.

Les périmètres de maîtrise d'ouvrage sont détaillés dans l'annexe 3.

3.2.3. Engagements des Maîtres d'Ouvrage

Cet article annule et remplace l'article 3.1 de la convention TF1, TF2 et TF3.

Les engagements des maîtres d'ouvrage sont définis conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP. Les maîtres d'ouvrage sont notamment responsables de la conception du système et des ouvrages qui le composent tels que définis dans le dossier d'Avant-projet et les Avant-projets modificatifs pour son périmètre.

3.2.4. Périmètre des conventions précédentes et du présent avenant

- la réalisation des études Avant Projet, PRO et ACT, des acquisitions foncières et des travaux préparatoires (anciennement au sein de la tranche T1 dont la convention de financement a été notifiée le 4 septembre 2007 pour un montant de 51,158 M€ (CE janvier 2006)) ;
- la réalisation des travaux préparatoires de libération des emprises et travaux préparatoires d'ouvrages d'art, du site de maintenance et de remisage des rames et participation du tramway au pôle de Villejuif – Louis Aragon ((anciennement au sein de la tranche T2 dont la convention de financement a été notifiée le 25 novembre 2008 pour un montant de 41,979 M€ (CE janvier 2006)) ;
- la réalisation de la fin des travaux et la mise en service de l'opération objet de la présente convention (anciennement au sein de la tranche T3 dont la convention de financement a été notifiée le 13 janvier 2010 pour un montant de 198,602 M€ (CE janvier 2006))

Le présent avenant porte sur :

- les surcoûts identifiés sur le périmètre de maîtrise d'ouvrage du Département du Val-de-Marne, notamment sur les acquisitions foncières, pour un montant de 20 M€ aux conditions économiques de 2008 (soit un montant de 18,045 M€ CE janvier 2006).
- Les surcoûts identifiés sur de nombreux périmètres (RATP, DiRIF, SOGARIS, SILIC, STIF) ainsi que la reconstitution et l'optimisation des fonctionnalités associées à la gare routière, en articulation avec le contournement sud d'Orly et le projet d'entrée de la ville de la CALPE.

3.2.5. Respect des coûts d'objectifs

Cet article annule et remplace l'article13.1 de la convention TF1, TF2 et TF3.

Les maîtres d'ouvrage s'engagent sur le respect du coût d'objectif tel qu'il est défini à l'article 4.2. Pour permettre la comparaison entre leur coût d'opération et leur coût d'objectif, il est précisé que le coût final estimé est déterminé en euros aux conditions économiques de l'avant-projet et aux conditions économiques de référence de l'avenant, selon les modalités de l'article 4.2.3.

3.2.6. Respect des délais de réalisation

Cet article annule et remplace l'article 2 de la convention TF1, TF2 et TF3.

Les maîtres d'ouvrage s'engagent sur la réalisation de l'opération objet du présent avenant aux précédentes conventions et sur le respect des délais de réalisation indiqués à l'article 2.4.

Le délai de réalisation court à compter de la notification du présent avenant à l'ensemble des signataires.

3.3. Maître d'ouvrage coordinateur

Le maître d'ouvrage désigné à l'article 3.2.1, assume les responsabilités de coordinateur des maîtres d'ouvrage.

Sa mission consiste à :

- Assurer la conduite des procédures administratives communes au projet (dont : concertation, enquête publique, montage de l'AVP pour le Conseil du STIF, mise au point de la convention de financement, etc) ;
- Animer et assurer le secrétariat des instances du projet décrites dans la convention entre les MOA (comités de pilotage, comités de direction, comités de coordination, etc) ;
- Etre le rapporteur des MOA devant le comité de suivi prévu à l'article 10 et de faire la synthèse des rapports de différents MOA, en particulier pour le suivi comptable de l'opération ;
- Piloter la communication du projet en accord avec le comité de communication prévu à l'article 17 ci-après ;
- Assurer la concertation des CSPS ;
- Coordonner les OPC des MOA ;
- Assurer le premier regard sécurité du système global, coordonner les regards sécurité des sous-systèmes du projet, et coordonner la mise au point des dossiers de sécurité successifs ;
- Gérer les interfaces avec des opérations connexes.

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.

3.4. Les financeurs

3.4.1. Identification

Le financement de l'opération, objet du présent avenant, est assuré par :

- L'Etat,
- La Région Ile de France,
- Le Département du Val-de-Marne,
- Le Département de l'Essonne,
- La RATP,
- La Communauté d'Agglomération Les Portes de l'Essonne.

3.4.2. Engagements

Cet article annule et remplace l'article 7.1 de la convention TF1, TF2 et TF3.

La signature du présent avenant vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires à la réalisation des études et travaux définis à l'article 2, selon le plan de financement détaillé à l'article 4.3.

4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1. Estimation des dépenses

Cet article annule et remplace l'article 5.1 de la convention TF1, TF2 et TF3.

Les dépenses afférentes à la réalisation du « tramway T7 Villejuif Louis Aragon - Athis-Mons » depuis les études de l'AVP jusqu'à la mise en service sont évaluées aux conditions économiques de janvier 2006.

L'estimation de ces dépenses inclut les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre ainsi qu'une provision pour aléas et imprévus, déterminée au stade de l'avant-projet.

Elles ne comprennent pas de provision destinée à couvrir les aléas exceptionnels. Ces aléas sont financés selon les modalités prévues à l'article 7.1.1. Modalités de modification du coût d'objectif.

Le montant prévisionnel des dépenses correspondant aux études et travaux visés à l'article 2 est évalué à :

- **318,349** M€ HT, aux conditions économiques de référence (au 1er janvier 2006)
- 374,973 M€ prévisionnels courants, estimés selon les modalités d'actualisation prévisionnelle prévue à l'article 4.2.3.

4.2. Coûts d'objectifs des maîtres d'ouvrage

4.2.1 Coût d'objectif des maîtres d'ouvrage de l'opération

Cet article annule et remplace l'article 5.3, 5.4, 5.5, 5.6 et 5.7 de la convention TF1, TF2 et TF3.

Coût d'objectif de la DiRIF (et de la DDE 94)

Avant le 01/01/2006, la DDE 94 assurait la maîtrise d'ouvrage d'une partie des acquisitions foncières et de la maîtrise d'œuvre de la RN 7, pour un coût d'objectif initial de 4,844 M€ (CE 01/2006). Ce périmètre a été transféré de la DDE 94 au CG 94 au 01/01/2006.
Le décompte effectué des dépenses réelles de la DDE 94 (jusqu'au 1er janvier 2006) fait apparaître un coût d'objectif ex-post pour la DDE 94 régularisé par la convention TF3 à 3,527 M€. Le montant des AE affectées non mandatées par la DDE 94 s'élève à 1,613 M€ qui ont été transférés comptablement au CG 94 dans le cadre de la convention TF3.

Au 01/01/2007, le périmètre de la DDE 94 restant correspondant aux travaux et frais de maîtrise d'œuvre liés au passage du tramway sous l'ouvrage supportant A106, au niveau du carrefour Lindbergh, à Rungis a été transféré à la DIRIF, pour un coût prévisionnel de 1,121 M€ (CE 01/2006). La dernière estimation de la DiRIF sur son périmètre de maîtrise d'ouvrage fait apparaître une augmentation de son coût d'objectif.

Le coût prévisionnel de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage de la DiRIF est désormais fixé à 1,936 M€ (CE 01/2006) répartis comme suit :
- 1,912 M€ (CE 01/2006) pour le coût des travaux (provision pour aléas et imprévus, frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage inclus),

- 0,024 M€ (CE 01/2006) prorata pour les dépenses communes et la communication, affecté au périmètre sous maîtrise d'ouvrage de la DiRIF.

Le coût d'objectif de la DiRIF est fixé à 1,912 M€ (CE 01/2006) ; il se décompose comme suit :

Travaux d'aménagement de voiries et de reprise de l'ouvrage A106	1,650 M€
Frais de maîtrise d'œuvre	0,150 M€
Provision pour aléas et imprévus	0,112 M€

Coût d'objectif du Département du Val-de-Marne

Le coût prévisionnel de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage du Département du Val-de-Marne initialement fixé à 64,958 M€ (CE 01/2006) a été modifié pour tenir compte du décompte réel des dépenses effectuées par la DDE 94 (jusqu'au 1er janvier 2006), de la régularisation des AE affectées non mandatées et des surcoûts déjà pris en charge. La dernière estimation du Département du Val-de-Marne sur son périmètre de maîtrise d'ouvrage fait apparaître une augmentation de son coût d'objectif.

Le coût prévisionnel de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage du Département du Val-de-Marne est désormais fixé à 79,769 M€ (CE 01/2006) répartis comme suit :
- 79,269 M€ (CE 01/2006) pour les acquisitions foncières et le coût des travaux (provision pour aléas et imprévus, frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage inclus),
- 0,500 M€ (CE 01/2006) prorata pour les dépenses communes et la communication, affecté au périmètre sous maîtrise d'ouvrage du Département du Val-de-Marne.

Le coût d'objectif du Département du Val-de-Marne est fixé à 79,269 M€ (CE 01/2006) ; il se décompose comme suit :

Acquisitions foncières et démolitions	34,391 M€
Travaux d'aménagements de voirie	34,550 M€
Frais de maîtrise d'œuvre	4,642 M€
Provision pour aléas et imprévus	2,972 M€
Frais de maîtrise d'ouvrage	2,714 M€

Coût d'objectif du STIF (et de la DDT 91)

Avant la notification du présent avenant, la DDT 91 assurait la maîtrise d'ouvrage de certains travaux dans le département de l'Essonne, dont ceux de la gare routière, pour un coût d'objectif de 9,028 M€ (CE 01/2006). Les dépenses réelles de la DDT 91 à la date du présent avenant se montent à 0,300 M€ (CE 01/2006).

Le coût prévisionnel de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage du STIF est fixé à 10,867 M€ (CE 01/2006) répartis comme suit :
- 4,040 M€ (CE 01/2006) pour le coût des travaux issus du périmètre initial du tramway T7 (provision pour aléas et imprévus, frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage inclus),
- 6,725 M€ (CE 01/2006) pour le coût des travaux correspondant à la reconstitution et l'optimisation des fonctionnalités associées à la gare routière, en articulation avec le contournement sud d'Orly et le projet d'entrée de la ville d'Athis Mons (provision pour aléas et imprévus, frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage inclus).
- 0,103 M€ (CE 01/2006) prorata pour les dépenses communes et la communication, affecté au périmètre sous maîtrise d'ouvrage du STIF.

Le coût d'objectif du STIF est fixé 10,764 M€ (CE 01/2006) ; il se décompose comme suit :

Acquisitions foncières et démolitions	0,584 M€ (1)
Travaux Gare Routière et rétablissement fonctionnalités associées	7,106 M€ (2)
Frais de maîtrise d'œuvre	0,606 M€ (3)
Provision pour aléas et imprévus	0,669 M€ (4)
Frais de maîtrise d'ouvrage	0,802 M€ (5)
Indemnisation des tiers	0,997 M€ (6)

(1) dont 0,459 M€ pour le coût des travaux issus du périmètre initial du tramway T7
(2) dont 2,653 M€ pour le coût des travaux issus du périmètre initial du tramway T7
(3) dont 0,276 M€ pour le coût des travaux issus du périmètre initial du tramway T7
(4) dont 0,236 M€ pour le coût des travaux issus du périmètre initial du tramway T7
(5) dont 0,415 M€ pour le coût des travaux issus du périmètre initial du tramway T7
(6) dont 0,000 M€ pour le coût des travaux issus du périmètre initial du tramway T7 ; ce montant comprend l'indemnisation du musée Delta au bénéfice de la ville d'Athis-Mons à hauteur de 0,436 M€ CE01/2006. Le montant de cette indemnisation était précédemment inscrit dans le périmètre « travaux » de la RATP.

Coût d'objectif de la RATP

Le coût prévisionnel de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage de la RATP est désormais fixé à 199,664 M€ (CE 01/2006) répartis comme suit :

- 3,220 M€ (CE 01/2006) pour la mission de coordination des maîtres d'ouvrage.
- 193,638 M€ (CE 01/2006) pour les acquisitions foncières et le coût des travaux (provision pour aléas et imprévus, frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage inclus).
- 2,065 M€ (CE 01/2006) prorata pour les dépenses communes et la communication, affecté au périmètre sous maîtrise d'ouvrage de la RATP.
- 0,742 M€ (CE 01/2006) de frais financiers pour le financement de SEMMARIS, SILIC, SOGARIS et les transferts de maîtrise d'ouvrage.

Le coût d'objectif de la RATP est fixé à 196,858 M€ (CE 01/2006) ; il se décompose comme suit :

Coordination des MOA	3,220 M€
Acquisition foncières	14,719 M€
Travaux du système de transport et aménagements de voirie transférés	142,714 M€
Frais de maîtrise d'œuvre	17,619 M€
Provision pour aléas et imprévus	11,534 M€
Frais de maîtrise d'ouvrage	7,052 M€

Coût d'objectif de dégagement des emprises sur leurs domaines respectifs

Coût d'objectif de la SEMMARIS

Le coût prévisionnel de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage de la SEMMARIS est désormais fixé à 3,813 M€ (CE 01/2006) répartis comme suit :

- 3,801 M€ (CE 01/2006) pour le coût des travaux (provision pour aléas et imprévus, frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage inclus),
- 0,012 M€ (CE 01/2006) prorata pour les dépenses communes et la communication, affecté au périmètre sous maîtrise d'ouvrage de la SEMMARIS.

Le coût d'objectif de la SEMMARIS est fixé à 3,801 M€ (CE 01/2006) ; il se décompose comme suit :

Travaux d'aménagements de voiries et déplacement du péage	3,005 M€
Provision pour aléas et imprévus	0,240 M€
Frais de maîtrise d'œuvre	0,250 M€
Frais de maîtrise d'ouvrage	0,306 M€

Coût d'objectif de la SILIC

Le coût prévisionnel de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage de la SILIC est désormais fixé à 5,589 M€ (CE 01/2006) répartis comme suit :

- 5,569 M€ (CE 01/2006) pour le coût des travaux (provision pour aléas et imprévus, frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage inclus),
- 0,020 M€ (CE 01/2006) prorata pour les dépenses communes et la communication, affecté au périmètre sous maîtrise d'ouvrage de la SILIC.

Le coût d'objectif de SILIC est fixé à 5,569 M€ (CE 01/2006) ; il se décompose comme suit :

Travaux d'aménagements de voiries	4,881 M€
Provision pour aléas et imprévus	0,100 M€
Frais de maîtrise d'œuvre	0,366 M€
Frais de maîtrise d'ouvrage	0,222 M€

Coût d'objectif de SOGARIS

Le coût prévisionnel de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage de SOGARIS est désormais fixé à 1,426 M€ (CE 01/2006) répartis comme suit :

- 1,421 M€ (CE 01/2006) pour le coût des travaux (provision pour aléas et imprévus, frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage inclus),
- 0,005 M€ (CE 01/2006) prorata pour les dépenses communes et la communication, affecté au périmètre sous maîtrise d'ouvrage de SOGARIS.

Le coût d'objectif de SOGARIS est fixé à 1,421 M€ (CE 01/2006) ; il se décompose comme suit :

Travaux d'aménagements de voiries	1,124 M€
Provision pour aléas et imprévus	0,000 M€
Frais de maîtrise d'œuvre	0,156 M€
Frais de maîtrise d'ouvrage	0,141 M€

Coût d'objectif des travaux d'Aéroports de Paris sur la plateforme aéroportuaire

Le coût d'objectif des travaux placés sous la maîtrise d'ouvrage d'Aéroports de Paris sur la plate-forme aéroportuaire est désormais fixé à 8,292 M€ (CE 01/2006) ; il se décompose comme suit :

Travaux de dévoiement de réseaux et travaux annexes	6,096 M€
Provision pour aléas et imprévus	0,674 M€
Frais de maîtrise d'œuvre	1,007 M€
Frais de maîtrise d'ouvrage	0,514 M€

Coût d'objectif des travaux des concessionnaires tiers sur la plateforme aéroportuaire

Le coût prévisionnel de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage des concessionnaires tiers sur la plate-forme aéroportuaire est désormais fixé à 3,014 M€ (CE 01/2006) répartis comme suit :

- 2,342 M€ (CE 01/2006) pour le coût des travaux (provision pour aléas et imprévus, frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage inclus),

- 0,672 M€ (CE 01/2006) correspondant à une provision en cas d'action récursoire des concessionnaires tiers hors de la zone de prise en charge par l'opération tramway.

Le coût d'objectif des travaux placés sous la maîtrise d'ouvrage des concessionnaires tiers sur la plate-forme aéroportuaire est fixé à 2,342 M€ (CE 01/2006) ; il se décompose comme suit :

Travaux de dévoiement de réseaux et frais de MOA et de MOE	2,033 M€
Provision pour aléas et imprévus	0,309 M€

Coût d'objectif des travaux des concessionnaires hors domaine d'Aéroports de Paris

Le coût d'objectif des travaux placés sous la maîtrise d'ouvrage des concessionnaires hors domaine d'Aéroports de Paris est fixé à 0,154 M€ (CE 01/2006).

Dépenses communes

Les dépenses communes (incluant les frais de communication) sont incluses dans les coûts prévisionnels placés sous chaque maîtrise d'ouvrage de l'opération. Elles sont gérées par le coordinateur des maîtres d'ouvrage et se montent désormais à 2,728 M€ (CE 01/2006). Les parts relatives à chaque maître d'ouvrage sont respectivement :

DiRIF	0,024 M€
Département du Val-de-Marne	0,500 M€
STIF	0,103 M€
RATP	2,065 M€
SEMMARIS	0,012 M€
SILIC	0,020 M€
SOGARIS	0,005 M€

4.2.2 Coûts détaillés

Cet article annule et remplace l'article 5.3, 5.4, 5.5, 5.6 et 5.7 de la convention TF1, TF2 et TF3.

Périmètres financiers :	RATP :	CG94 :	Avant le 01/01/2006 DDE 94 :	Après le 01/01/2006 DiRIF :	Avant le 01/01/2011 DDE 91 :	STIF :	SEMMARIS :	SILIC :	SOGARIS :	TOTAL
Total, dont	**211,786**	**79,269**	**3,527**	**1,912**	**0,300**	**10,764**	**3,801**	**5,569**	**1,421**	**318,349**
Coordination des maîtres d'ouvrages	3,220	-	-	-	-	-	-	-	-	3,220
Acquisitions foncières	14,719	34,391	1,878	0,000	-	0,584	-	-	-	51,572
Maîtrise d'ouvrage	7,052	2,714	0,456	0,000	0,027	0,802	0,306	0,222	0,141	11,720
Provision pour aléas et imprévus	11,534	2,972	0,000	0,112	0,000	0,669	0,240	0,100	0,000	15,627
Frais d'études et de surveillance	17,619	4,642	1,193	0,150	0,273	0,606	0,250	0,366	0,156	25,255
Travaux	142,714	34,550	0,000	1,650	0,000	7,106	3,005	4,881	1,124	195,030
Dépenses communes	2,728	-	-	-	-	-	-	-	-	2,728
Frais financiers	0,742	-	-	-	-	-	-	-	-	0,742
Indemnisation des tiers	11,459	-	-	-	-	0,997	-	-	-	12,456

435

4.2.3 Modalités d'actualisation

Cet article annule et remplace l'article 5.1 de la convention TF2 et TF3.

Les conditions économiques de référence du présent avenant sont celles de janvier 2006.

Pour être comparables aux coûts d'objectif, tous les coûts sont calculés aux conditions économiques de référence du présent avenant par application de l'indice professionnel TP01.

Cet indice est également utilisé pour l'établissement des coûts prévisionnels en euros courants fin de chantier :
- à partir des indices connus à la date de la convention,
- puis de 3 % par an au delà.

Les états d'acompte seront établis à partir des derniers indices connus et pertinents ; l'état du solde sera établi par application des indices définitifs.

4.3. Plan de financement

4.3.1. Plan de financement général de l'opération

Cet article annule et remplace l'article 7.2 de la convention TF1, TF2 et TF3.

Le plan de financement des études et travaux de l'opération est établi en euros aux conditions économiques de référence:

En M€ CE 01/2006	RATP (1)	CG94	DiRIF (et ex-DDE94)	DDE91	STIF		TOTAL
					Au titre du tramway	Au titre de l'accompagne-ment urbain	
Région Ile-de-France	**202,420**	**24,525**	**4,146**	**0,110**		**3,194**	**234,395**
	90,94%	30,94%	76,21%	36,67%		47,49%	73,63%
Dont au titre du CPER 2000-2006	*14,258*	*5,592*	*1,666*	*0,110*			*21,626*
Dont au titre du CPER 2007-2013 GP5	*188,162*	*18,933*	*2,480*	*0,000*			*209,575*
Dont au titre du CPER 2007-2013 GP3						*1,146*	*1,146*
Dont au titre du CPRD 91 2009-2013						*2,048*	*2,048*
Etat	**7,211**	**1,613**	**1,294**	**0,190**			**10,308**
	3,24%	2,03%	23,79%	63,33%			3,24%
Dont au titre du CPER 2000-2006	*7,211*	*1,613*	*0,493*	*0,190*			*9,507*
Dont au titre du CPER 2007-2013 (3)			*0,801*				*0,801*
CG Val de Marne	**1,094**	**53,130**					**54,225**
	0,49%	67,03%					17,03%
CG Essonne	**5,960**				**4,040**	**2,048**	**12,048**
	2,68%				100,00%	30,46%	3,78%
Dont au titre du CPER 2007-2013 GP5	*5,960*				*4,040*		*10,000*
Dont au titre du CPRD 91 2009-2013						*2,048*	*2,048*
CALPE	**0,913**					**1,483**	**2,396**
	0,41%					22,05%	0,75%
Dont au titre du CPER 2007-2013 GP3						*1,146*	*1,146*
Dont participation forfaitaire	*0,913*					*0,337*	*1,250*
RATP *(sur prêt spécial de la RIF)*	**4,978**						**4,978**
	2,24%						1,56%
TOTAL	**222,576 (2)**	**79,269**	**5,440**	**0,300**	**4,040**	**6,725**	**318,349**

(1) : ce montant prend en compte les coûts d'objectifs des maîtres d'ouvrage de la SEMMARIS, la SILIC et SOGARIS.

(2) : ce montant prend en compte les dépenses communes des maîtres d'ouvrages et frais financiers

(3) e montant prend en compte l'accord de décroisement validé par le Président du Conseil régional et le Préfet de la Région Île-de-France lors des réunions du 4 décembre 2007 et 15 janvier 2008

S’agissant de dépenses se rapportant à des investissements, les contributions, hors acquisitions foncières, qui sont versées aux maîtres d’ouvrage par les co-financeurs en tant que subventions d’équipement, sont exonérées de TVA.
En revanche, les subventions qui sont versées à la DiRIF ne sont pas exonérées de TVA (au même titre que, précédemment, pour la DDE 94 et la DDT 91).

4.3.2. Plan de financement des surcoûts

En M€ CE 01/2006	RATP (1)	CG94	DiRIF (et ex-DDE94)	DDE91	STIF		TOTAL
					Au titre du tramway	Au titre de l'accompagne-ment urbain	
Région Ile-de-France	**2,652**	**10,078**		**-0,333**		**3,194**	**15,591**
Dont au titre du CPER 2007-2013 GP5	*2,652*	*10,078*		*-0,333*			*12,397*
Dont au titre du CPER 2007-2013 GP3						*1,146*	*1,146*
Dont au titre du CPRD 91 2009-2013						*2,048*	*2,048*
Etat			**0,801**				**0,801**
Dont au titre du CPER 2007-2013			*0,801*				*0,801*
CG Val de Marne	**1,094**	**4,319**					**5,414**
CG Essonne	**4,355**			**-8,395**	**4,040**	**2,048**	**2,048**
Dont au titre du CPER 2007-2013 GP5	*4,355*			*-8,395*	*4,040*		*0,000*
Dont au titre du CPRD 91 2009-2013						*2,048*	*2,048*
CALPE	**0,913**					**1,483**	**2,396**
Dont au titre du CPER 2007-2013 GP3						*1,146*	*1,146*
Dont participation forfaitaire	*0,913*					*0,337*	*1,250*
TOTAL	**9,014**	**14,398**	**0,801**	**-8,728**	**4,040**	**6,725**	**26,249**

(1) : ce montant prend en compte les coûts d'objectifs des maîtres d'ouvrage de la SEMMARIS, la SILIC et SOGARIS.

4.4. Modalités de versement des crédits de paiements

Cet article annule et remplace l'article 9 de la convention TF1, TF2 et TF3.

4.4.1. Versement par appel de fonds

Les crédits de paiement sont versés par les financeurs au fur et à mesure de l'avancement des travaux sur présentation par les maîtres d'ouvrage d'un état des dépenses comptabilisées et, pour la Région Ile de France, de la demande de subvention selon le modèle type de la Région, indiquant les autorisations de programme de rattachement de ces dépenses.
Les paiements de l'Etat seront effectués sur la base des conventions précédentes en se référant au tableau de Bilan des autorisations d'engagement et des crédits de paiement de l'Etat en Annexe 16.

La demande de versement par appel de fonds comprendra l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant la référence des factures comptabilisées, leur date de comptabilisation et le montant des factures comptabilisées.

Le Département de l'Essonne versera à la RATP, à la notification de cet avenant, un acompte représentant 15% du financement du surcoût de 5,255 M€ courants dû par le Département, soit un montant de 788 250 €. Cet acompte sera déduit des demandes de versement faites par la RATP, selon les modalités des conventions, au CG 91 au titre du surcoût.
Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par représentant légal de l'organisme.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par les financeurs est plafonné à 90%. Les appels de fonds effectués par le STIF sont effectués sur le programme du tramway T7 d'une part et sur le poste reconstitution et l'optimisation des fonctionnalités associées à la gare routière d'autre part, en articulation avec le contournement sud d'Orly et le projet d'entrée de la ville de la CALPE.

Les annexes 5, 6, 7, 8 et 9 indiquent l'échéancier prévisionnel des dépenses des maîtres d'ouvrage.

4.4.2. Mandatement et règlement

Le paiement des crédits dus aux maîtres d'ouvrage doit être effectué dans un délai de 45 jours à compter de la date de réception des appels de fonds (utilisation éventuelle d'un courrier avec accusé de réception).

4.4.3. Versement du solde

Pour le versement du solde, le MOA transmet au Comité de suivi de la convention de financement un état final des dépenses et recettes.

A l'issue d'un comité de suivi de la convention de financement de clôture et sur la base de cet état final des dépenses, le maître d'ouvrage procède, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde.

4.4.4. Bénéficiaires et domiciliation

Les participations et subventions sont versées à :

Département du Val-de-Marne
sur le compte ouvert au nom de la paierie départementale du Val-de-Marne à la BDF Créteil, dont le RIB est le suivant :
Code banque : 30001
Code guichet : 00907
N° compte : D9400000000
Clé : 49

DRIEA-IF / DiRIF
sur le compte dont le numéro sera précisé lors de l'émission du titre de perception.

STIF
sur le compte ouvert au nom Trésor Public, dont le RIB est le suivant :
Code banque : 10071
Code guichet : 75000
N° compte : 00001005079
Clé : 72

RATP
sur le compte ouvert au nom de RATP ENCAISSEMENTS COLLECTIVITES de CALYON, dont le RIB est le suivant :
Code banque : 31489
Code guichet : 00010
N° compte : 00 198 757 753
Clé : 47

Le paiement est effectué à RATP par virement bancaire, portant dans son libellé le numéro de référence de la facture.

La domiciliation des parties pour la gestion financière est :

Parties	Coordonnées
STIF	Direction des Projets d'Investissement 41 rue de Châteaudun 75009 PARIS
État & DIRIF	DRIEA – SPOT – CBSF 21/23 rue Miollis 75015 PARIS
Région Ile-de-France	Unité Aménagement Durable Transports en Commun Secrétariat Général 35 Boulevard des Invalides 75007 PARIS
RATP	Contrôle de Gestion et Finances / Contrôle de Gestion Investissements Maison de la RATP

	LAC C42 54 quai de la Râpée 75599 PARIS Cedex 12
Département du Val-de-Marne	Hôtel du Département Avenue du Général de Gaulle 94.011 - CRETEIL
Département de l'Essonne	Direction des Déplacements Boulevard de France 91012 EVRY Cedex
Communauté d'Agglomération Les Portes de l'Essonne	Direction des Finances 3 rue Lefèvre-Utile 91205 Athis-Mons

5. SUIVI DE L'OPERATION

Cet article annule et remplace l'article10, 11 et 14 de la convention TF1, TF2 et TF3.

5.1 Information

Le maître d'ouvrage coordinateur, pendant toute la durée de validité de la convention, s'engage à :
- présenter en séance, à la demande du STIF, un compte-rendu d'avancement de l'opération devant le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,
- informer sans délai le STIF et les financeurs en cas de difficulté ayant une incidence financière, du calendrier ou de programme.

5.2 Suivi de la maîtrise d'ouvrage

Conformément au Contrat de projets État Région d'Ile-de-France et Contrat Particulier Région Département, les financeurs chargent conjointement le STIF d'assurer pour leur compte le suivi de la maîtrise d'ouvrage. Le STIF s'assure notamment du respect, par les maîtres d'ouvrage, des dispositions techniques de l'Avant-Projet approuvé, des coûts d'objectif définis à l'article 4.2.1, et du délai indiqué à l'article 2.4 pour la mise en service de l'opération.

Dans ce cadre, les maîtres d'ouvrage s'engagent à remettre au STIF, sur sa demande, tous les documents relatifs à l'opération telle que définie à l'article 3.1, 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, dossiers de consultation des entreprises, marchés de travaux et contrôles techniques divers…). Les maîtres d'ouvrage s'engagent également à autoriser les agents du STIF 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.

5.3 Comité technique de suivi de la convention de financement

Il est constitué un comité de suivi de l'opération comprenant l'ensemble des signataires. Il se réunit au moins une fois par an, à l'initiative du STIF qui est chargé de son organisation.

A la demande d'un des signataires, il peut se réunir si une décision urgente doit être prise.

Le maître d'ouvrage coordinateur établit un compte-rendu de l'exécution de ses missions. Ce compte rendu est analysé par le STIF et fait l'objet d'un avis du STIF aux financeurs. Il devra être transmis au STIF sous forme de minute, 2 semaines avant le comité de suivi.

Le compte-rendu comporte notamment :

- le point sur l'avancement des travaux,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- le calendrier des travaux,
- le point sur le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu,
- un état comparatif entre d'une part le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il est estimé à la date du comité de suivi au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser et d'autre part le coût d'objectif fixé dans la présente convention,
- la liste des principaux marchés signés avec leur montant d'engagement et notamment une analyse des résultats des appels d'offres au cours de la période par rapport aux estimations prévisionnelles des maîtres d'ouvrage,
- la liste des principaux marchés à venir,
- un état des lieux sur la consommation des provisions définies à l'article 4.2.2., pour chacun des postes définis dans l'avant-projet,
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais, et notamment l'indication des réclamations ou d'éventuels contentieux de la part des entreprises titulaires des marchés,
- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des subventions versées,
- l'estimation du préjudice financier consécutif à un éventuel retard de versement de la part de l'un des financeurs
- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre), ainsi que la désignation nominative des principales fonctions de direction de la maîtrise d'ouvrage multiple,
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).

Au titre des conventions, le maître d'ouvrage coordinateur effectue une mise à jour des prévisions pluriannuelles des dépenses et des autorisations d'engagement et de programme. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'opération. Ils sont établis en euros courants et en euros aux conditions économiques de janvier 2006 pour toute la période de réalisation.

5.4 Comptabilité de l'opération

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à faire ressortir dans leur comptabilité les dépenses propres à l'opération et les éventuelles subventions ou financements complémentaires spécifiques qui pourraient être accordés par des tiers sur l'opération.

Les maîtres d'ouvrage conservent l'ensemble des pièces justificatives de l'opération pendant dix ans, à compter de la date d'expiration de la convention.

5.5 Information hors comité de suivi

Les maîtres d'ouvrage s'engagent pendant toute la durée de validité de la convention :

- à présenter un compte-rendu d'avancement de l'opération 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 une incidence sur le respect du calendrier, ou une incidence sur le programme.

5.6 Intervention d'experts

Cet article annule et remplace l'article 11.4 de la convention TF1, TF2 et TF3.

Sur proposition du STIF aux financeurs ou à la demande de l'un des financeurs après information préalable des autres financeurs et du STIF, les maîtres d'ouvrage s'engagent à permettre aux experts désignés ou missionnés par le STIF, d'effectuer des visites des lieux, des installations et travaux relevant de la présente opération, et à faciliter le contrôle de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives. Les frais relatifs à ces interventions sont à la charge du ou des demandeurs. Les maîtres d'ouvrages sont chargés de l'organisation des visites et du respect des règles de sécurité.

5.7 Revue de l'opération avant mise en service

Avant la mise en service de l'opération, les maîtres d'ouvrage invitent les financeurs à constater que le programme de l'opération a été mis en œuvre conformément aux dispositions de l'avant-projet approuvé ou de l'avant-projet modificatif approuvé le cas échéant.

6. COMMUNICATION

Cet article annule et remplace l'article 17 de la convention TF1, TF2 et TF3.

Le maître d'ouvrage coordinateur s'engage, jusqu'à la mise en service de l'opération, à :

- associer, au sein d'un comité de communication, les co-signataires de la présente convention à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un plan de communication commun. Ce comité de communication établira notamment le cahier des charges destiné à choisir le prestataire qui aura pour mission de proposer et de créer les outils de communication dédiés au projet,
- mentionner les financeurs de l'opération et le STIF sur tout acte de communication relevant de la communication institutionnelle concernant l'opération par la présence de leurs logos ou de toute information sur les taux de financement,
- prévoir systématiquement un délai suffisant afin que chaque représentant au comité de communication puisse faire valider le principe des outils (plan de communication) par leurs responsables respectifs,

- permettre l'implantation de la signalétique de chantier des co-signataires,
- rapporter en tant que de besoin les réactions de la population concernant les travaux entrepris.

Le comité de communication regroupe les représentants des directeurs ou responsables de communication de chacun des organismes financeurs. Il est piloté par le responsable communication du maître d'ouvrage coordinateur.

Dans un souci d'identification des opérations Contrat de projets Etat-Région, les opérations financées dans ce cadre présenteront les traitements suivants au niveau des logos des partenaires :

- l'ordre suivant entre partenaires : financeurs, autorité organisatrice, maître d'ouvrage,
- l'ordre des financeurs en fonction de l'ordre protocolaire,
- la surface allouée à chaque partenaire sera identique.

7. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET

Cet article annule et remplace l'article 12 de la convention TF1, TF2 et TF3.

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais ou des coûts d'objectif précisés à l'article 4.2 de la présente convention, peut conduire, selon la réglementation applicable aux maîtres d'ouvrage ou selon l'appréciation du STIF, à la réalisation d'un Avant-Projet Modificatif, présenté au Conseil du STIF.

En conséquence, dès que le maître d'ouvrage coordinateur envisage des modifications de son programme dans l'opération ou constate les demandes de modification de l'un des maîtres d'ouvrage stipulée à l'article 2, il transmettra, au STIF et aux financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Il devra veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières. Au vu de l'ensemble de ces éléments, le STIF validera les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou appréciera l'opportunité d'une saisine du comité de suivi ainsi que la nécessité de réaliser un Avant-Projet Modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

Cet Avant-Projet Modificatif sera présenté au Conseil du STIF. Il donnera lieu ensuite à la conclusion d'un avenant à la présente convention, indiquant toutes les conséquences notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût d'objectif, de répartition des financements et de délai de réalisation de l'opération. Les travaux concernés ne pourront avoir un début d'exécution qu'après la signature de l'avenant et l'attribution des financements correspondants.

L'application des dispositions de cet article ne doit pas faire obstacle à la poursuite des travaux sur la partie non touchée par les modifications.

Ces dispositions ne font pas obstacle à la prise en compte par les maîtres d'ouvrage de demandes, d'un des financeurs ou de tiers, d'adaptations localisées de l'opération, ne modifiant pas son aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'Avant-Projet. La prise en compte de

ces modifications sera soumise à l'accord préalable du STIF au titre de son contrôle des maîtres d'ouvrage. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge des demandeurs.

8. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS

9.2 Modalités de modification du coût d'objectif ou des délais

8.1.1 Dispositions en cas de dépassement du coût d'objectif

Cet article annule et remplace l'article 13.2 de la convention TF1, TF2 et TF3.

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures correctives proposées, le coût d'objectif ne peut être respecté, le maître d'ouvrage coordinateur fournit au STIF et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux financeurs qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage coordinateur selon les dispositions de l'article 6 du présent avenant et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un Avant-Projet Modificatif.

Au vu de ce rapport, les financeurs précisent alors le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu à l'article 4.3 titre du coût d'objectif initial des maîtres d'ouvrage.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs et le STIF. Le maître d'ouvrage coordinateur est entendu et informé de la nécessité éventuelle de la formalisation d'un Avant-Projet Modificatif.

8.1.2 Dispositions en cas de modification des délais

Cet article annule et remplace l'article 13.3 de la convention TF1, TF2 et TF3.

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect du délai ne peut être assuré, le maître d'ouvrage coordinateur fournit au STIF et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine et l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux membres du comité de suivi, qui s'appuiera notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage coordinateur selon les dispositions de l'article 6 du présent avenant, et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un Avant-Projet Modificatif. Il indiquera notamment les incidences sur le planning et le phasage initial de l'ensemble des travaux de l'opération. Par ailleurs cet avis précisera l'impact sur l'offre de transport.

Au vu de ce rapport, les financeurs émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre les financeurs, le STIF et les maîtres d'ouvrage.

8.1.3 Dispositions communes

Si, en application des statuts des maîtres d'ouvrage, ou des règles qui leurs sont applicables, les propositions doivent faire l'objet d'une décision d'approbation du STIF, notamment au titre de

l'article 7 du présent avenant, le maître d'ouvrage transmet au STIF l'ensemble des pièces et dossier justificatif éventuel (Avant-Projet Modificatif).

Le STIF instruit la demande du maître d'ouvrage, approuve le cas échéant l'Avant-Projet Modificatif et arrête selon les cas :

- un nouveau coût d'objectif pour l'opération,
- un nouveau délai de l'opération.

En application de ces décisions, un avenant formalisera l'ensemble des modifications apportées à la convention notamment en terme :

- d'augmentation du coût d'objectif initial et d'incidence sur la rémunération des maîtres d'ouvrage résultant de l'application de la clause d'intéressement prévue à l'article 7.2,
- d'augmentation du délai initial.

9. BILAN FINAL DE L'OPERATION

9.2 Bilan physique et financier

Cet article annule et remplace l'article 15 de la convention TF1, TF2 et TF3.

Le maître d'ouvrage coordinateur établit sous sa responsabilité, au plus tard cinq ans après la mise en service, un bilan financier et physique des aménagements relevant de son périmètre dans le cadre du présent avenant.

Ce bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût d'objectif, défini à l'article 4.2.2, ramenée aux conditions économiques de l'Avant-Projet (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par le maître d'ouvrage) afin de permettre une comparaison.

Ce bilan comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant le descriptif des aménagements réalisés et retraçant l'évolution éventuelle du coût d'objectif et des principales décisions concernant les aménagements dont il assure la maîtrise d'ouvrage,
- le récapitulatif des subventions attribuées,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres),
- le récapitulatif des dépenses comptabilisées à la date de réalisation du bilan (établi sur la base des décomptes généraux définitifs des marchés lorsqu'ils existent),
- le calcul et la justification de l'état du solde, à savoir la différence entre les dépenses comptabilisées par le maître d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les versements effectués par les financeurs,
- la nature et l'estimation des dépenses prévisionnelles totales restant à payer (contentieux, réclamations d'entreprise, finitions, garanties des aménagements paysagers, un état de la valeur des excédents de terrains ou bâtiments acquis et non nécessaires au strict fonctionnement de l'opération et pouvant donner lieu à un éventuel remboursement dans la

limite des produits de cession effectivement constatés et des pourcentages des participations des parties au financement de l'opération),

- un état des éventuelles suggestions de compléments d'aménagement le concernant consécutives à la mise en service de l'opération.

9.2 Évaluation économique, sociale et environnementale

Cet article annule et remplace l'article 16 de la convention TF1, TF2 et TF3.

Les signataires du présent avenant ont décidé la réalisation de l'opération en tenant compte de l'évaluation économique et sociale effectuée par le maître d'ouvrage et figurant dans les avant-projets approuvés par le Conseil du STIF. Cette évaluation préalable comporte un bilan prévisionnel des avantages et inconvénients entraînés par la mise en service de l'opération. C'est au vu des prévisions et objectifs explicités dans les avant-projets que les signataires ont pu reconnaître ensemble la validité économique et sociale de l'opération.

En application de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982, il sera réalisé un bilan a posteriori de l'opération.

Sous le pilotage du STIF, le maître d'ouvrage coordinateur organise conjointement la collecte des informations nécessaires au bilan a posteriori, à établir au plus tard dans les cinq années qui suivent la mise en service, comme stipulé au Contrat de Projets État – Région d'Ile-de-France. Le maître d'ouvrage coordinateur transmettra ce bilan au STIF et aux financeurs.

10. DISPOSITIONS GENERALES

10.1 Modification de la convention

Cet article annule et remplace l'article 18 de la convention TF1, TF2 et TF3.

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 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.

10.2 Résiliation de la convention

Cet article annule et remplace l'article 19 de la convention TF1, TF2 et TF3.

Les personnes publiques, qui sont parties à cette convention, peuvent prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai, qui ne peut être inférieur à un mois, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les autres personnes publiques sont informées immédiatement de la mise en demeure qui est adressée au bénéficiaire de l'aide, et de la décision de résiliation qui lui fait suite.

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres parties d'une ou plusieurs des obligations

essentielles à la réalisation de l'opération. La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

- si dans ce délai les obligations citées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution,
- si l'inexécution des prestations requises est consécutive à un cas de force majeure.

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation.

La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation du bénéficiaire.

Toutefois, dans tous les cas, les co-financeurs s'engagent à payer aux maîtres d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que les dépenses de travaux nécessaires à l'établissement d'une remise à niveau fonctionnelle.
Sur cette base, les maîtres d'ouvrage procèdent à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop perçu auprès des co-financeurs au prorata de leur participation.

10.3 Litiges

Les éventuels litiges liés à l'application ou à l'interprétation de la présente convention seront soumis au tribunal territorialement compétent à défaut de règlement amiable.

10.4 Propriété intellectuelle et diffusion des études

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention restent la propriété des maîtres d'ouvrage.
Les résultats des études seront transmis aux signataires de la présente convention en un exemplaire sous format CD Rom. Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable des parties contractantes.

10.5 Prise d'effet de l'avenant

Cet article annule et remplace l'article 20 de la convention TF1, TF2 et TF3.

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification par le STIF à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception, après signature de la présente par l'ensemble des signataires.

Les conventions expirent après la réalisation la plus tardive des étapes suivantes :

- réception et/ou remise des ouvrages et installations par les maîtres d'ouvrage et mise en service après accomplissement des procédures prévues par la réglementation de sécurité,
- solde de la totalité des subventions dues aux maîtres d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.4.2,
- à la production du bilan final de l'opération tel que défini à l'article 9.1.

10.6 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.

Le présent avenant est établi en 10 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / / 2011

Pour l'Etat Daniel CANEPA Préfet de la Région d'Ile-de-France Préfet de Paris	Pour la Région d'Ile-de-France Jean-Paul HUCHON Président du Conseil Régional d'Ile-de-France	Pour le STIF Sophie MOUGARD Directrice Générale
Pour l'Etat, la Direction Départementale de l'Equipement du Val-de-Marne devenue le 1er juillet 2010, l'Unité Territoriale 94 Jean-Claude RUYSSCHAERT Directeur de la Direction régionale et interdépartementale de l'Equipement, de l'Aménagement d'Ile de France (DRIEA-IF)	Pour l'Etat, la Direction des Routes d'Ile-de-France (DiRIF) Gérard SAUZET	Pour l'Etat, la Direction Départementale de l'Equipement de l'Essonne devenue le 1er juillet 2010, la Direction Départementale des Territoires de l'Essonne (DDT) Mme BOZONNET Directrice de la Direction Départementale des Territoires de l'Essonne (DDT)

Pour le Département du Val-de-Marne Président du Conseil Général du Val-de-Marne	Pour le Département de l'Essonne Président du Conseil Général de l'Essonne	Pour la Communauté d'Agglomération Les Portes de l'Essonne François GARCIA Président de la Communauté d'Agglomération Les Portes de l'Essonne
Pour la RATP Pierre MONGIN Président de la RATP		

11. LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : organigramme nominatif

Annexe 2 : calendrier prévisionnel de l'opération

Annexe 3 : Périmètre des maîtres d'ouvrage

Annexe 4 : échéancier prévisionnel des dépenses totales

Annexe 5 : échéancier prévisionnel des appels de fonds pour la RATP pour la durée de la convention

Annexe 6 : échéancier prévisionnel des appels de fonds pour la DiRIF pour la durée de la convention

Annexe 7 : échéancier prévisionnel des appels de fonds pour le CG 94 pour la durée de la convention

Annexe 8 : échéancier prévisionnel des appels de fonds pour le STIF pour la durée de la convention

Annexe 9 : Autorisations de programme déjà mises en place par financeur

Annexe 10 : Décomposition par maître d'ouvrage du surcoût global (CE 01/2006)

Annexe 11 : Plan de financement de la tranche TF1

Annexe 12 : Plan de financement de la tranche TF2

Annexe 13 : Plan de financement de la tranche TF3

Annexe 14 : Plan de financement des surcoûts

Annexe 15 : Plan de financement global en euros courants conventionnels

Annexe 16 : Correspondance des autorisations d'engagements (AE) mises en place par l'Etat

ANNEXE 1

ORGANIGRAMME NOMINATIF DES MAITRES D'OUVRAGE

Cet organigramme est remis à jour lors de chaque changement de titulaire d'une fonction.

CG94
Maître d'Ouvrage : Luc ECHTLER
Chef de Projet : Xavier SPREUX

RATP
Maître d'Ouvrage : Fabrice POGGI
Chef de Projet : Laurent GERARDIN

DiRIF
Maître d'Ouvrage : Gérard SAUZET
Chef de Projet : Mathias RACHET

STIF
Maître d'Ouvrage : Jean-François HELAS
Chef de Projet : Christophe CACQUEVEL

Pour le dégagement des emprises dans leurs domaines respectifs :

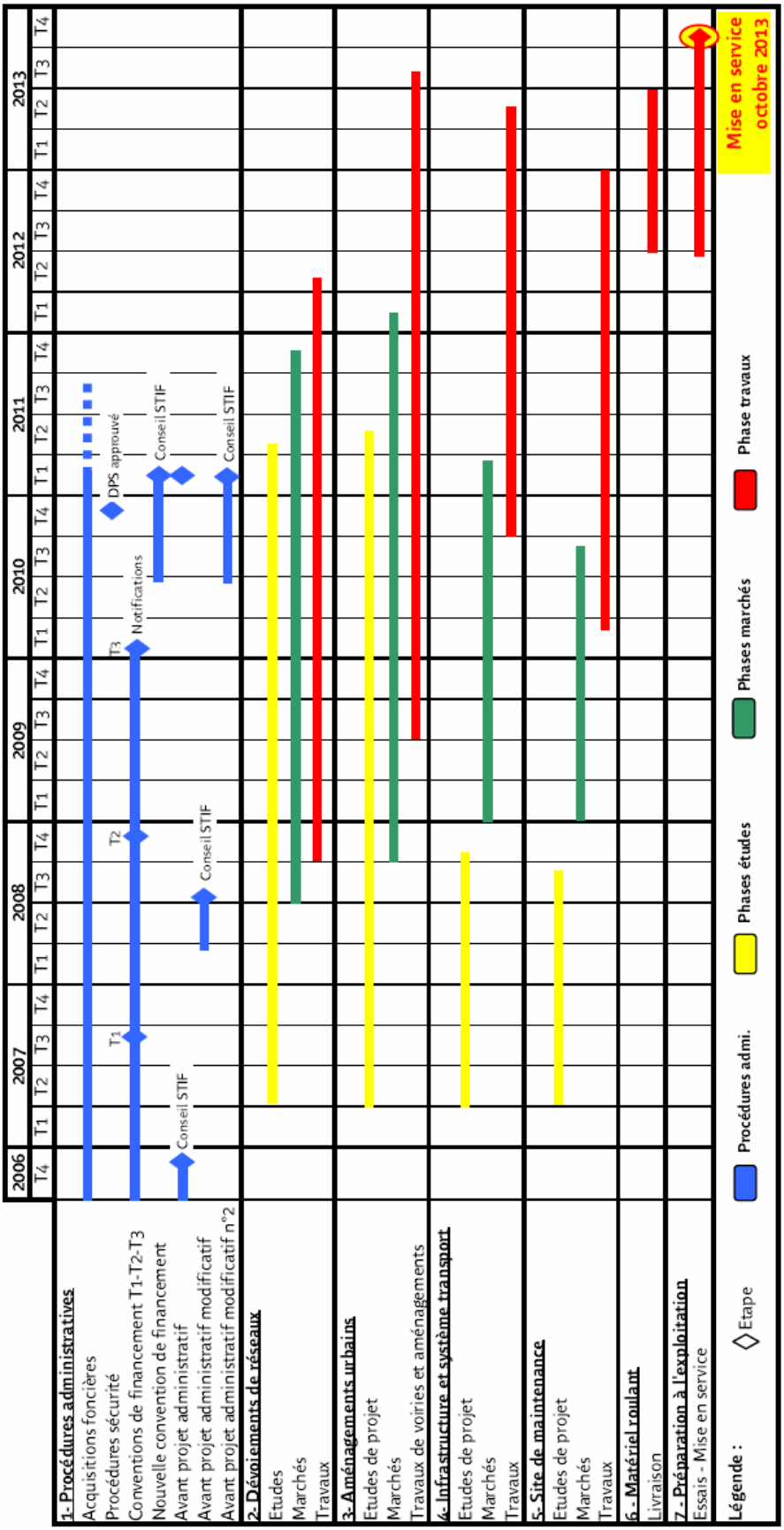
SILIC
Maître d'Ouvrage : Pierre GOFFINON
Chef de Projet : Anthony DUBOIS

SEMMARIS
Maître d'Ouvrage : Dominique FORTIN
Chef de Projet : Dominique FORTIN

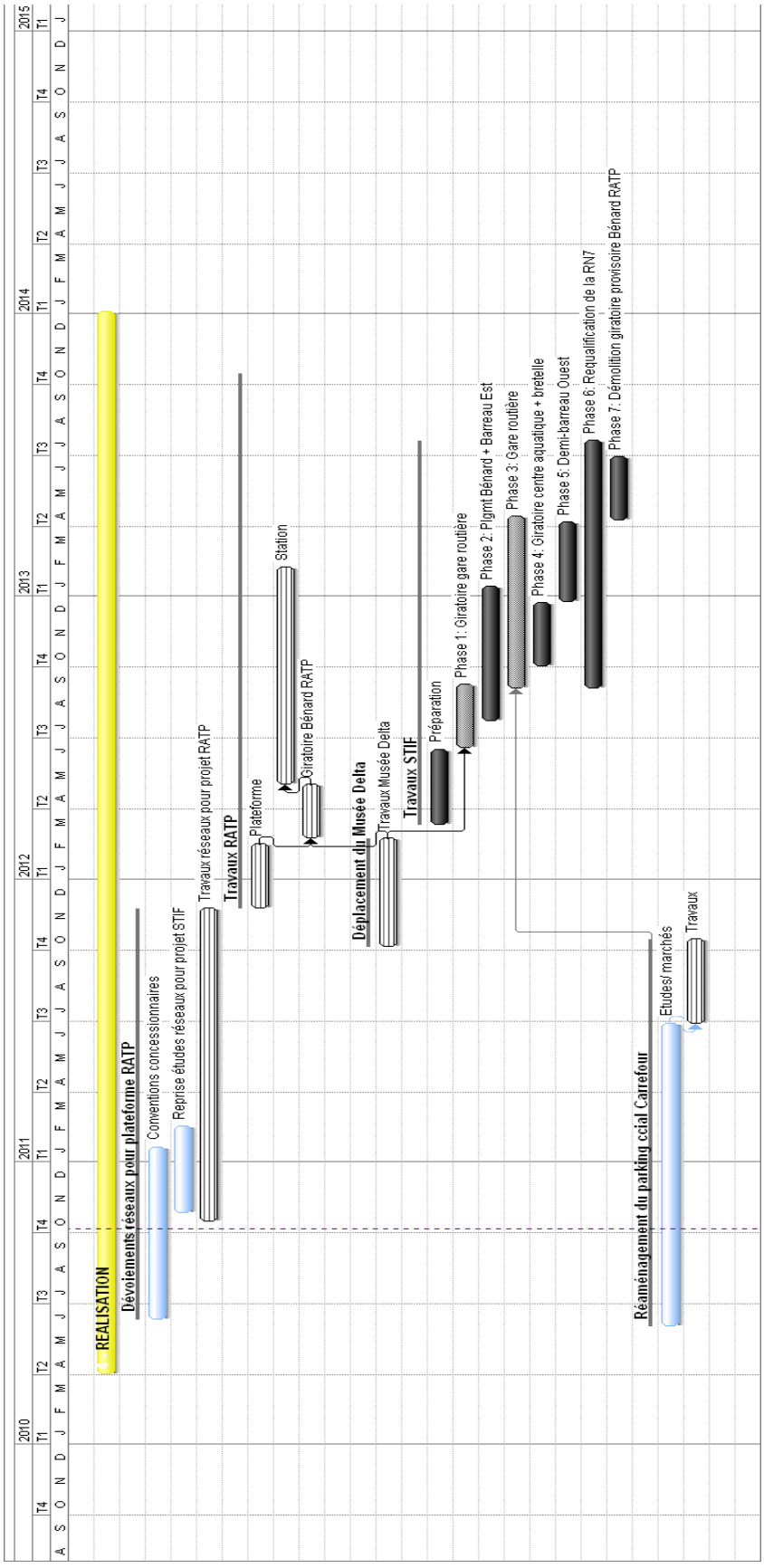
SOGARIS
Maître d'Ouvrage : Jean-Louis FOESSEL
Chef de Projet : Valérie WARTELLE

ANNEXE 2

CALENDRIER PREVISIONNEL DE L'OPERATION



CALENDRIER PREVISIONNEL SUR LA GARE ROUTIERE ET LES AMENAGEMENTS CONNEXES



ANNEXE 3

PERIMETRE DES MAITRES D'OUVRAGE

Périmètre de la maîtrise d'ouvrage Département du Val-de-Marne (après le 01/01/2006)

Le Département du Val-de-Marne assure la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- les acquisitions foncières le long de la RD7;
- l'ensemble des travaux d'aménagement de voirie et de requalification de la RD7 entre Villejuif Louis Aragon et l'esplanade du cimetière parisien de Thiais, ainsi que le réaménagement de l'avenue de Stalingrad à l'ouest du pôle de Villejuif Louis Aragon permettant l'insertion du tramway :
    - les travaux d'infrastructure des aménagements de voirie ;
    - la préparation des fonds de forme de la plate forme devant recevoir les voies du tramway ;
    - la signalisation verticale de police et le jalonnement (provisoire et définitive) ;
    - la signalisation horizontale (provisoire et définitive) ;
    - l'éclairage: fourniture et pose (provisoire et définitif) ;
    - la protection des arbres existants ;
    - les plantations d'arbres ou de végétaux hors emprise du tramway ;
    - la signalisation tricolore et lumineuse de trafic (provisoire et définitive) ;
    - les travaux d'assainissement des chaussées circulées et des trottoirs ;
    - la fourniture et pose des mobiliers urbains ;
    - le déplacement des rampes du pôle Villejuif Louis Aragon donnant accès au parking relais existant ;
    - les travaux préparatoires à l'ensemble des opérations susmentionnées (coupage d'arbres, modification de la signalisation…) ;
- l'assistance aux concessionnaires pour la coordination de leurs études et travaux de déplacement de réseaux, entre Villejuif Louis Aragon et l'esplanade du cimetière parisien de Thiais, y compris l'avenue de Stalingrad à l'ouest du pôle ;
- les prestations de maîtrises d'œuvre et d'ouvrage nécessitées par les travaux relatives à son périmètre, et notamment les études préalables, le conseil et assistance à maître d'ouvrage, la communication, la réalisation des dossiers administratifs, les assurances, l'archéologie préventive.

Périmètre de la maîtrise d'ouvrage DDE 94 (avant le 01/01/2006)

Jusqu'au 1er janvier 2006, la DDE94 assurait la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- les acquisitions foncières le long de la RN7;
- l'ensemble des études d'aménagement de voirie et de requalification de la RN7 entre Villejuif Louis Aragon et l'esplanade du cimetière parisien de Thiais et d'aménagements de voirie liés au tramway avenue Lindbergh à Rungis, à savoir :
    - les travaux d'infrastructure des aménagements de voirie;
    - les travaux de plate forme devant recevoir les voies du tramway ;
    - la signalisation verticale de police et le jalonnement (provisoire et définitive);
    - la signalisation horizontale (provisoire et définitive);

- l'éclairage (provisoire et définitif);
- les plantations d'arbres ou de végétaux hors emprise du tramway ;
- la signalisation tricolore et lumineuse de trafic (provisoire et définitive);
- les travaux d'assainissement des chaussées circulées et des trottoirs;
- le mobilier urbain ;
- les travaux préparatoires à l'ensemble des opérations susmentionnées (coupage d'arbres, modification de la signalisation…) ;

- la reprise de la culée de l'ouvrage d'art de l'A106 à Porte de Rungis;
- l'assistance aux concessionnaires pour la coordination de leurs études et travaux de déplacement de réseaux ;
- les prestations de maîtrises d'œuvre et d'ouvrage nécessitées par les études relatives à son périmètre, et notamment les études préalables, le conseil et assistance à maître d'ouvrage, la réalisation des dossiers administratifs, les assurances.

Périmètre de la maîtrise d'ouvrage DDE 94 (après le 01/01/2006 et avant le 01/01/2007)

Du 1er janvier au 31 décembre 2006, la DDE 94 assurait la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- les travaux de reprise de la culée de l'ouvrage d'art de l'A106 à Porte de Rungis ;
- l'assistance aux concessionnaires pour la coordination de leurs études et travaux de déplacement de réseaux ;
- les travaux d'assainissement des chaussées circulées et des trottoirs;
- les travaux préparatoires à l'ensemble des opérations susmentionnées (coupage d'arbres, modification de la signalisation…) ;
- les prestations de maîtrises d'œuvre et d'ouvrage nécessitées par les travaux relatives à son périmètre, et notamment les études préalables, le conseil et assistance à maître d'ouvrage, la communication, la réalisation des dossiers administratifs, les assurances, l'archéologie préventive.

Périmètre de la maîtrise d'ouvrage DIRIF (à compter du 01/01/2007)

La DIRIF assure depuis le 1er janvier 2007 la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- les travaux de reprise de la culée de l'ouvrage d'art de l'A106 au niveau de la Porte de Rungis ;
- les travaux de déplacement des bretelles d'accès à l'A106 depuis le carrefour Lindbergh / République à Rungis ;
- les travaux de réaménagement du carrefour Lindbergh / République à Rungis ;
- l'assistance aux concessionnaires pour la coordination de leurs études et travaux de déplacement de réseaux ;
- les travaux préparatoires à l'ensemble des opérations susmentionnées (coupage d'arbres, modification de la signalisation…) ;
- les prestations de maîtrises d'œuvre et d'ouvrage nécessitées par les travaux relatives à son périmètre, et notamment les études préalables, le conseil et assistance à maître d'ouvrage, la communication, la réalisation des dossiers administratifs, les assurances, l'archéologie préventive.

Périmètre de la maîtrise d'ouvrage DDE 91 (avant la notification du présent avenant)

Du 1er janvier 2006 jusqu'à la notification du présent avenant, la DDE 91 assurait la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- l'ensemble des travaux d'aménagement de voirie de la RN7 à Orly et de la gare routière d'Athis-Mons, à savoir :
    - les travaux d'infrastructure des aménagements de voirie;
    - la signalisation verticale de police et le jalonnement (provisoire et définitive);
    - la signalisation horizontale (provisoire et définitive);
    - l'éclairage: fourniture et pose (provisoire et définitif);
    - la protection des arbres existants;
    - les plantations d'arbres ou de végétaux hors emprise du tramway ;
    - la signalisation tricolore et lumineuse de trafic (provisoire et définitive);
    - les travaux d'assainissement des chaussées circulées et des trottoirs;
    - la fourniture et pose des mobiliers urbains ;
    - les travaux préparatoires à l'ensemble des opérations susmentionnées (coupage d'arbres, modification de la signalisation…);
- l'assistance aux concessionnaires pour la coordination de leurs études et travaux de déplacement de réseaux ;
- les prestations de maîtrises d'œuvre et d'ouvrage nécessitées par les travaux relatives à son périmètre, et notamment les études préalables, le conseil et assistance à maître d'ouvrage, la communication, la réalisation des dossiers administratifs, les assurances, l'archéologie préventive.

Périmètre de la maîtrise d'ouvrage RATP

La RATP assure la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- les acquisitions foncières avenue de Stalingrad à Villejuif et avenue de la République à Chevilly-Larue
- les travaux relatifs au système de transport sur l'ensemble de la ligne :
    - les infrastructures de la plate-forme sur l'ensemble du tracé ;
    - le génie civil et le second œuvre en station (quai et rampe) ;
    - les voies et revêtements de plate-forme à l'intérieur du GLO du tramway ;
    - l'assainissement de la plate-forme ;
    - la signalisation ferroviaire ;
    - l'alimentation électrique : poste de redressement, lignes aériennes de contact (LAC), fourniture et pose des supports de LAC ;
    - le site de maintenance et de remisage des rames situé sur la commune de Vitry-sur-Seine ;
    - les courants faibles ;
    - les modifications ou créations de locaux d'exploitation rendus nécessaires dans le périmètre du projet ;
- les ouvrages d'art ;
- l'ensemble des travaux d'aménagement de voirie dont la maîtrise d'ouvrage, d'une part, lui a été transférée par le Département du Val-de-Marne (avenue de la République à Chevilly-Larue), par la SOGARIS (rue Latérale à Rungis), par la Ville de Rungis (rue de la gare à Rungis), par Aéroports de Paris (dans son domaine), par l'Etat (dans son domaine) ; et d'autre part lui

été attribuée par le STIF (au niveau du carrefour rue du Languedoc et du carrefour rue de la cité à Chevilly-Larue et du carrefour de l'entrée SOGARIS à Rungis) ; à savoir :

- les travaux d'infrastructure des aménagements de voirie;
- la signalisation verticale de police et le jalonnement (provisoire et définitive);
- la signalisation horizontale (provisoire et définitive);
- l'éclairage: fourniture et pose (provisoire et définitif);
- la protection des arbres existants;
- les plantations d'arbres ou de végétaux hors emprise du tramway ;
- la signalisation tricolore et lumineuse de trafic (provisoire et définitive);
- les travaux d'assainissement des chaussées circulées et des trottoirs;
- la fourniture et pose des mobiliers urbains ;
- les travaux préparatoires à l'ensemble des opérations susmentionnées (coupage d'arbres, modification de la signalisation…) ;

et en particulier :

- les travaux de dévoiement des réseaux liés à l'implantation de l'ouvrage d'art n°2 sur l'A86 et la RN186 ;
- la réalisation d'une piste cyclable bidirectionnelle au nord d'Orly Sud, sur la partie de l'itinéraire où son tracé proposé par ADP est strictement connexe aux aménagements réalisés pour le tramway, soit entre la rue de Barcelone et le carrefour de la Pergola ;
- le comblement du tunnel à vélos situé à l'extrémité nord des tranchées couvertes d'Orly, ainsi que la reprise de la bretelle de sortie de la RN7 (sens sud-nord) vers la rue de Barcelone (précédemment sous maîtrise d'ouvrage de la DDEA 91) ;

ainsi que les travaux préparatoires nécessaires à la réalisation de l'infrastructure tramway au sud des tranchées couvertes d'Orly, à savoir :

- l'aménagement de voirie provisoire permettant, si nécessaire, le maintien des fonctionnalités viaires existantes au droit de l'avenue Jean-Pierre Bénard et, au préalable, la réalisation des terrassements nécessaires aux dévoiements de réseaux liés au système de transport et audit aménagement provisoire (précédemment sous maîtrise d'ouvrage de la DDT 91) ;
- le dévoiement de la route de service d'Aéroports de Paris (rue du musée) sur environ 250 mètres, permettant de dégager l'emprise du système de transport dans sa nouvelle configuration.

- l'assistance aux concessionnaires pour la coordination de leurs études et travaux de déplacement de réseaux dans les emprises objets de ses travaux d'aménagement de voirie ;
- les prestations de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage nécessaires à la mise en œuvre de ces opérations, à savoir notamment :
  - les études préalables, le conseil et assistance à maître d'ouvrage, la communication, la réalisation des dossiers administratifs…
  - la coordination des maîtres d'ouvrage et la gestion des dépenses communes à l'ensemble des maîtres d'ouvrage suivant les dispositions de l'article 3.2 ci-après.

Périmètre de Maîtrise d'ouvrage du STIF

Le STIF assure la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- les études et travaux pour la création de la gare routière (précédemment sous maîtrise d'ouvrage de la DDT 91) ;

- la reconstitution et l'optimisation des fonctionnalités associées à la gare routière, en articulation avec le contournement sud d'Orly et le projet d'entrée de la ville d'Athis Mons ;
- l'assistance aux concessionnaires pour la coordination de leurs études et travaux de déplacement de réseaux en lien avec les travaux sous maîtrise d'ouvrage du STIF ;
- Le suivi du réaménagement du Musée Delta, réalisé sous maîtrise d'ouvrage de la ville d'Athis-Mons.

Pour le dégagement des emprises sur leurs domaines respectifs :

Périmètre de la SEMMARIS

La SEMMARIS assure la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- les travaux de déviation des réseaux Porte de Thiais et anciennement Novatrans et le déplacement du péage de la Porte de Rungis, à savoir :
    - les travaux d'infrastructure des aménagements de voirie;
    - la signalisation verticale de police et le jalonnement (provisoire et définitive);
    - la signalisation horizontale (provisoire et définitive);
    - l'éclairage: fourniture et pose (provisoire et définitif);
    - la protection des arbres existants;
    - les plantations d'arbres ou de végétaux hors emprise du tramway ;
    - la signalisation tricolore et lumineuse de trafic (provisoire et définitive);
    - les travaux d'assainissement des chaussées circulées et des trottoirs;
    - la fourniture et pose des mobiliers urbains ;
    - les travaux préparatoires à l'ensemble des opérations susmentionnées (coupage d'arbres, modification de la signalisation…).

Périmètre de la SILIC

La SILIC assure la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- les déviations de réseaux et les aménagements de voirie sur le domaine de la SILIC, à savoir :
    - les travaux d'infrastructure des aménagements de voirie;
    - la signalisation verticale de police et le jalonnement (provisoire et définitive);
    - la signalisation horizontale (provisoire et définitive);
    - l'éclairage: fourniture et pose (provisoire et définitif);
    - la protection des arbres existants;
    - les plantations d'arbres ou de végétaux hors emprise du tramway ;
    - la signalisation tricolore et lumineuse de trafic (provisoire et définitive);
    - les travaux d'assainissement des chaussées circulées et des trottoirs;
    - la fourniture et pose des mobiliers urbains ;
    - les travaux préparatoires à l'ensemble des opérations susmentionnées (coupage d'arbres, modification de la signalisation…).

Périmètre de SOGARIS

SOGARIS assure la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- les aménagements de voirie pour le réaménagement du parking et de l'entrée SOGARIS, à savoir :
    - les travaux d'infrastructure des aménagements de voirie;
    - la signalisation verticale de police et le jalonnement (provisoire et définitive);

- la signalisation horizontale (provisoire et définitive);
- l'éclairage: fourniture et pose (provisoire et définitif);
- la protection des arbres existants;
- les plantations d'arbres ou de végétaux hors emprise du tramway ;
- les travaux d'assainissement des chaussées circulées et des trottoirs;
- la fourniture et pose des mobiliers urbains ;
- les travaux préparatoires à l'ensemble des opérations susmentionnées (coupage d'arbres, modification de la signalisation…).

Maître d'ouvrage coordinateur

Le maître d'ouvrage désigné à l'article 2.2, assume les responsabilités de coordinateur des maîtres d'ouvrage.

Sa mission consiste à :

- Assurer la conduite des procédures administratives communes au projet (dont : concertation, enquête publique, montage de l'AVP pour le Conseil du STIF, mise au point de la convention de financement, etc.) ;
- Animer et assurer le secrétariat des instances du projet décrites dans la convention entre les MOA ;
- Etre le rapporteur des MOA devant le comité de suivi prévu à l'article 10 et de faire la synthèse des rapports de différents MOA, en particulier pour le suivi comptable de l'opération ;
- Piloter la communication du projet en accord avec le comité de communication prévu à l'article 17 ci-après ;
- Assurer la concertation des CSPS ;
- Coordonner les OPC des MOA ;
- Assurer le premier regard sécurité du système global, coordonner les regards sécurité des sous-systèmes du projet, et coordonner la mise au point des dossiers de sécurité successifs ;
- Gérer les interfaces de premier niveau avec des opérations connexes (chaque maître d'ouvrage gérant les interfaces techniques avec les opérations qui sont directement connexes à son périmètre de maîtrise d'ouvrage).

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.

ANNEXE 4

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS D'ICI A 2015

en euros courants

A titre prévisionnel non contractuel

APPELS DE FONDS										
	Avant 2008	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	**Total**
M€ courants	24,075	10,384	26,060	25,519	81,431	106,641	90,549	25,788	0,932	**391,379**

Nota : l'échéancier prévisionnel des appels de fonds prend en compte l'actualisation réelle de 2006 à 2010, puis une actualisation à 3% par an.

ANNEXE 5

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS DE LA RATP

[en euros courants et en euros constants aux CE 01/2006]

A titre prévisionnel non contractuel

PREVISION DE DEPENSES RATP EN MILLIONS D'EUROS CE 2006												
Prévision de dépenses	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	TOTAL
Euros constants	3,3	1	2,6	2,6	16,8	9,2	52,5	64,5	67,3	2,8		222,577

PREVISION DE DEPENSES RATP EN MILLIONS D'EUROS COURANTS												
Prévision de dépenses	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	TOTAL
Euros courants	3,3	1	2,9	2,9	19,6	11	65	82,2	88,4	3,8		280,100

APPELS DE FONDS RATP PAR FINANCEUR EN MILLIONS D'EUROS COURANTS												
Prévision de dépenses	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	TOTAL
ETAT	0,891	0,252	0,524	1,031	4,793					0,481	0,029	8,001
REGION	1,485	0,424	0,873	1,829	11,871	8,578	51,108	77,324	84,748	18,098	0,897	257,234
CG 94									0,253	1,067		1,320
CG 91 *			0,214			0,080	1,180	0,577	1,635	3,580	0,006	7,272
CALPE									0,211	0,891		1,102
RATP *sur prêts spéciaux*	0,594	0,169	0,349	0,575	3,307	0,177						5,171
TOTAL	**2,97**	**0,845**	**1,96**	**3,435**	**19,970**	**8,835**	**52,288**	**77,901**	**86,847**	**24,117**	**0,932**	**280,100**

** le CG91 verse un acompte en 2011, représentant 15% du financement du surcoût de 5,255 M€ courants, soit un montant de **788 250 €.** Cet acompte sera déduit des demandes de versement faites par la RATP, selon les modalités des conventions, au CG 91 au titre du surcoût.*

L'échéancier est construit avec les dépenses réalisées jusqu'à la date du 1er janvier 2010, puis sur la base d'une actualisation conventionnelle à 3 % par an jusqu'à échéance.

ANNEXE 6

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS LA DiRIF (ET EX-DDE 94)

[en euros courants et en euros constants aux CE 01/2006]

A titre prévisionnel non contractuel

APPELS DE FONDS DiRIF PAR FINANCEUR EN MILLIONS D'EUROS CE 2006							
Prévision de dépenses	Avant 2008	2008	2009	2010	2011	2012	Total
ETAT	0,375	0,004	0,004	0,039	0,862	0,010	1,294
REGION	3,152	0,037	0,029	0,329	0,598	0	04,145
TOTAL	**3,527**	**0,041**	**0,033**	**0,368**	**1,460**	**0,010**	**5,439**

APPELS DE FONDS DiRIF PAR FINANCEUR EN MILLIONS D'EUROS COURANTS							
Prévision de dépenses	Avant 2008	2008	2009	2010	2011	2012	Total
ETAT	0,375	0,005	0,004	0,047	1,109	0,013	1,553
REGION	3,152	0,038	0,032	0,393	0,769	0	4,384
TOTAL	**3,527**	**0,043**	**0,036**	**0,440**	**1,878**	**0,013**	**5,937**

ANNEXE 7

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS DU CG 94

[en euros courants et en euros constants aux CE 01/2006]

A titre prévisionnel non contractuel

APPELS DE FONDS CG94 PAR FINANCEUR EN MILLIONS D'EUROS CE 2006								
Prévision de dépenses	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	total
ETAT				0,197	0,512	0,742	0,163	1,613
REGION	2,233	1,680	1,680	1,079	2,809	4,074	10,971	24,525
CG 94	6,050	4,551	4,551	4,101	10,679	15,484	7,714	53,131
TOTAL	**8,283**	**6,231**	**6,231**	**5,376**	**14,000**	**20,300**	**18,848**	**79,269**

APPELS DE FONDS CG94 PAR FINANCEUR EN MILLIONS D'EUROS COURANTS								
Prévision de dépenses	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2015
ETAT				0,197	0,512	0,742	0,163	1,613
REGION	2,233	1,749	1,862	1,220	3,277	4,894	13,575	28,810
CG 94	6,050	4,740	5,044	4,638	12,455	18,602	9,546	61,075
TOTAL	**8,283**	**6,490**	**6,906**	**6,054**	**16,244**	**24,238**	**23,284**	**91,498**

ANNEXE 8

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS DU STIF

[en euros courants et en euros constants aux CE 01/2006]

A titre prévisionnel non contractuel

APPELS DE FONDS STIF PAR FINANCEUR EN MILLIONS CE JANVIER 2006					
Prévision de dépenses	2011	2012	2013	2014	Total
REGION	**725 763**	**1 266 302**	**833 818**	**368 117**	3 194 000
dont GP3	*260 402*	*454 346*	*299 172*	*132 079*	*1 146 000*
dont CPRD	*465 361*	*811 956*	*534 646*	*236 037*	*2 048 000*
CG 91	**1 383 357**	**2 413 665**	**1 589 319**	**701 658**	6 088 000
dont GP5	*917 997*	*1 601 710*	*1 054 673*	*465 621*	*4 040 000*
dont CPRD	*465 361*	*811 956*	*534 646*	*236 037*	*2 048 000*
CALPE	**336 977**	**587 954**	**387 149**	**170 920**	1 483 000
dont GP3	*260 402*	*454 346*	*299 172*	*132 079*	*1 146 000*
forfaitaire	*76 575*	*133 608*	*87 976*	*38 840*	*337 000*
TOTAL	**2 446 097**	**4 267 922**	**2 810 286**	**1 240 694**	**10 765 000**

APPELS DE FONDS STIF PAR FINANCEUR EN MILLIONS D'EUROS COURANTS					
Prévision de dépenses	2011	2012	2013	2014	Total
REGION	**898 169**	**1 614 933**	**1 098 403**	**495 969**	**4 107 474**
dont GP3	*322 261*	*579 434*	*394 105*	*177 953*	*1 473 752*
dont CPRD	*575 908*	*1 035 499*	*704 299*	*318 016*	*2 633 721*
CG 91	**1 711 976**	**3 078 181**	**2 093 637**	**945 354**	**7 829 148**
dont GP5	*1 136 068*	*2 042 683*	*1 389 339*	*627 337*	*5 195 427*
dont CPRD	*575 908*	*1 035 499*	*704 299*	*318 016*	*2 633 721*
CALPE	**417 027**	**749 826**	**509 997**	**230 282**	**1 907 133**
dont GP3	*322 261*	*579 434*	*394 105*	*177 953*	*1 473 752*
forfaitaire	*94 766*	*170 392*	*115 893*	*52 330*	*433 381*
TOTAL	**3 027 171**	**5 442 941**	**3 702 038**	**1 671 605**	**13 843 755**

ANNEXE 9

Autorisations de programme déjà mises en place par financeur

Financeur : Région Ile-de-France

Maître d'ouvrage : RATP

Subvention de la Région Ile-de-France à la RATP en € 2006 : 202 420 000 €
Subvention de la Région Ile-de-France à la RATP en € courants conventionnels : 240 828 000 €

Autorisations de programme mises en place au 1er janvier 2011

Année	Numéro de rapport	Montant en € courants	Clé de financement
2000	CP 00-689	5 030 817,57	50 %
2003	CP 03-204	100 000	100 %
2004	CP 04-913	5 950 000	50 %
2005	CP 05-607	392 000	70 %
2006	CP 06-1142	2 100 000	50 %
2008	CP 08-301	46 961 000	99,23 %
2008	CP 08-893	57 000 000	99,26 % (1)
2009	CP 09-747	65 123 000	99,26 % (1)
Total		**182 656 817,57**	

(1) : subvention en attente de notification

Par conséquent, les autorisations de programme restant à mettre pour le maître d'ouvrage RATP sont d'un montant de 58 **171 182,43 €.**

Afin de respecter les clés de financement des différentes conventions de financement en vigueur, il est proposé de solder la participation régionale de la tranche TF3 de la convention de financement.
Le montant de la participation régionale de la Région Ile-de-France pour le maître d'ouvrage RATP est de 143 855 000 € aux conditions économiques de janvier 2006, soit 175 852 000,00 en euros courants conventionnels.
Par conséquent, le solde de la TF3 se fera au travers d'une subvention de **53 729 000 € avec la clé de 99,26 %.**

Le solde de la participation régionale est donc de **4** 442 182**,43 €** courants conventionnels.
La participation régionale au titre du surcoût vers le maître d'ouvrage RATP s'élève **3 202 000 €** courants conventionnels. La clé est de **29,42%.**
En conséquence, il reste des autorisations de programme à affecter au titre de la tranche TF 1. Il a été convenu que ces dernières seraient affectées si nécessaire lors de la mise en place de l'autorisation de programme d'actualisation, l'année de la mise en service.

Autorisations de programme à mettre en place à partir du 1er janvier 2011 :

Subvention à mettre en place	Montant en € courant	Clé de financement
Au titre de la TF3	53 729 000	99,26 %
Au titre de l'avenant	3 202 000	29,42 %
Total	**56 931 000**	

Financeur : Région Ile-de-France

Maître d'ouvrage : CG 94

Subvention de la Région Ile-de-France au CG 94 en € 2006 : 24 525 000 €
Subvention de la Région Ile-de-France au CG 94 en € courants conventionnels : 28 810 000 €

Autorisations de programme mises en place au 1er janvier 2011

Année	Numéro de rapport	Montant en € courants	Clé de financement
2006	CP 06-1142	5 800 000	26,96 %
2008	CP 08-893	14 000 000	70 %
Total		**19 800 000**	

Par conséquent, les autorisations de programme restant à mettre pour le maître d'ouvrage CG 94 sont d'un montant de **9 010 000 €.**

La Région n'a pas mis en place au 1er janvier 2011, les autorisations de programme sur la tranche TF 3 pour le maître d'ouvrage CG 94.
Le montant de la participation régionale de la Région Ile-de-France pour le maître d'ouvrage CG 94 au titre de la TF 3 est de 8 855 000 € aux conditions économiques de janvier 2006, soit 10 648 000 € en euros courants conventionnels.

Les autorisations de programme restant à mettre sont inférieures au montant de la TF 3.

Au regard de la participation régionale en euros courants pour le MOA CG 94, celle-ci est de 28 810 000 € pour un total de 91 480 000 €. La clé de la participation régionale est donc de 31,49 %.

Le solde de la participation régionale est donc de **9 010 000 €** courants conventionnels. Au regard des autorisations de programme déjà mises en place, la clé de cette subvention est de **18,03 %**.

Autorisations de programme à mettre en place à partir du 1er janvier 2011

Subvention à mettre en place	Montant en € courant	Clé de financement
Au titre de l'avenant	9 010 000	18,03 %
Total	**9 010 000**	**18,03 %**

ANNEXE 10

Décomposition par maître d'ouvrage du surcoût global (CE 01/2006)

Périmètres financiers :	RATP :	CG94 :	Avant le 01/01/2006 DDE 94 :	Après le 01/01/2006 DiRIF :	Avant le 01/01/2011 DDE 91 :	STIF :	SEMMARIS :	SILIC :	SOGARIS :	TOTAL
Total, dont	**8,189**	**14,398**	**0,000**	**0,801**	**-8,728**	**10,764**	**0,000**	**0,805**	**0,020**	**26,249**
Coordination des maîtres d'ouvrages	0,140	-	-	-	-	-	-	-	-	0,140
Acquisitions foncières	5,078	16,052	0,000	-0,141	-	0,584	-	-	-	21,573
Maîtrise d'ouvrage	0,132	0,174	0,000	0,000	-0,163	0,802	0,000	0,001	-0,031	0,915
Provision pour aléas et imprévus	0,256	-0,728	0,000	-0,060	-0,366	0,669	0,000	-0,178	-0,141	-0,548
Frais d'études et de surveillance	0,956	1,350	0,000	0,040	-0,765	0,606	0,000	0,069	0,002	2,258
Travaux	-3,772	-2,450	0,000	0,962	-7,434	7,106	0,000	0,913	0,190	-4,485
Dépenses communes	-0,076	-	-	-	-	-	-	-	-	-0,076
Frais financiers	0,057	-	-	-	-	-	-	-	-	0,057
Indemnisation des tiers	5,419	-	-	-	-	0,997	-	-	-	6,416

ANNEXE 11

Plan de financement de la tranche TF1

En M€ CE 01/2006	**RATP (*)**	**CG94**	**DDE94**	**DDE91**	**TOTAL**
Région Ile-de-France	**14,258**	**5,592**	**1,666**	**0,443**	**21,959**
	53,49%	*26,96%*	*47,94%*	*68,68%*	*100,00%*
Etat	**7,211**		**1,809**	**0,19**	**9,21**
	27,06%		*52,06%*	*29,46%*	*100,00%*
CG Val de Marne		**15,153**			**15,153**
		73,04%			*100,00%*
CG Essonne	**0,206**			**0,012**	**0,218**
	0,77%			*1,86%*	*100,00%*
RATP	**4,978**				**4,978**
(sur prêt spécial de la RIF)	*18,68%*				*100,00%*
TOTAL	**26,653**	**20,745**	**3,475**	**0,645**	**51,518**

(*) : dont financement SEMMARIS SILIC et SOGARIS pour un montant de 1,375 M€ - dont frais financiers pour un montant de 0,127 M€
Les dépenses communes (somme des prorata de chaque maître d'ouvrage) sont entièrement affectés au périmètre de la maîtrise d'ouvrage RATP.

En M€ Courants	**RATP (*)**	**CG94**	**DDE94**	**DDE91**	**TOTAL**
Région Ile-de-France	**14,813**	**5,786**	**1,666**	**0,443**	**22,708**
	53,49%	*26,96%*	*47,94%*	*68,68%*	*100,00%*
Etat	**7,492**		**1,809**	**0,19**	**9,491**
	27,06%		*52,06%*	*29,46%*	*100,00%*
CG Val de Marne		**15,677**			**15,677**
		73,04%			*100,00%*
CG Essonne	**0,214**			**0,012**	**0,226**
	0,77%			*1,86%*	*100,00%*
RATP	**5,172**				**4,978**
(sur prêt spécial de la RIF)	*18,68%*				*100,00%*
TOTAL	**27,691**	**21,463**	**3,475**	**0,645**	**53,274**

ANNEXE 12

Plan de financement de la tranche TF2

En M€ CE 01/2006	**RATP (*)**	**CG94**	**DiRIF (et ex-DDE94)**	**DDE91**	**TOTAL**
Région Ile-de-France	**41,655**				**41,655**
	99,23%				*100,00%*
Etat					
					100,00%
CG Val de Marne					**0**
					100,00%
CG Essonne	**0,324**				**0,324**
	0,77%				*100,00%*
RATP					
(sur prêt spécial de la RIF)					
TOTAL	**41,979**				**41,979**

(*) : dont financement SEMMARIS, SILIC et SOGARIS pour un montant de 8,591 M€
dont frais financiers pour un montant de 0,140 M€
Les dépenses communes (somme des prorata de chaque maître d'ouvrage) sont entièrement affectés au périmètre de la maîtrise d'ouvrage RATP.

En M€ Courants	**RATP (*)**	**CG94**	**DiRIF (et ex-DDE94)**	**DDE91**	**TOTAL**
Région Ile-de-France	**46,961**				**46,961**
	99,23%				*100,00%*
Etat					
					100,00%
CG Val de Marne					**0**
					100,00%
CG Essonne	**0,364**				**0,364**
	0,77%				*100,00%*
RATP					
(sur prêt spécial de la RIF)					
TOTAL	**47,325**				**47,325**

(*) : dont financement SEMMARIS, SILIC et SOGARIS pour un montant de 9,542 M€
dont frais financiers pour un montant de 0,153 M€

ANNEXE 13

Plan de financement de la tranche TF3

En M€ CE 01/2006	**RATP**	**CG94**	**DiRIF (et ex-DDE94)**	**DDE91**	**TOTAL**
Région Ile-de-France	**143,855**	**8,855**	**2,48**		**155,19**
	99,26%	*20,07%*	*213,06%*		*100,00%*
Etat		**1,631 (*)**	**- 1,316 (*)**		**0,297 (*)**
		3,66%	*-113,06%*		*100,00%*
CG Val de Marne		**33,658**			**33,658**
		76,28%			*100,00%*
CG Essonne	**1,075**			**8,383**	**9,458**
	0,74%			*100,00%*	*100,00%*
RATP *(sur prêt spécial de la RIF)*					
TOTAL	**144,930 (***)**	**44,126**	**1,164 (**)**	**8,383**	**198,602**

(*) au titre de la régularisation post-transfert de maîtrise d'ouvrage des AE affectées non mandatées ; valeur en euros courants forfaitisée non actualisée.
(**) dont 0,227 M€ au titre des actions conduites par la DDE 94 avant le 01/01/2007.
(***) dont financement concessionnaires pour un montant de 6,04 M€
dont frais financiers pour un montant de 0,418 M€

En M€ Courants	**RATP**	**CG94**	**DiRIF (et ex-DDE94)**	**DDE91**	**TOTAL**
Région Ile-de-France	**175,852**	**10,648**	**2,612**		**189,112**
	99,26%	*20,19%*	*201,56%*		
Etat		**1,613**	**- 1,316 (*)**		**0,297 (*)**
		3,06%	*-101,56%*		
CG Val de Marne		**40,474**			**40,474**
		76,75%			
CG Essonne	**1,314**			**9,962**	**11,276**
	0,74%			*100,00%*	
RATP *(sur prêt spécial de la RIF)*					
TOTAL	**177,166 (***)**	**52,735**	**1,296(**)**	**9,962**	**241,16**

(*) au titre de la régularisation post-transfert de maîtrise d'ouvrage des AE affectées non mandatées ; valeur en euros courants forfaitisée non actualisée.
(**) dont 0,227 M€ au titre des actions conduites par la DDE 94 avant le 01/01/2007.
(***) dont financement concessionnaires pour un montant de 7,134 M€
dont frais financiers pour un montant de 0,515 M€

ANNEXE 14

Plan de financement du surcoût

En M€ CE 01/2006	RATP (1)	CG94	DiRIF (et ex-DDE94)	DDE91	STIF		TOTAL
					Au titre du tramway	Au titre de l'accompagnement urbain	
Région Ile-de-France	**2,652**	**10,078**		**-0,333**		**3,194**	**15,591**
Dont au titre du CPER 2007-2013 GP5	*2,652*	*10,078*		*-0,333*			*12,397*
Dont au titre du CPER 2007-2013 GP3						*1,146*	*1,146*
Dont au titre du CPRD 91 2009-2013						*2,048*	*2,048*
Etat			**0,801**				**0,801**
Dont au titre du CPER 2007-2013			*0,801*				*0,801*
CG Val de Marne	**1,094**	**4,319**					**5,414**
CG Essonne	**4,355**			**-8,395**	**4,040**	**2,048**	**2,048**
Dont au titre du CPER 2007-2013 GP5	*4,355*			*-8,395*	*4,040*		*0,000*
Dont au titre du CPRD 91 2009-2013						*2,048*	*2,048*
CALPE	**0,913**					**1,483**	**2,396**
Dont au titre du CPER 2007-2013 GP3						*1,146*	*1,146*
Dont participation forfaitaire	*0,913*					*0,337*	*1,250*
TOTAL	**9,014**	**14,398**	**0,801**	**-8,728**	**4,040**	**6,725**	**26,249**

(1) : ce montant prend en compte les coûts d'objectifs des maîtres d'ouvrage de la SEMMARIS, la SILIC et SOGARIS.

En euros courants	RATP (1)	CG94	DiRIF (et ex-DDE94)	DDE91	STIF		TOTAL
					Au titre du tramway	Au titre de l'accompagnement urbain	
Région Ile-de-France	**3,202**	**11,171**		**-0,333**		**4,107**	**18,147**
	29,42%	70,00%				47,49%	73,63%
Dont au titre du CPER 2007-2013 GP5	*3,202*	*11,171*		*-0,333*			*12,73*
Dont au titre du CPER 2007-2013 GP3						*1,474*	*1,146*
Dont au titre du CPRD 91 2009-2013						*2,634*	*2,048*
Etat			**1,166**				**1,166**
			100,00%				
Dont au titre du CPER 2007-2013			*1,116*				*0,801*
CG Val de Marne	**1,320**	**4,787**					*5,414*
	12,14%	30,00%					*0,17*
CG Essonne	**5,255**			**-9,962**	**5,195**	**2,634**	**3,122**
	48,31%					30,46%	3,78%
Dont au titre du CPER 2007-2013 GP5	*5,25*			*-9,962*	*5,195*		*4,355*
Dont au titre du CPRD 91 2009-2013						*2,634*	*2,048*
CALPE	**1,102**					**1,907**	**3,009**
	10,13%					22,05%	0,75%
Dont au titre du CPER 2007-2013 GP3						*1,474*	*1,146*
Dont participation forfaitaire	*1,102*					*0,433*	*1,25*
TOTAL	**10,879**	**15,958**	**1,166**	**-10,295**	**5,195**	**8,648**	**31,551**

(1) : ce montant prend en compte les coûts d'objectifs des maîtres d'ouvrage de la SEMMARIS, la SILIC et SOGARIS.

ANNEXE 15

Plan de financement global en euros courants conventionnels

En M€ Courants	RATP (1)	CG94	DiRIF (et ex-DDE94)	DDE91	STIF		TOTAL
					Au titre du tramway	Au titre de l'accompagne-ment urbain	
Région Ile-de-France	**240,828**	**28,810**	**4,384**	**0,110**		**4,107**	**278,572**
	90,94%	30,94%	76,21%	36,67%		47,49%	73,63%
Dont au titre du CPER 2000-2006	*14,813*	*5,786*	*1,666*	*0,110*			*22,708*
Dont au titre du CPER 2007-2013 GP5	*226,015*	*23,024*	*2,718*	*0*			*251,757*
Dont au titre du CPER 2007-2013 GP3						*1,474*	*1,474*
Dont au titre du CPRD 91 2009-2013						*2,634*	*2,634*
Etat	**7,492**	**1,613**	**1,553**	**0,19**			**10,848**
	3,24%	2,03%	23,79%	63,33%			3,24%
Dont au titre du CPER 2000-2006	*7,492*		*1,809*	*0,19*			*9,491*
Dont au titre du CPER 2007-2013	*0*	*1,613*	*-0,256*	*0*			*1,357*
CG Val de Marne	**1,320**	**61,075**					**62,395**
	0,49%	67,03%					17,03%
Dont au titre du CPER 2000-2006		*15,677*					*15,677*
Dont au titre du CPER 2007-2013	*1,320*	*45,398*					*46,718*
CG Essonne	**7,147**				**5,195**	**2,634**	**14,976**
	2,68%				100,00%	30,46%	3,78%
Dont au titre du CPER 2000-2006	*0,214*						*0,226*
Dont au titre du CPER 2007-2013 GP5	*6,933*				*5,195*		*12,128*
Dont au titre du CPRD 91 2009-2013						*2,634*	*2,634*
CALPE	**1,102**					**1,907**	**3,009**
	0,41%					22,05%	0,75%
Dont au titre du CPER 2007-2013 GP3						*1,474*	*1,474*
Dont participation forfaitaire	*1,102*					*0,433*	*1,535*
RATP	**5,172**						**5,172**
(sur prêt spécial de la RIF)	2,24%						1,56%
TOTAL	**263,061**	**91,498**	**5,937**	**0,300**	**5,195**	**8,648**	**374,628**

Le plan de financement de l'opération en euros courants conventionnels est construit à partir des échéanciers des conventions TF1, TF2, TF3 et de l'avenant (concernant le surcoût). En conséquence, les montants présentés dans le tableau ci-dessus prennent comme hypothèse :

- une actualisation conventionnelle à 1,8 % par an pour la tranche TF1 ;
- une actualisation conventionnelle à 3% par an pour les tranches TF2, TF3 et l'avenant.

Ils ne prennent donc pas en compte l'actualisation réelle constatée jusqu'à la date du 1er janvier 2010.

ANNEXE 16

Correspondance des autorisations d'engagements (AE) mises en place par l'Etat

L'État a mis en place les autorisations d'engagements (AE) pour les maîtres d'ouvrages via les conventions de financement selon les modalités suivantes :

AE	CPER 2000-2006			
	Convention de financement TF 1	Convention de financement TF 2	Convention de financement TF 3	Cumul TF1+ TF2+ TF3
RATP	7,492 M€	-	-	7,492 M€
CG 94	-	-	1,613 M€	1,613 M€
DIRIF (DDE 94)	1,809 M€	-	-1,316 M€	0,493 M€
DDE 91	0,190 M€	-	-	0,190 M€

La présente convention de financement vaut avenant pour les conventions de financements des tranches fonctionnelles TF1, TF2 et TF 3.

Les autorisations d'engagement (AE) sont reprises comme suit :

	Montant	Mise en place des autorisations d'engagement
RATP	7,492 M€	TF 1
CG 94	1,613 M€	TF 3
DIRIF	0,493 M€	TF 1 + TF3
(DDE 94)	0,801 M€	Avenant
DDE 91	0,190 M€	TF1

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
11 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2011/0042
Séance du 9 février 2011

Marché pour la mise en place de navettes fluviales de transport régulier de personnes dans le bief parisien de la Seine (Article 144-II-2° CMP)

Service de préfiguration à titre expérimental dénommé « Boucle Est »

Retrait de la Délibération n° 2010/0718
Annulation de l'Avenant n° 2 approuvé par la délibération n° 2010/0718
Approbation d'une nouvelle Délibération et d'un nouvel Avenant n° 2

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le code des transports (partie législative) ;
VU le Code des Marchés Publics ;
VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,
VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,
VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France,
VU les délibérations du conseil n° 2007/0451 du 11 juillet 2007, 2007/0701 du 10 octobre 2007 et 2009/0525 du 27 mai 2009 ;
VU le Rapport n° 2011/0042
VU l'avis de la Commission d'Appel d'Offres en date du 19 janvier 2011
VU les avis de la Commission de l'Offre de Transport du 3 février 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 4 février 2011 ;
VU le recours gracieux du Préfet de Région en date du 7 janvier 2011.

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

ARTICLE 1 : la présente délibération annule et remplace la délibération n° 2010/0718 du 8 décembre 2010 ;

ARTICLE 2 : un nouvel Avenant n°2 qui annule et remplace celui approuvé le 8 décembre 2010 de prolongation du service de navettes fluviales, à titre expérimental, de transport public régulier de personnes dans le bief parisien de la Seine entre la Gare d'Austerlitz et Maisons-Alfort/Ecole Vétérinaire est approuvé.

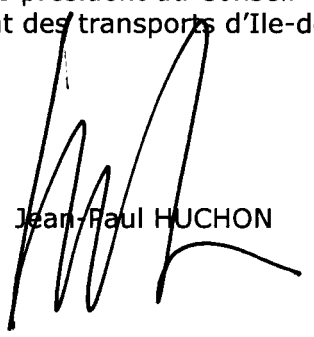
ARTICLE 3 : La Directrice générale est autorisée à signer le nouvel avenant n° 2 avec la Société Compagnie des Batobus pour un montant global (hors droit de toucher et hors redevance d'occupation du domaine public portuaire) de 1 534 460 € HT pour la prolongation sur la période du 16 février 2011 au 5 juin 2011.

ARTICLE 4 : que soit proposé au conseil du STIF du 1er juin 2011, le vote du cahier des charges pour le lancement d'un appel d'offres pour la délégation d'un service public de transport sur la Seine entre le Val-de-Marne et les Hauts-de-Seine.

ARTICLE 5 : que soient examinées avec les services de l'Etat les modalités juridiques pour assurer la continuité du service dans l'attente de l'attribution d'une nouvelle délégation de service public.

ARTICLE 6 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France



Jean-Paul HUCHON

CONVENTION DE MISE EN PLACE DE NAVETTES FLUVIALES DE TRANSPORT PUBLIC REGULIER DE PERSONNES DANS LE BIEF PARISIEN DE LA SEINE

SERVICE DE PREFIGURATION A TITRE EXPERIMENTAL DENOMME « *BOUCLE EST* » SUR LA SEINE

AVENANT N° 2

ENTRE :

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF), Représenté par Madame Sophie MOUGARD, Directrice Générale, dûment habilité par Délibération du Conseil en date du 8 décembre 2010.

Ci-après dénommée "**le STIF**"

d'une part,

ET :

La Compagnie des batobus, inscrite au RCS de Paris sous le numéro 350 540 324, dont le siège est situé Port de la Bourdonnais 75007 Paris, représentée par Monsieur Christophe GALLINEAU agissant en qualité de gérant, dûment habilité à cette fin.

Ci-après dénommée « **l'Exploitant** »,

d'autre part,

EXPOSE PREALABLE

Depuis le 1er juillet 2005, le STIF est compétent pour organiser le transport public fluvial régulier de personnes.

La volonté de compléter les offres de transport collectif existantes par un nouveau mode de transport attrayant, confortable et non soumis aux aléas de la circulation automobile, a conduit le STIF à mettre en oeuvre un service expérimental de navettes fluviales entre les escales de Maisons-Alfort/Ecole Vétérinaire et Gare d'Austerlitz.

Le 10 octobre 2007, le Conseil du STIF a approuvé un marché expérimental pour la mise en place à compter de juin 2008 et pour une durée de 31 mois (jusqu'au 31 décembre 2010) d'un service de navettes fluviales de transport régulier de personnes dans le bief parisien de la Seine (Article 144-II-2° Code des Marchés Publics) avec la Société Compagnie des Batobus.

S'agissant de l'exécution d'une mission de service public, elle ne peut être suspendue brutalement, sans que les usagers aient été préalablement avertis de la cessation du service et des alternatives de transport proposées sur le trajet considéré. Il convient donc, par avenant, de prolonger l'activité de quelques mois afin de permettre sa clôture dans de bonnes conditions.

L'Avenant ne pouvant être rétroactif, la période du 1er janvier au 15 février 2011 doit être couverte juridiquement par la conclusion d'un protocole d'accord valant transaction avec la Compagnie des Batobus permettant au STIF de régler à l'exploitant le service sur la base de son coût de revient.

Les parties sont convenues des stipulations suivantes :

Article 1 :

L'article I-5 de la convention relatif à la durée est modifié comme suit : « *la phase d'exploitation du service régulier de navettes fluviales pour le transport public de personnes, dénommé « Boucle est » entre Paris Gare d'Austerlitz et Maisons-Alfort Ecole Vétérinaire est prolongée sur la période comprise entre le 16 février 2011 et le 5 juin 2011* ».

Article 2 :

L'Article III.10.2 relatif à la livrée des bateaux est modifié comme suit : « *Afin de faciliter le nettoyage et la remise en peinture des coques des bateaux, les parties conviennent que le l'affichage des escales désservies sera apposé sur les vitres par un système de vitrophanie en lieu et place des coques des bateaux* ».

Article 3 :

En Annexe 8 est présenté un nouveau compte financier correspondant à l'exploitation du service à son terme.

Article 4 :

L'avenant n° 2 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 16 février 2011 et le 5 juin 2011.

Article 5 :

Les autres dispositions de la convention demeurent inchangées.

Fait à Paris en deux exemplaires, le …… 2011

Sophie MOUGARD **Christophe GALLINEAU**

Annexe 8 : Compte financier

Coûts d'exploitation "Boucle est"

	du 16 février au 5 juin 2011
Charges personnel	**547 696**
Salaires navigants	526 233
Repas	15 678
Transport personnel	5 785
Recrutement et formation	**12 000**
Campagne de recrutement	
ASP et AFPS matelot	
Formation matelot	
Formation capitaines	
Formation de 12 matelots au brevet	
50% salaire des 12 matelots en formation de nov à mai	
Maintenance - Entretien	**360 973**
Fuel	31 413
Coût maintenance	230 000
Salaires Maintenance	73 760
Entretien (produits, matériel)	16 800
Entretien - société nettoyage	9 000
Redevances & Assurances	**50 416**
Redevance	
Péages VNF 5 bateaux	15 160
Assurance 5 bateaux	35 256
Assurance base arrière	
Autres charges d'exploitation	**24 900**
Consommables	1 350
Uniforme	19 800
Eau	1 250
Téléphone	1 250
Electricité	1 250

Assistance au déploiement	
Base arrière	**109 295**
Loyer	**77 564**
Gardiennage	**31 731**
Signalétique	**5 000**
Création des supports de com	**5 000**
Impression des supports de communication	
Achat mobilier urbain 4x1,6m (6 places assises)	
Qualité de service	**21 000**
Adaptation référentiel Qualifleuve	
Visite mystère	**21 000**
Audit de certification	
Enquêtes satisfaction	
Sécurité	
3 caméras/bateau	
4 caméras base arrière	
Communication	**6 000**
Guides horaires	**6 000**
Communiqué de presse	
Billettique & SAEIV	**72 600**
Aléas	
Coûts d'exploitation hors amortissements	**1 209 880**
Amortissements bateaux	**274 536**
Frais financiers	**50 044**
Coûts d'exploitation	**1 534 460**
Frais d'encadrement et de gestion	
Rémunération	
Total	**1 534 460**

*** arrêt d'exploitation le 5 juin 2011 à 17H30**

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
11 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2011/0043

Séance du 9 février 2011

AVENANT N°1 A LA CONVENTION DE DELEGATION DE COMPETENCE A LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PROVINOIS POUR L'ORGANISATION D'UNE DESSERTE DE NIVEAU LOCAL

SERVICE DE TRANSPORT A LA DEMANDE

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-1, L.1241-2, L.1241-3 et L.3111-14 ;

VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,

VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU la délibération du conseil du STIF n° 2007/0048 du 14 février 2007 relative aux dessertes de niveau local,

VU la délibération du Conseil Communautaire du Provinois du 20 juin 2008,

VU la délibération du Conseil municipal de Jouy-le-Châtel du 4 juin 2009,

VU la délibération du Conseil Communautaire de la Communauté de communes du Provinois en date du 19 juin 2009 acceptant l'adhésion de la commune de Jouy-le-Châtel à compter du 1er janvier 2010,

VU la délibération du Conseil du STIF n° 2009/0583 du 8 juillet 2009,

VU la convention de délégation de compétence du 20 août 2009 relative à l'exploitation d'une desserte de niveau local,

VU la délibération du Conseil municipal de Melz-sur-Seine du 17 mai 2010,

VU la délibération du Conseil Communautaire de la Communauté de communes du Provinois en date du 25 juin 2010 acceptant l'adhésion de la commune de Melz-sur-Seine à compter du 1er janvier 2011,

VU l'arrêté préfectoral 10.AC.29 en date du 30 décembre 2010 portant retrait de la commune de Melz-sur-Seine de la Communauté de communes de la Bassée,

VU le rapport n ° 2011/0043/0044 ;

VU les avis de la commission de l'offre de transport du 3 février 2011 et de la commission économique et tarifaire du 4 février 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Est approuvée la modification de la convention de délégation de compétence conclue entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la Communauté de Communes du Provinois le 20 août 2009, pour l'organisation et la mise en place d'une desserte de niveau local, de type service de transport à la demande. Elle consiste en la desserte par le service de transport à la demande « B.A.LA.DE » des communes de Melz-sur-Seine et de Jouy-le-Châtel nouvellement adhérentes à la Communauté de Communes, et en la création de points d'arrêt sur ces communes.

ARTICLE 2 : La tarification applicable demeure la tarification francilienne.

ARTICLE 3 : L'avenant n°1 à la convention de délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile-de-France à la Communauté de Communes du Provinois pour l'organisation et la mise en place de la desserte de niveau local, telle que définie à l'article 1er de la présente délibération, est approuvé.

ARTICLE 4 : La participation du STIF au financement de cette desserte de niveau local est de 65 300 € en année pleine (valeur 2011) ; elle est revalorisée chaque année selon la formule fixée dans l'avenant.

ARTICLE 5 : La directrice générale est autorisée à signer l'avenant n°1 de la convention visée à l'article 3 de la présente délibération.

ARTICLE 6 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

AVENANT n°1 à la convention de délégation de compétence en matière de transport à la demande en date du 20 août 2009

ENTRE :

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 41 avenue de Châteaudun à Paris (9ème), (n° SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa Directrice Générale Madame Sophie MOUGARD, en vertu de la délibération n° 2011-XXX du 9 février 2011,
  ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- La Communauté de Communes du Provinois, ayant son siège 7 cour des Bénédictins - 77160 Provins, et représenté par son Président, M Christian JACOB, en vertu des délibérations du 19 juin 2009 et 25 juin 2010,
  ci-après désigné « l'Autorité Organisatrice de Proximité » ou « l'AOP »,

D'AUTRE PART

VU le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-1, L.1241-2, L.1241-3 et L.3111-14 ;

VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,

VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU la délibération du conseil du STIF n° 2007/0048 du 14 février 2007 relative aux dessertes de niveau local,

VU la délibération du Conseil Communautaire du Provinois du 20 juin 2008,

VU la délibération du Conseil municipal de Jouy-le-Châtel du 4 juin 2009,

VU la délibération du Conseil Communautaire du Provinois du 19 juin 2009,

VU la délibération du Conseil du STIF n° 2009/0583 du 8 juillet 2009,

VU la convention de délégation de compétence du 20 août 2009 relative à l'exploitation d'une desserte de niveau local,

VU la délibération du Conseil municipal de Melz-sur-Seine du 17 mai 2010,

VU la délibération du Conseil Communautaire du Provinois du 25 juin 2010,

VU l'arrêté préfectoral 10.AC.29 en date du 30 décembre 2010 portant retrait de la commune de Melz-sur-Seine de la Communauté de communes de la Bassée,

Préambule

En date du 8 juillet 2009, la Communauté de communes du Provinois a reçu délégation de compétence du STIF pour l'organisation d'un service de transport à la demande, nommé "B.A.LA.DE » (Bus à LA DEmande). Ce service existe sur le territoire depuis 1998. Le service a été mis en service le 1er janvier 2010. La convention de délégation arrive à échéance le 19 août 2015.

En date du 28 septembre 2010, le STIF a été saisi par la Communauté de Communes du Provinois d'une demande d'avenant de la délégation de compétence, afin de prendre en compte l'adhésion à la Communauté de communes de la commune de Melz-sur-Seine à compter du 1er janvier 2011, conformément à la délibération de son Conseil municipal du 17/05/2010 et à un arrêté préfectoral en date du 30/12/2010, et de la commune de Jouy-le-Châtel depuis le 1er janvier 2010, conformément à la délibération de son Conseil municipal du 4 juin 2009 et à la délibération du Conseil communautaire en date du 19 juin 2009. Les deux communes bénéficient de ce fait du service B.A.LA.DE. Depuis le 1er janvier 2011, la Communauté de Communes du Provinois réunit 30 communes.

Jusqu'au 31 décembre 2010, la commune de Melz-sur-Seine adhérait à la Communauté de communes de la Bassée, qui a obtenu délégation de compétence du STIF pour l'organisation d'un service de transport à la demande le 9 juillet 2008. Un avenant à la convention de délégation de compétence à la Communauté de communes de la Bassée du 30 juillet 2008 est donc également nécessaire.

Afin de prendre en compte ces éléments, il est proposé au Conseil la conclusion d'un avenant à la convention de délégation de compétence du 20 août 2009.

Article 1er

L'article 5.1 de la convention de délégation de compétence du 20 août 2009 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 du service de transport à la demande décrit ci-dessous :

Le service de transport à la demande B.A.LA.DE est destiné aux habitants des 30 communes adhérentes à la Communauté de Communes du Provinois souhaitant effectuer un rabattement sur Provins, et aux habitants de Provins qui souhaitent se rendre dans les communes appartenant à la Communauté de Communes du Provinois.

Le service fonctionne tous les jours de la semaine à raison de 2 allers-retours par jour, toute l'année (hors jours fériés).

Des horaires d'arrivée et de départ de Provins sont fixés à l'avance. Les autres horaires sont fonction de la demande et de l'organisation de la desserte.

Article 2

L'article 8 de la convention de délégation de compétence du 20 août 2009 est modifié comme suit :

Article 8 - Participation du STIF au financement du service

Le STIF participe au financement des services qui satisfont les critères définis dans la délibération n° 2007/0048 de son Conseil du 14 février 2007.

Conformément aux modalités prévues à l'article 2 de ladite délibération, la participation du STIF au financement du service de transport à la demande de la Communauté de Communes du Provinois est fixée à 65 300 € (valeur 2011).

La participation financière du STIF sera revalorisée chaque année comme suit :

Montant de l'année N = (1+tN) X Montant de l'année N-1

Où le taux tN est calculé sur la base de la formule détaillée dans le tableau ci-après.

Intitulé de l'indice	Coeff. associé à l'indice	Valeurs prises en compte pour le calcul
Indice salaire horaire ouvriers « transport terrestre et transport par conduite » – Ministère du travail SHOUV § (indice 49 de la NAF 88)	0.45	Valeur moyenne de octobre N-2 à septembre N-1 / Valeur moyenne de octobre N-3 à septembre N-2
Prix HT du gazole en cuve en fin de mois (Conseil National Routier), déduction faite du remboursement partiel de la TIPP (Bulletin Officiel des Douanes)	0.10	
Indice des prix (IP) de l'offre intérieure de produits industriels - Autobus et autocars (Identifiant INSEE : 1559272)	0.10	
Indice des prix à la consommation (IPC) - Entretien et réparation de véhicules personnels (Identifiant INSEE : 638814)	0.05	
Indice des prix à la consommation (IPC) – Services (Identifiant INSEE : 641257)	0.30	

Le financement du STIF pourra être modifié par voie d'avenant, en particulier dans le cas de modification substantielle du service.

Article 3

L'annexe au présent avenant, relative à l'extension du réseau de transport à la demande communautaire, vient remplacer l'annexe I à la convention de délégation de compétence conclue avec le Syndicat des transports d'Ile-de-France du 8 juillet 2009 et signée le 20 août 2009.

Article 4

Toutes les clauses de la convention en date du 20 août 2009, non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, restent applicables de plein droit jusqu'au 19 août 2015.

Fait à _____

Le _____

En double exemplaire,

Pour le STIF

La Directrice Générale

Pour l'AOP

Le Président

Renforcement du service de transport à la demande « B.A.LA.DE. »

Annexe à l'Avenant n°1
à la convention avec le STIF

Janvier 2011

SOMMAIRE

1. ELEMENTS DE CONTEXTE 3
   1.1. Le territoire du Provinois 3
   1.2. Le service B.A.LA.DE. actuel 5
   1.3. Les évolutions souhaitées et les points forts du projet du service 5
   1.4. Projet de marché 6

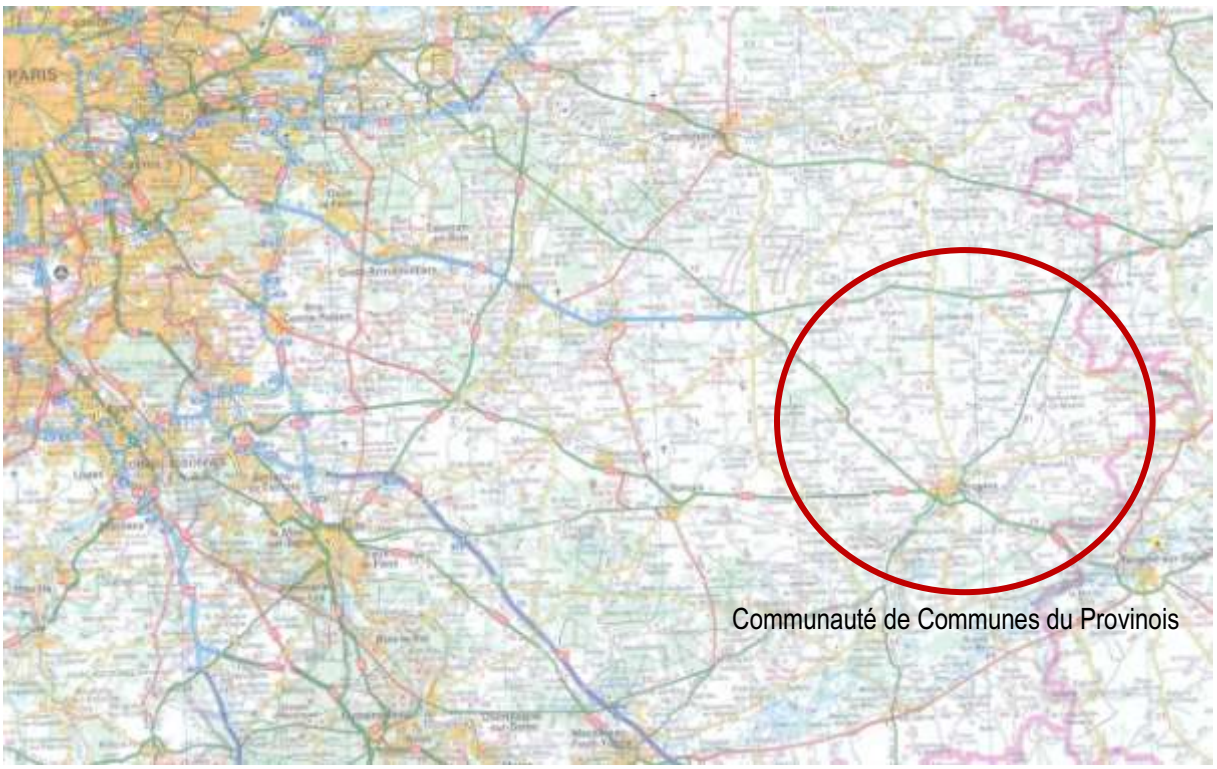
2. ORGANISATION DU TRANSPORT 7
   2.1. Conditions générales d'exploitation 7
      2.1.1. Zone géographique desservie 7
      2.1.2. Ayants droit 8
      2.1.3. Description de la consistance et de la nature du service 8
      2.1.4. Matériel roulant 10
      2.1.5. Centrale de réservation 10
   2.2. Qualité de service 10
      2.2.1. Délais de réservation 10
      2.2.2. Information voyageurs 10
      2.2.3. Continuité du service et exigences de qualité 11
   2.1. Economie globale du service 11
      2.1.1. Estimation du trafic 11
      2.1.2. Niveau d'offre 12
      2.1.3. Tarification 12
   2.2. Désignation de l'exploitant 13

1. ELEMENTS DE CONTEXTE

1.1. Le territoire du Provinois

La Communauté de Communes du Provinois, composée de 30 communes, regroupe plus de 25 000 habitants.

Provins constitue un pôle d'attractivité principal à l'échelle de la Communauté de Communes du Provinois et regroupe la moitié de la population de son territoire.



Les autres communes du Provinois sont à dominante rurale : la majorité des communes compte en effet moins de 500 habitants. Ces communes rurales présentent généralement une urbanisation éclatée entre un bourg-centre et plusieurs hameaux.

Une majorité de communes à dominante rurale

Boisdon - arrêt de transport en commun situé devant la mairie

Sancy-les-Provins – hameau de Liéchène

Quelques communes de type plus urbain

Sainte Colombe – urbanisation le long de la RD403

Provins – la gare

1.2. Le service B.A.LA.DE. actuel

Afin de faciliter la mobilité de ces habitants, un service de transport à la demande nommé « B.A.LA.DE. » (Bus A LA DEmande) a été mis en service en 1998.

La Communauté de Communes du Provinois s'est dotée à sa création en 2004 de la compétence transports, reprenant ainsi celle exercée par le SIAC et la Ville de Provins.

Actuellement le service est exploité par Procars et financé par la Communauté de Communes du Provinois. Les modalités d'exploitation et de financement sont définies dans une convention entre la Communauté de Communes et l'exploitant qui porte aussi sur des lignes locales et des lignes interurbaines (« convention générale pour le réseau de transports en commun »), convention signée en décembre 2004 avec une échéance fixée au 31 juillet 2007. Cette convention a déjà été prolongée par deux fois et court jusqu'en janvier 2010.

Ce service fonctionne en rabattement sur Provins, depuis l'ensemble des communes du territoire, et depuis Provins vers les communes adhérentes à la Communauté de Communes du Provinois. Le niveau d'offre proposé est variable selon les communes considérées :

- dans 5 communes de la Communauté (communes les plus proches de Provins), le service est offert du lundi au samedi, à raison de deux allers-retours/ jour (1 aller-retour le matin, 1 aller-retour l'après-midi)
- dans les 25 autres communes de la Communauté, le service fonctionne uniquement le mercredi et le samedi, à raison de deux allers-retours/ jour (1 aller-retour le matin, 1 aller-retour l'après-midi)

B.A.LA.DE. est actuellement un service de type « domicile à point d'arrêt » : les personnes sont prises en charge à leur domicile puis déposées à Provins à l'un des 7 points d'arrêt du service. Lors du trajet reprise, B.A.LA.DE. charge les voyageurs aux points d'arrêt situés à Provins et les dépose à leur domicile.

Les habitants de Provins ont également la possibilité de se rendre dans les autres communes de la Communauté.

Depuis son lancement en 1998, la fréquentation du service B.A.LA.DE. a été multipliée par 7. En 2006, 3 600 voyages ont été effectués sur le service B.A.LA.DE., 4 500 en 2007 (estimation).

Le service est utilisé en majorité par des habitués (60% des utilisateurs l'utilisent au moins une fois par semaine). Il s'agit quasi exclusivement de personnes non motorisées (2% seulement des utilisateurs disposent en permanence d'une voiture). 2/3 des utilisateurs ont plus de 60 ans (40% ont de 60 à 80ans, 20% ont plus de 80 ans).

Les usagers sont très satisfaits de B.A.LA.DE., et ce, pour l'ensemble des critères de qualité de service (de 80 à 100% de satisfaction). Leurs attentes portent uniquement sur les jours et horaires de fonctionnement (80% de satisfaction) et le confort et l'accessibilité du véhicule (80% de satisfaction).

1.3. Les évolutions souhaitées et les points forts du projet du service

La Communauté de Communes du Provinois projette **d'augmenter le niveau d'offre du service B.A.LA.D.E.**, et ce, pour deux raisons majeures :

- d'une part, pour **accompagner la hausse continue de fréquentation** que connait le service depuis son lancement,

- d'autre part, dans un souci **d'équité territoriale**, afin de proposer un même niveau d'offre dans l'ensemble des communes de la Communauté de Communes. En effet, les communes les plus

éloignées de Provins sont aujourd'hui moins bien desservies par B.A.LA.D.E. que les communes les plus proches de Provins, alors même que ces dernières bénéficient généralement d'un meilleur niveau de desserte par les lignes régulières.

Conformément à la politique du STIF en matière de transport à la demande, l'ensemble des prises en charges et déposes des usagers du service B.A.LA.DE seront effectuées à des points d'arrêts prédéfinis.

Les points d'arrêts seront formalisés a minima par un poteau comportant une information sur le service et seront aménagés en conformité avec la réglementation en vigueur.

Remarque :

Afin de définir le projet de renforcement du service B.A.LA.DE., la Communauté de Communes du Provinois a fait réaliser une étude spécifique et diverses investigations ont été menées, et notamment :

- des entretiens et tables rondes (auprès des élus du Provinois, de divers acteurs travaillant auprès des personnes en insertion professionnelle et des jeunes et du transporteur Procars, exploitant actuel du service),
- une enquête téléphonique auprès de l'ensemble des usagers de B.A.LA.DE. ayant emprunté le service entre septembre et décembre 2007 (50 personnes enquêtées),
- une enquête auto-administrée par voie postale envoyée à 2 557 ménages du Provinois (187 ménages traités).

Ces documents sont à la disposition du STIF.

1.4. Projet de marché

La Communauté de Communes du Provinois souhaite donc obtenir la délégation de compétence du STIF pour être en conformité avec la législation en vigueur mais aussi faire évoluer le service de transport à la demande.

Elle projette ainsi de passer un marché public pour la réalisation des prestations de transport à la demande qui tiendrait donc compte des évolutions attendues localement et du nouveau cadre législatif.

Le marché comporterait :

- une tranche ferme pour la réalisation du service du lundi au samedi sur l'ensemble des communes,
- 4 tranches conditionnelles pour permettre un renforcement ultérieur du service, en particulier le mercredi et le dimanche,
- une option sur du matériel roulant à haut niveau de qualité de service.

Les variantes seraient autorisées.

Compte tenu des incertitudes liées aux réponses des candidats et aux choix que fera la Communauté de Communes au regard des propositions organisationnelles et financières, le service décrit ci-après correspond à la demande de la collectivité. Les données d'exploitation présentées ci-après sont issues des évaluations pour la tranche ferme et la tranche conditionnelle 1, la plus probable à court terme, qui inclut un véhicule supplémentaire du lundi au samedi.

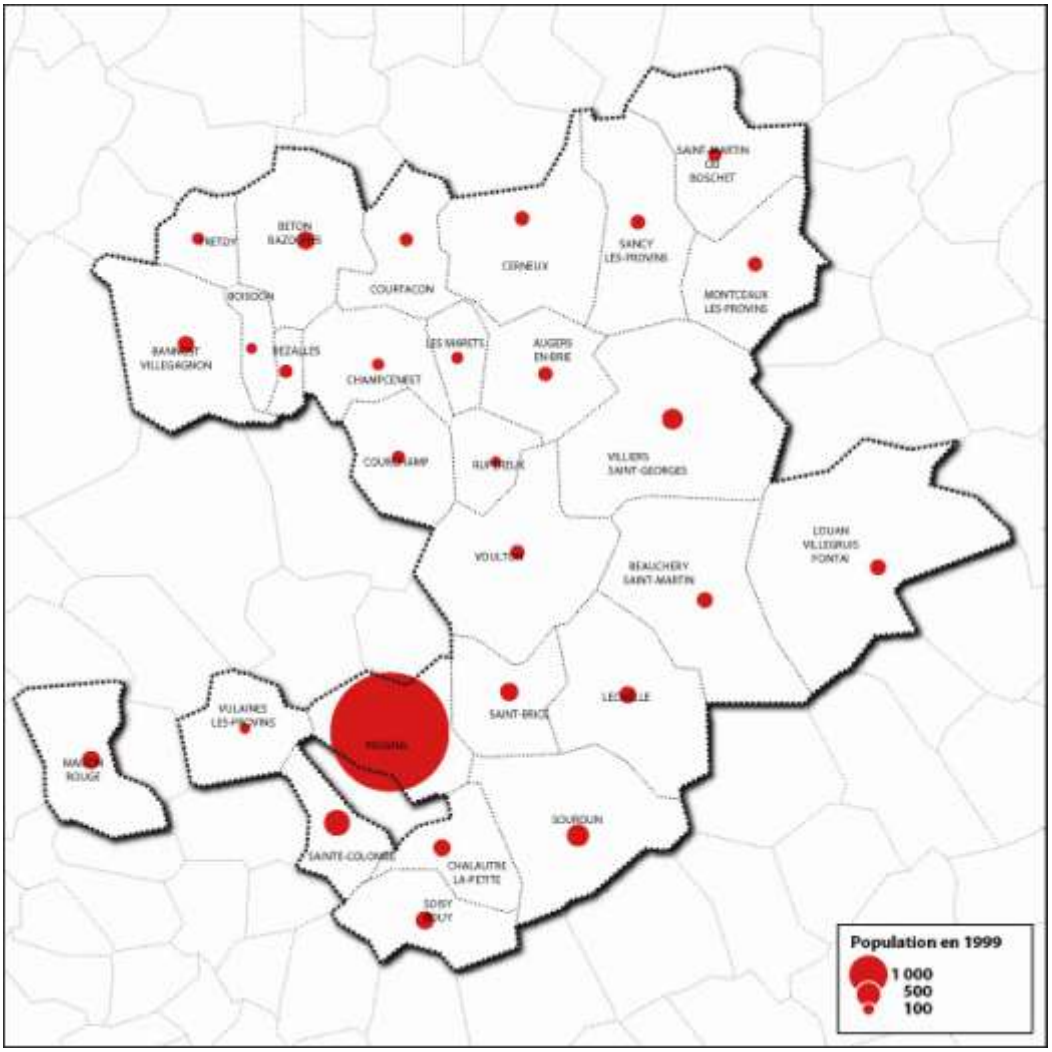
2. ORGANISATION DU TRANSPORT

2.1. Conditions générales d'exploitation

2.1.1. Zone géographique desservie

Ensemble des communes de la Communauté de Communes du Provinois, soit 30 communes (25 358 habitants RGP06) :

- Augers en Brie
- Bannost Villegagnon
- Beauchery St Martin
- Beton Bazoches
- Bezalles
- Boisdon
- Cerneux
- Chalautre la Petite
- Champcenest
- Courchamp
- Courtacon
- Fretoy
- Jouy-le-Châtel
- Lechelle
- Les Marets
- Louan Villegruis Fontaine
- Maison Rouge
- Melz-sur-Seine
- Montceaux Les Provins
- Provins
- Rupéreux
- Saint Brice
- Sainte Colombe
- Saint Martin du Boschet
- Sancy les Provins
- Soisy Bouy
- Sourdun
- Villiers St Georges
- Voulton
- Vulaines les Provins



2.1.2. Ayants droit

Le service est accessible à tous.

2.1.3. Description de la consistance et de la nature du service

Pôles générateurs de déplacement

La majorité des pôles générateurs de déplacement du territoire sont concentrés à Provins.

Il s'agit notamment :

- de la gare SNCF
- de générateurs commerciaux : marché, commerces de centre-ville, grandes surfaces
- de services publics : services administratifs (ANPE, ASSEDIC, CAF, Sous-préfecture…)
- de services sociaux (UAS, ADMR, Mission locale…)
- de générateurs de santé (hôpital Léon Binet, Clinique Saint Brice…) et de générateurs à destination des personnes âgées
- de générateurs liés aux loisirs : centre culturel et sportif, piscine, clubs et associations
- …

Les autres communes du Provinois sont généralement dotées de pôles d'ampleur communale ou locale. Les demandes ponctuelles de voyages depuis Provins vers ces communes concernent probablement majoritairement des visites privées.

Points d'arrêts desservis

COMMUNES	POINTS D'ARRET (hameaux et lieux-dits en italique)
AUGERS EN BRIE	Mairie */ Gondelot / Ecoublay / Coëffrin*
BANNOST	Château d'eau
BEAUCHERY ST MARTIN	Abri bus / *Bonsac / Chennetron* / *La Pistolette* / *Plessis la Tour* / *St Martin Chennetron* / *Chantaloup*
BETON BAZOCHES	Eglise / *Fortail N4*
BEZALLES	Abri bus / *Beauregard*
BOISDON	Abri bus
CERNEUX	Cerneux / *Le Chanoy*
CHALAUTRE LA PETITE	Place de l'escargot
CHAMPCENEST	Eglise
COURCHAMP	Courchamp
COURTACON	Lavoir
FRETOY	Place de la Mairie / *Le Montcel*
JOUY-LE-CHATEL	Place du 19 mars 1962 / *Le Petit Paris / Les Orbies / Le Corbier / Villechevret / Villars les Demoiselles*
LECHELLE	Rue de la Gare / Ecole */ Lunay* / *Cormeron / Pigy / Plessy-Pigy / Richebourg*
LOUAN-VILLEGRUIS-FONTAINE	Louan abri bus */ Ecury / Fontaine sous Montaiguillon / La cerclière / La Queue aux Bois* / *Villegruis*
LES MARETS	Les Marêts */ Corberon* / *Maréchères*
MAISON ROUGE EN BRIE	Leudon */ Courtevroust / Landoy*
MELZ-SUR-SEINE	Melz sur Seine centre / *Blunay / Maulny*
MONTCEAUX LES PROVINS	Bourg / Lotissement
PROVINS	Tassigny / Mairie - Avenue Alain Peyrefitte / Gare SNCF / Avenue de la Voulzie Champbenoist / Hôpital Léon Binet-Pannevelles-Maison Médicalisée / Centre Culturel et sportif Saint Ayoul
RUPEREUX	Mairie
SAINT BRICE	Garage CLB / Mairie / clinique
SAINT MARTIN DU BOSCHET	Abri bus / Maisoncelles
SAINTE COLOMBE	Abri bus école / Le Mez de la Madeleine + trois points d'arrêt à créer : Septveilles le Haut (à côté du lavoir) / Mairie (utilisation du parking existant) / Eglise
SANCY LES PROVINS	Eglise
SOISY BOUY	Ecole-Mairie / Café Pressoir / Puits Godier / Place des Tilleuls
SOURDUN	Caserne / Eglise / Lotissement RN19 / Tabac RN19
VILLEGAGNON	Eglise
VILLIERS ST GEORGES	Abri bus Mairie / Collège / Route de Beauchery / *Brantilly* / *Champcouelle*
VOULTON	Bourg / St Martin des Champs / *Le Houssay / Bohaire / Boôlot* / *Gimbrois*
VULAINES LES PROVINS	Abri bus

Amplitude du service

De 8h30 (1ère possibilité de départ depuis Provins) à 19h30 (dernière arrivée possible à Provins).

Le matin, l'arrivée est prévue à Provins à 9h30, le départ de Provins à 11h30.

L'après-midi, l'arrivée est prévue à Provins à 14h00, le départ de Provins à 17h30.

Période de fonctionnement (hors jours fériés)

En tranche ferme du marché : du lundi au samedi.

En tranche conditionnelle du marché : du lundi au dimanche.

2.1.4. Matériel roulant

Type de matériel

Minibus accessible aux Personnes à Mobilité Réduite.

Reserve véhicules

La capacité des véhicules sera adaptée à la clientèle transportée ce jour là ; pas d'autres d'obligations en matière de véhicules de réserve.

2.1.5. Centrale de réservation

Réservation par téléphone avec opérateur physique (service assuré par l'exploitant). L'usager appelle l'opérateur pour signaler sa demande. L'opérateur rappelle ensuite l'usager pour fixer, en fonction des autres demandes, une heure précise de passage.

2.2. Qualité de service

2.2.1. Délais de réservation

Réservation au plus tard la veille du départ, avant 16h.
Rappel de l'opérateur vers l'usager la veille du départ, entre 18h et 19h.

2.2.2. Information voyageurs

Horaire de la ligne, plan de la ligne

Des dépliants seront édités et détailleront : les modalités de fonctionnement, les horaires, les lieux desservis (avec plan de localisation des points d'arrêt), les tarifs, les modalités de réservation, les coordonnées de la personne publique. Le numéro de téléphone pour l'information et la réservation sera mis en évidence.

Ces dépliants seront disponibles à bord des véhicules et seront distribués dans des secteurs stratégiques de la Communauté de Communes et notamment les mairies, les équipements publics, les services sociaux…

Les financeurs du service (STIF, Conseil Général de Seine et Marne et Communauté de Communes du Provinois) seront signalés sur le dépliant.

Information aux points d'arrêt

Les points d'arrêt du service B.A.LA.DE. seront matérialisés par un poteau reprenant :

- le nom du service B.A.LA.DE.
- le nom de l'arrêt
- les horaires et jours de fonctionnement
- le numéro de téléphone de la centrale de réservation
- les modalités de réservation et d'accès (tarifs)

Information à l'intérieur des véhicules

Le dépliant propre au service B.A.LA.DE. sera disponible à l'intérieur des véhicules.

Identification du service, image du réseau

Le service sera identifié sous le nom de « B.A.LA.DE. ». Un logo sera éventuellement dessiné.

Les véhicules reprendront la charte graphique de la Communauté de Communes du Provinois associée à celle du Département de Seine et Marne. Les logos des financeurs du service (Communauté de Communes du Provinois, STIF, Conseil Général de Seine et Marne) seront apposés sur les véhicules.

2.2.3. Continuité du service et exigences de qualité

Pénalités appliquées en cas de non réalisation du service

Une pénalité de 400€ sera appliquée par demi-journée de service non réalisée.

Conditions de mise en place d'un service de substitution

Le service B.A.LA.DE.n'étant pas considéré comme une desserte prioritaire, il n'est pas demandé de plan de mise en place de service de substitution.

Bonus/malus sur indicateurs de qualité de service

Le projet de prévoit pas de système de bonus/malus liés à la qualité de service. Il inclut des pénalités en cas manquement majeur.

L'exploitant remettra à la Communauté de Communes des rapports trimestriels de fréquentation ainsi qu'un rapport annuel. La Communauté de Communes transmettra annuellement au STIF un rapport d'exercice des compétences déléguées conformément à l'article 10 de la convention de délégation de compétence.

2.3. Economie globale du service

2.3.1. Estimation du trafic

Estimation des trafics attendus

tranche ferme	**avec tranche conditionnelle 1** (un véhicule supplémentaire)
~5 900 voyages annuels	~7 570 voyages annuels

Report modal

L'objectif du service B.A.LA.DE. est principalement de générer des mobilités nouvelles.

En effet, les utilisateurs du service ont généralement des possibilités de déplacement réduites, le niveau d'offre des lignes régulières est limité et les utilisateurs de B.A.LA.DE. sont généralement très peu motorisés (82% des usagers de B.A.LA.DE. ne disposent jamais de voiture, 16% disposent parfois d'une voiture, 2% disposent en permanence d'une voiture[1]).

2.3.2. Niveau d'offre

Kilomètres commerciaux annuels prévisionnels

tranche ferme	**avec tranche conditionnelle 1** (un véhicule supplémentaire)
~90 000 km annuels	*~112 000 km annuels*

Kilomètres Haut-le-pied annuels prévisionnels

tranche ferme	**avec tranche conditionnelle 1** (un véhicule supplémentaire)
~ 1 000 à 25 000 km*	~ 2 000 à 35 000 km annuels*

* seront fonction de la localisation du dépôt du prestataire retenu pour l'exploitation de B.A.LA.DE.

2.3.3. Tarification

Tarification applicable

Tarification francilienne définie par le STIF

Les titres suivants seront donc valables sur le service de transport à la demande :

- Le forfait Carte Orange (semaine ou mois)
- Le forfait Intégrale (annuel)
- Imagin'R
- Le forfait Gratuité Transport
- Le forfait Solidarité transport
- Carte Rubis
- Le forfait carte circulation police
- Le ticket t+

L'ensemble des réductions appliqué sur les lignes régulières franciliennes sera, de même, accepté pour le service de transport à la demande.

La vente de titre s'effectuera dans les lieux de vente existants (gare, dépositaires…) ainsi qu'à bord des véhicules.

Les véhicules seront, de plus, équipés de valideurs télébillettiques afin de permettre l'usage du service aux personnes munies de titres sans contact (carte Navigo).

[1] Source : enquête téléphonique menée en décembre 2007 auprès de 50 usagers de B.A.LA.DE. ayant utilisé le service entre septembre et décembre 2007

2.4. Désignation de l'exploitant

Type de contrat

Marché public

Modalités de prise en compte des risques sur recette et de l'évolution des coûts

Les risques liés aux recettes seront entièrement pris en charge par la Communauté de Communes du Provinois.

L'évolution des coûts sera prise en compte par la formule d'actualisation des coûts suivante :

$$C = (0,20\ M/ M0 + 0,55 \times S/S0 + 0,15 \times G/G0 + 0,10 \times D/D0)$$

Où :
C correspond au coefficient de révision à appliquer trimestriellement.
M, S, G et D sont les indices de référence sont publiés au Bulletin Mensuel des Statistiques de l'INSEE :

- **M :** Indice Matériel autobus et autocars (regroupement spécifique): identifiant:08 5052 125
- **S :** Indice "taux horaire salaires transports publics (hors SNCF/RATP)" (n°salaire 064 693643)
- **G :** Gasoil: identifiant 08 5037 371 (comprenant la TIPP)
- **D :** Produits et services divers, indice d: identifiant 08 4975 232

Les indices M_0 S_0 G_0 et D_0 correspondant la valeur des indices M, S, G et D au mois 0, mois de remise des offres.

Dans le cas où l'évolution des différents paramètres indiqués conduit à une évolution trimestrielle supérieur à 5%, des négociations entre la Communauté de Communes du Provinois et le prestataire seraient entamées et entraîneraient la conclusion d'un avenant au marché, soumis à l'acceptation des deux parties au contrat.

Modalités de paiement par la collectivité

Les factures correspondant à l'exploitation du service seront émises trimestriellement par l'exploitant et correspondront à l'amortissement du matériel roulant, d'une part, et au service effectivement réalisé sur le trimestre écoulé (volume de km commerciaux réalisés), d'autre part.

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
11 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2011/0044

Séance du 9 février 2011

AVENANT N°1 A LA CONVENTION DE DELEGATION DE COMPETENCE A LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DE LA BASSEE POUR L'ORGANISATION D'UNE DESSERTE DE NIVEAU LOCAL

SERVICE DE TRANSPORT A LA DEMANDE

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-1, L.1241-2, L.1241-3 et L.3111-14 ;

VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,

VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU la délibération du Conseil du STIF n° 2007/0048 du 14 février 2007 relative aux dessertes de niveau local,

VU la délibération du Conseil Communautaire de la Communauté de communes de la Bassée du 5 avril 2008,

VU la délibération du Conseil du STIF n° 2008/0446 du 9 juillet 2008,

VU la convention de délégation de compétence du 30 juillet 2008 relative à l'organisation d'une desserte de niveau local,

VU la délibération du Conseil municipal de Melz-sur-Seine du 17 mai 2010,

VU la délibération du Conseil intercommunal de la Bassée n°2-1-12-10 du 11 décembre 2010,

VU l'arrêté préfectoral 10.AC.29 en date du 30 décembre 2010 portant retrait de la commune de Melz-sur-Seine de la Communauté de communes de la Bassée,

VU le rapport n ° 2011/0043/0044 ;

VU les avis de la commission de l'offre de transport du 3 février 2011 et de la commission économique et tarifaire du 4 février 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Est approuvée la modification de la convention de délégation de compétence conclue entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la Communauté de Communes de la Bassée le 30 juillet 2008, pour l'organisation et la mise en place d'une desserte de niveau local, de type service de transport à la demande. Elle consiste à supprimer la commune de Melz-sur-Seine du périmètre desservi par le service de transport à la demande de la Communauté de communes de la Bassée.

ARTICLE 2 : La tarification applicable demeure la tarification francilienne.

ARTICLE 3 : L'avenant n°1 à la convention de délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile-de-France à la Communauté de Communes de la Bassée pour l'organisation et la mise en place de la desserte de niveau local, telle que définie à l'article 1er de la présente délibération, est approuvé.

ARTICLE 4 : La participation du STIF au financement de cette desserte de niveau local demeure de 20 841 € en année pleine (valeur 2011) ; elle est revalorisée chaque année selon la formule fixée dans l'avenant.

ARTICLE 5 : La directrice générale est autorisée à signer l'avenant n°1 de la convention visée à l'article 3 de la présente délibération.

ARTICLE 6 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

AVENANT n°1 à la convention de délégation de compétence en matière de transport à la demande en date du 30 juillet 2008

ENTRE :

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 41 avenue de Châteaudun à Paris (9ème), (n° SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa Directrice Générale Madame Sophie MOUGARD, en vertu de la délibération n° 2011-XXX du 9 février 2011,
  ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- La Communauté de Communes de la Bassée, ayant son siège 12 rue Joseph Bara 77480 BRAY-SUR-SEINE, et représentée par sa Présidente, Anne-Marie CHARLE, en vertu de la délibération n°2-1-12-10 du 11 décembre 2010,
  ci-après désigné « l'autorité organisatrice de proximité » ou « l'AOP »,

D'AUTRE PART

VU le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-1, L.1241-2, L.1241-3 et L.3111-14 ;

VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,

VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU la délibération du conseil du STIF n° 2007/0048 du 14 février 2007 relative aux dessertes de niveau local,

VU la délibération du Conseil communautaire de la Bassée du 19 avril 2008 ;

VU la délibération du Conseil du STIF n° 2009/0583 du 9 juillet 2008,

VU la convention de délégation de compétence du 30 juillet 2008 relative à l'exploitation d'une desserte de niveau local,

VU la délibération du Conseil municipal de Melz-sur-Seine du 17 mai 2010,

VU la délibération du Conseil Communautaire du Provinois en date du 25 juin 2010 acceptant l'adhésion de la commune de Melz-sur-Seine à compter du 1er janvier 2011,

VU la délibération du Conseil intercommunal de la Bassée en date du 11 décembre 2010,

VU l'arrêté préfectoral 10.AC.29 en date du 30 décembre 2010 portant retrait de la commune de Melz-sur-Seine de la Communauté de communes de la Bassée,

Préambule

En date du 9 juillet 2008, la Communauté de communes de la Bassée a reçu délégation de compétence du STIF pour l'organisation d'un service de transport à la demande. Ce service existe sur le territoire depuis 2006. La convention de délégation a été signée le 30 juillet 2008 et prend fin le 29 juillet 2012.

En date du 28 septembre 2010, le STIF a été saisi par la Communauté de Communes du Provinois d'une demande d'avenant de la convention de délégation de compétence, afin de prendre en compte l'adhésion à la Communauté de communes au 1er janvier 2011 de la commune de Melz-sur-Seine, conformément aux délibérations de son Conseil municipal du 17/05/2010 et du 11/12/2010 et à un arrêté préfectoral en date du 30/12/2010. La commune adhérait jusqu'au 31/12/10 à la Communauté de communes de la Bassée.

Afin de prendre en compte ces éléments, il est proposé au Conseil la conclusion d'un avenant à la convention de délégation de compétence du 30 juillet 2008.

Article 1er

L'article 5.1 de la convention de délégation de compétence du 30 juillet 2008 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 de transport à la demande décrits ci-dessous :

Service du mardi matin à destination de BRAY-SUR-SEINE

Il dessert la Moitié Est du territoire comprenant les communes et hameaux de :

. FONTAINE-FOURCHES
. BABY
. VILLENAUXE-LA-PETITE
. TOUSSACQ
. VERNOY
. NOYEN-SUR-SEINE
. TOURY
. LES CHAISES
. PORT MONTAIN
. GRISY-SUR-SEINE
. EVERLY
. GOUAIX
. CHALMAISON
. VILLUIS
. BRIOTTE
. VILLIERS-SUR-TERRE
. OUINOTTE
. PASSY-SUR-SEINE
. VILLIERS-SUR-SEINE
. BRAY-SUR-SEINE
. HERME
. LE VEZOULT
. NEUVRY
. FLAMBOIN
. LES PRAILLONS

Service du mercredi matin à destination de BRAY-SUR-SEINE

Il dessert la Moitié Ouest du territoire comprenant les communes et hameaux de:

. MONTIGNY-LE-GUESDIER
. LA TOMBE
. BALLOY
. MOUSSEAUX-LES-BRAY
. SAINT SAUVEUR-LES-BRAY
. MOUY-SUR-SEINE
. AVIGNY
. GRAVON
. BAZOCHES-LES-BRAY
. JAULNES
. LES ORMES-SUR-VOULZIE
. BRAY-SUR-SEINE

Service du jeudi après midi à destination de PROVINS

Il dessert la totalité du territoire communautaire comprenant les communes et hameaux de :

FONTAINE-FOURCHES
VILLUIS
BABY
BRIOTTE
VILLENAUXE-LA-PETITE
VILLIERS-SUR-TERRE
MONTIGNY-LE-GUESDIER
LA TOMBE
GRAVON
BALLOY
BAZOCHES-LES-BRAY
MOUSSEAUX-LES-BRAY
BRAY-SUR-SEINE
JAULNES
VERNOY
PASSY-SUR-SEINE
TOUSSACQ
GRISY-SUR-SEINE
OUINOTTE
NOYEN-SUR-SEINE
VILLIERS-SUR-SEINE
TOURY
LES CHAISES
HERME
PORT MONTAIN
LE VEZOULT
NEUVRY
GRAND PEUGNY
PETIT PEUGNY
MOUY-SUR-SEINE
SAINT SAUVEUR-LES-BRAY
LES ORMES-SUR-VOULZIE
MOULIN D'OCLES
EVERLY
FLAMBOIN
GOUAIX
LES PRAILLONS
CHALMAISON
PROVINS

Service du vendredi matin à destination de BRAY-SUR-SEINE

Il dessert la totalité du territoire communautaire comprenant les communes et hameaux de:

FONTAINE-FOURCHES
VILLUIS
BABY
BRIOTTE
VILLENAUXE-LA-PETITE
VILLIERS-SUR-TERRE
MONTIGNY-LE-GUESDIER
LA TOMBE
GRAVON
BALLOY
BAZOCHES-LES-BRAY
MOUSSEAUX-LES-BRAY
BRAY-SUR-SEINE
JAULNES
VERNOY
PASSY-SUR-SEINE
TOUSSACQ
GRISY-SUR-SEINE
OUINOTTE
NOYEN-SUR-SEINE
VILLIERS-SUR-SEINE
TOURY
LES CHAISES
HERME
PORT MONTAIN
LE VEZOULT
NEUVRY
GRAND PEUGNY
PETIT PEUGNY
MOUY-SUR-SEINE
SAINT SAUVEUR-LES-BRAY
LES ORMES-SUR-VOULZIE
MOULIN D'OCLES
EVERLY
FLAMBOIN
GOUAIX
LES PRAILLONS
CHALMAISON
PROVINS

Article 2

L'annexe au présent avenant, relative à la diminution du réseau de transport à la demande communautaire, vient remplacer l'annexe I à la convention de délégation de compétence conclue avec le Syndicat des transports d'Ile-de-France du 9 juillet 2008 et signée le 30 juillet 2008.

Article 3

Toutes les clauses de la convention en date du 30 juillet 2008, non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, restent applicables de plein droit jusqu'au 29 juillet 2012.

Fait à _____

Le _____

En double exemplaire,

Pour le STIF

La Directrice Générale

Pour l'AOP

Le Président

TRANSPORTS COLLECTIFS

A LA DEMANDE

ANNEXE à l'AVENANT n°1
à la convention de délégation de compétence
en matière de transport à la demande
en date du 30 juillet 2008

2011

SOMMAIRE

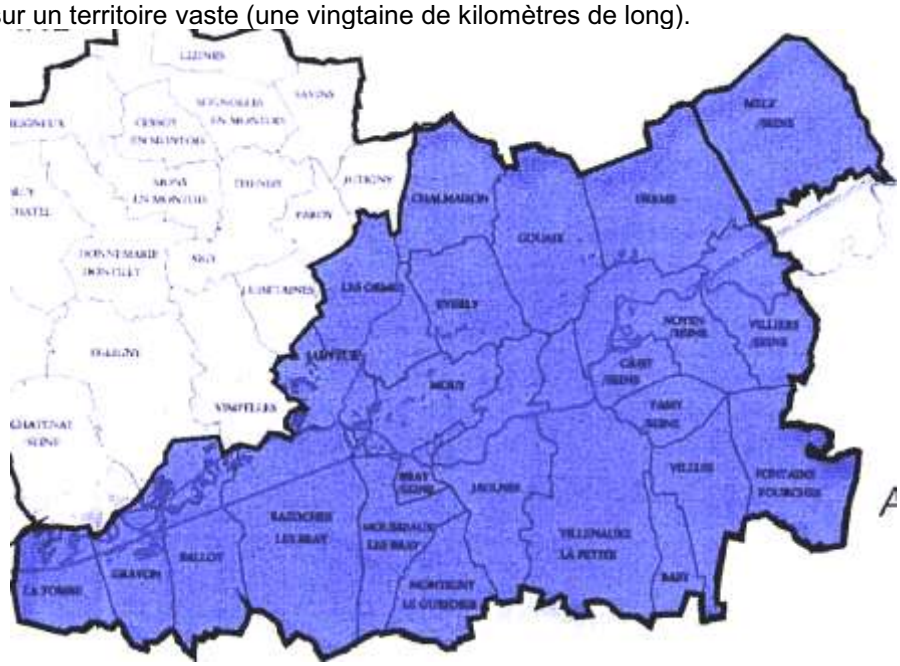
I LE CONTEXTE DES TRANSPORTS COLLECTIFS SUR LE TERRITOIRE COMMUNAUTAIRE
- **I-1. Présentation de la Communauté de Communes**
- **I-2. L'offre de transport**

II ORGANISATION DU TRANSPORT
- **II-1. Conditions générales d'exploitation**
  - **II-1-1. Zones géographiques desservies**
  - **II-1-2. Ayants droit**
  - **II-1-3. Description de la consistance et de la nature du service**
    - **Amplitude du service**
    - **Pôles générateurs de déplacement**
    - **Points d'arrêts desservis**
    - **Période de fonctionnement**
  - **II-1-4. Matériel roulant**
    - **Type de matériel**
    - **Caractéristique notamment d'accessibilité**
    - **Âge**
    - **Equipements (télé billettique, girouette,…)**
    - **Réserve véhicules**
  - **II-1-5. Modalités de réservation**
- **II-2. Qualité de service**
  - **II-2-1. Délais de réservation**
  - **II-2-2. Information des voyageurs**
    - **Horaires de la ligne :**
    - **Information aux points d'arrêts**
    - **Plan de la ligne**
    - **Identification du service, image du réseau :**
  - **II-2-3. Continuité du service et exigence de qualité :**
    - **Pénalités appliquées en cas de non réalisation du service**
    - **Conditions de mise en place d'un service de substitution**
- **II-3. Économie globale du service**
  - **II-3.1. Estimation du trafic**
  - **II-3-2. Estimation des trafics attendus par type de titres**
- **II-4. Niveau d'offre**
  - **II-4-1. Kilomètres commerciaux annuels prévisionnels**
  - **II-4-2. Kilomètres HLP annuels prévisionnels**
- **II-5. Tarification**
  - **II-5-1. Tarification applicable**
  - **II-5-2. Points de vente des titres de transport**
- **II-6. Bilan économique prévisionnel**
- **II-7. Désignation de l'exploitant**
  - **II-7-1. Type de contrat**
  - **II-7-2. Modalités de prise en compte des risques sur les recettes, sur l'évolution des coûts**
  - **II-7-3. Modalités de paiement par la collectivité**

I LE CONTEXTE DES TRANSPORTS COLLECTIFS SUR LE TERRITOIRE COMMUNAUTAIRE

I-1. Présentation de la Communauté de Communes

L'organisation et la création du service des transports scolaires figure dans les compétences originelles du District du Canton de Bray-sur-Seine créé en 1974 et qui deviendra par la suite Communauté de Communes de la Bassée. Celle-ci regroupe 23 communes de moins de 3000 habitants sur un territoire vaste (une vingtaine de kilomètres de long).



I-2. L'offre de transport

La desserte ferroviaire du territoire se révèle peu commode puisqu'elle emprunte les gares de Longueville et de Montereau avec des horaires assez difficilement compatibles avec les services autocars les joignant.

La desserte départementale en autocars repose sur trois lignes exploitées par le transporteur « Les Cars Moreau » :

- ◊ Ligne n° 210 210 001 (Fontaine Fourches – Longueville – Provins)
- ◊ Ligne n° 210 210 002 (Fontaine Fourches – Bray/Seine - Montereau)
- ◊ Ligne n° 210 210 003 (Noyen/Seine – Gouaix – Longueville – Provins)

Consciente des limites des circuits de transports collectifs en place et de l'isolement conféré aux populations par un territoire essentiellement rural, la commission transport s'est réunie le vendredi 10 mars 2006 afin d'étudier la mise en place du transport à la demande sur le canton. Par suite, les compétences communautaires ont été, par arrêté préfectoral du 27 octobre 2006, étendues à « l'étude, la création et l'organisation de circuits de transports publics de personnes, notamment de transports à la demande et de transports scolaires sur le territoire de la Communauté de communes ».

Le transport à la demande a tout d'abord été expérimenté sur une destination unique (Bray-sur-Seine) et sur 3 demi-journées (le mardi matin, le mercredi après-midi et le vendredi matin).

Après un mois, le service bénéficiait à 17 personnes en moyenne pour 4 navettes par semaine avec une plus forte fréquentation le vendredi pour le marché (2 navettes). Une fréquentation en évolution jusqu'à juin 2006 et une grande satisfaction témoignée par les usagers qui a plaidé pour le maintien du service.

Après un an et demi de fonctionnement, ce sont 56 personnes qui auront plus ou moins régulièrement emprunté le transport à la demande.

En juin 2006, le titulaire du service de transport à la demande a procédé à une enquête auprès des usagers de ce service. 21 personnes, majoritairement constituées de retraités, ont ainsi pu s'exprimer sur des questions exclusivement fermées. Parmi ces 21 personnes, deux (10%) se satisfont de la seule desserte actuelle (BRAY-SUR-SEINE). Les autres se déclarent intéressées par d'autres dessertes.

Entre octobre 2007 et mars 2008, la Communauté de communes a procédé à son tour, par le biais des Mairies, à une enquête auprès des administrés, usagers et non usagers du transport à la demande. 65 personnes, constituées à parts égales d'actifs et de retraités, ont ainsi pu s'exprimer, cette fois-ci sur des questions plus ouvertes. Les motifs les amenant à se déplacer reposent avant tout sur le commerce, puis les soins médicaux. La demande porte d'abord sur une fréquence accrue des dessertes pour Provins jusqu'à deux ou trois fois par semaine. Vient ensuite la création de nouvelles dessertes pour Sens, Montereau et les communes du Canton. Les enseignements de l'étude de besoin qui présidait à cette dernière enquête ont été :

I-2-1. Une faible attractivité des communes, en matière à la fois économique, commerciale et de loisirs ressort de l'examen, si ce n'est à l'occasion de l'unique marché hebdomadaire du territoire et qui se tient le vendredi matin à Bray. A contrario, Provins, Sens, Montereau et Paris exercent d'avantage d'attirance. Encore faut-il que l'accès, notamment ferroviaire via les gares de Longueville ou de Montereau, en soit commode.

I-2-2. Si tous les bourgs des communes membres de la Communauté de Communes de la Bassée sont bien pourvus d'au moins un arrêt d'autocar, il n'en va pas de même pour les hameaux.

I-2-3. Les dessertes intracommunautaires quotidiennes du matin (lignes autocar régulières) ne bénéficient qu'à une moitié Est du territoire communautaire. Leurs horaires interviennent par ailleurs de bonne heure. A l'inverse, les Dessertes quotidiennes de l'après-midi ne profitent guère qu'à la moitié ouest. Les horaires sont tardifs.

I-2-4. Vers l'extérieur, une desserte bihebdomadaire de Provins existe qui ne satisfait pas le public pour sa faible fréquence et ses horaires inadaptés. Le transporteur Cars Moreau assure une desserte de Provins en partance de la plupart des Communes du Canton, les mercredi après-midi et samedi matin de la période scolaire. Elle profite à une quarantaine d'usagers.

Fort de ces enseignements, le Conseil communautaire entend développer plus avant la complémentarité du transport à la demande (TAD) avec les lignes d'autocars régulières. Il a délibéré le 19 avril 2008 en faveur du rajout d'une destination pour Provins, portant l'offre de TAD à 4 services par semaine. Il sollicite du Syndicat des Transports d'Île-de-France une délégation de compétence de la part pour l'organiser.

II ORGANISATION DU TRANSPORT

II-1. Conditions générales d'exploitation

II-1-1. Zones géographiques desservies

Jour	Desserte	Destination
Mardi matin	Moitié Est	Bray
Mercredi matin	Moitié Ouest	Bray
Jeudi AM	Toutes les communes	Provins
Vendredi matin	Toutes les communes	Bray

II-1-2. Ayants droit

Le service s'adresse à tous les administrés du secteur ci-dessus défini dés lors que leur réservation a été validée.

II-1-3. Description de la consistance et de la nature du service

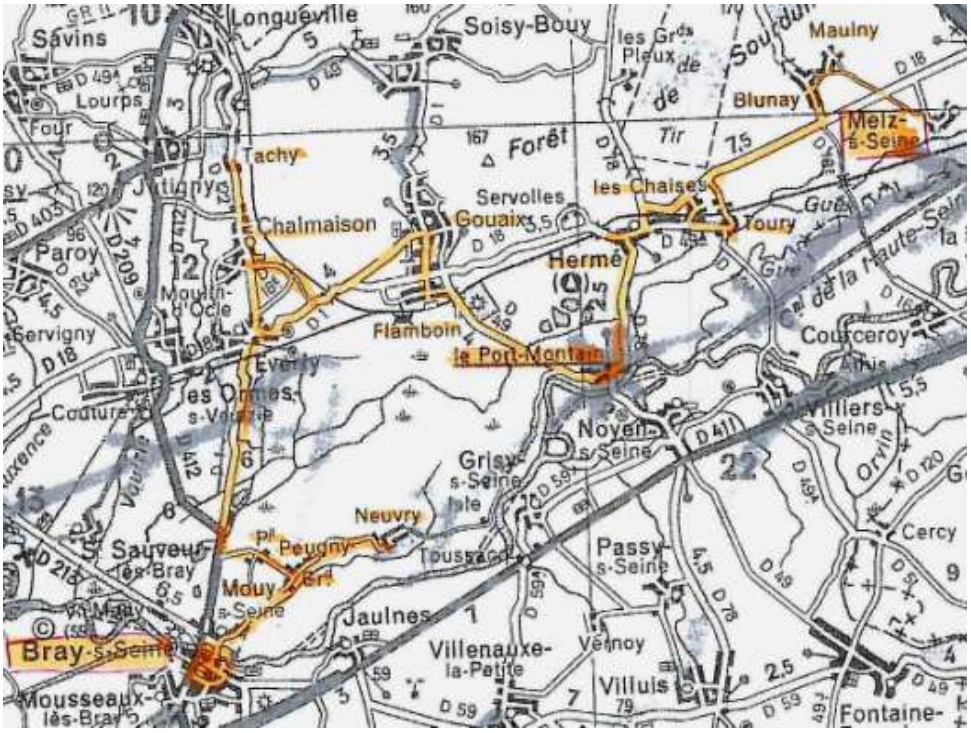
Il convient d'envisager séparément les services du mardi, du mercredi, du jeudi et du vendredi.

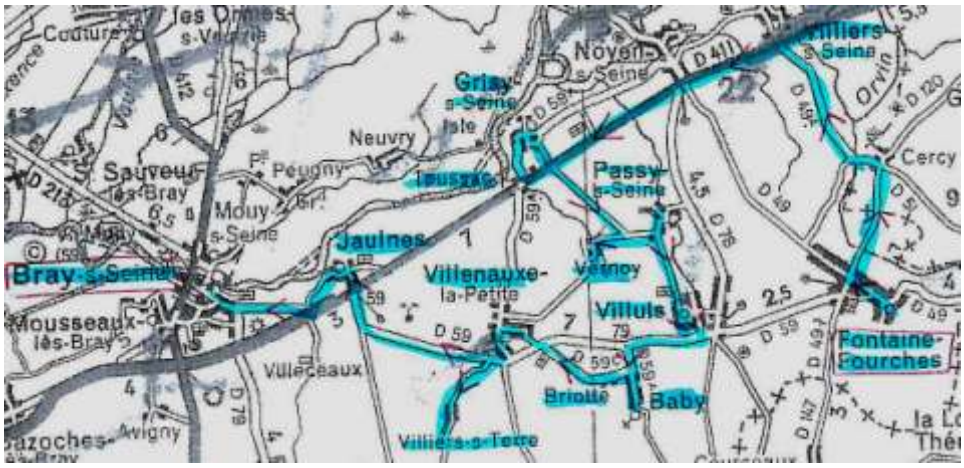
SERVICE DU MARDI MATIN à destination de: BRAY-SUR-SEINE :

Il dessert la Moitié Est du territoire comprenant les communes et hameaux de:

. FONTAINE-FOURCHES
. VILLUIS
. BABY
. BRIOTTE
. VILLENAUXE-LA-PETITE
. VILLIERS-SUR-TERRE
. TOUSSACQ
. OUINOTTE
. VERNOY
. PASSY-SUR-SEINE
. NOYEN-SUR-SEINE
. VILLIERS-SUR-SEINE
. TOURY
. LES CHAISES
. HERME
. PORT MONTAIN
. LE VEZOULT
. GRISY-SUR-SEINE
. NEUVRY
. EVERLY
. FLAMBOIN
. GOUAIX
. LES PRAILLONS
. CHALMAISON
. BRAY-SUR-SEINE

Le service procède des 2 circuits (virtuels) suivants qu'il adapte en fonction des éventuelles non réservations dans les différentes communes :





Le service emprunte les destinations suivantes :

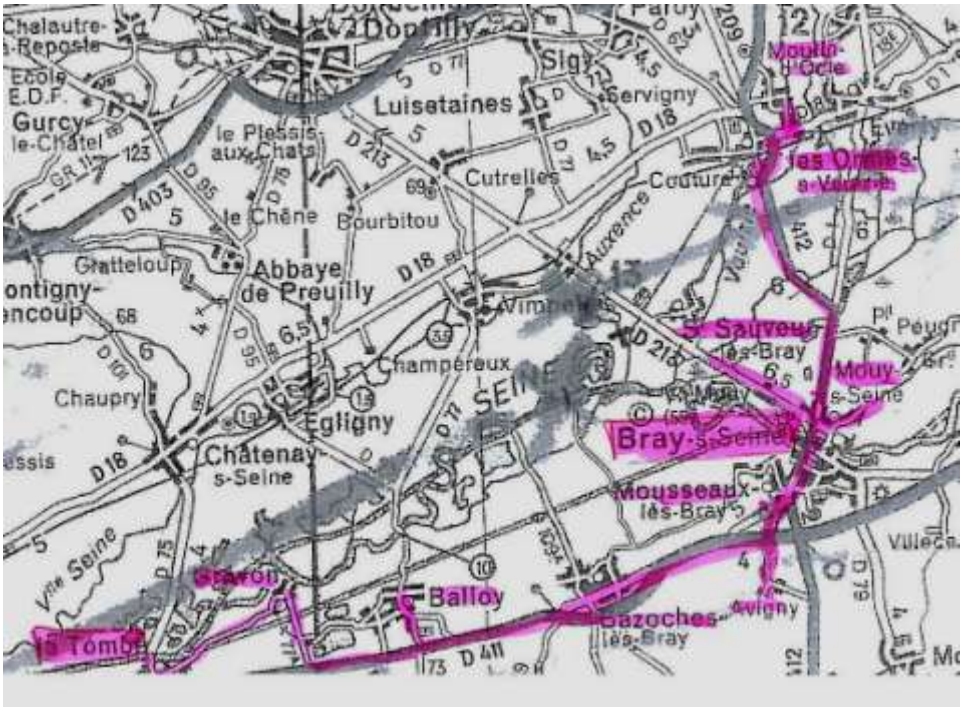
- ►à côté du magasin Champion et du gymnase de Bray
- ► à côté de la mairie de Bray
- ► à côté du magasin ATAC de Mousseaux

<u>SERVICE DU MERCREDI MATIN à destination de : BRAY-SUR-SEINE</u>

Il dessert la Moitié Ouest comprenant les communes et hameaux de:

. MONTIGNY-LE-GUESDIER
. AVIGNY
. LA TOMBE
. GRAVON
. BALLOY
. BAZOCHES-LES-BRAY
. MOUSSEAUX-LES-BRAY
. JAULNES
. SAINT SAUVEUR-LES-BRAY
. LES ORMES-SUR-VOULZIE
. MOUY-SUR-SEINE
. BRAY-SUR-SEINE

Le service procède du circuit (virtuel) suivant qu'il adapte en fonction des éventuelles non réservations dans les différentes communes :



Le service emprunte les destinations suivantes :

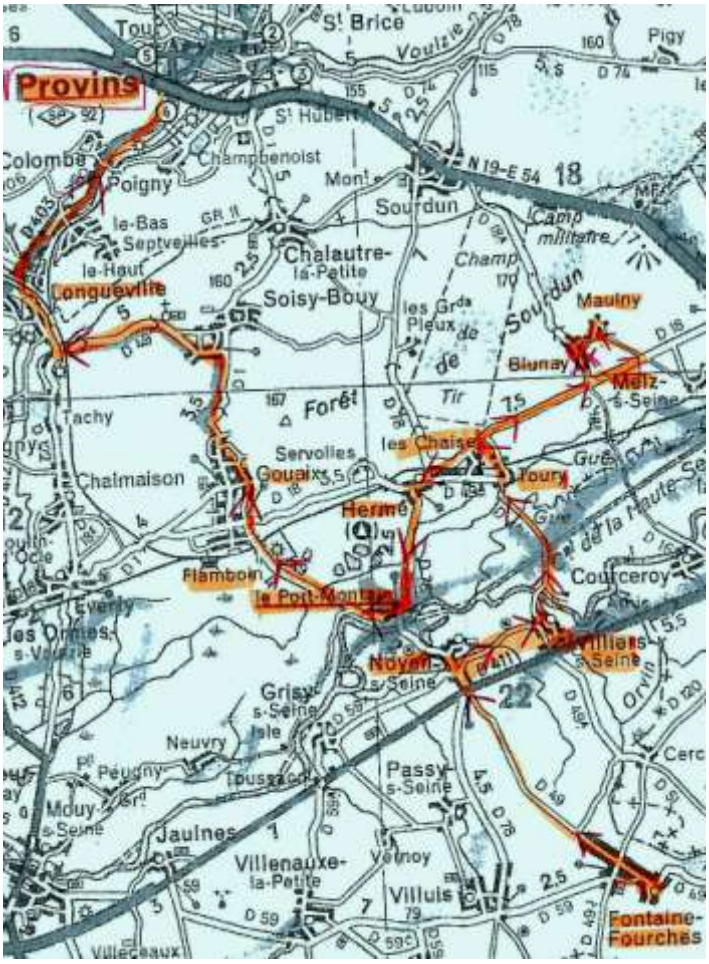
- ►à côté du magasin Champion et du gymnase de Bray
- ► à côté de la mairie de Bray
- ► à côté du magasin ATAC de Mousseaux

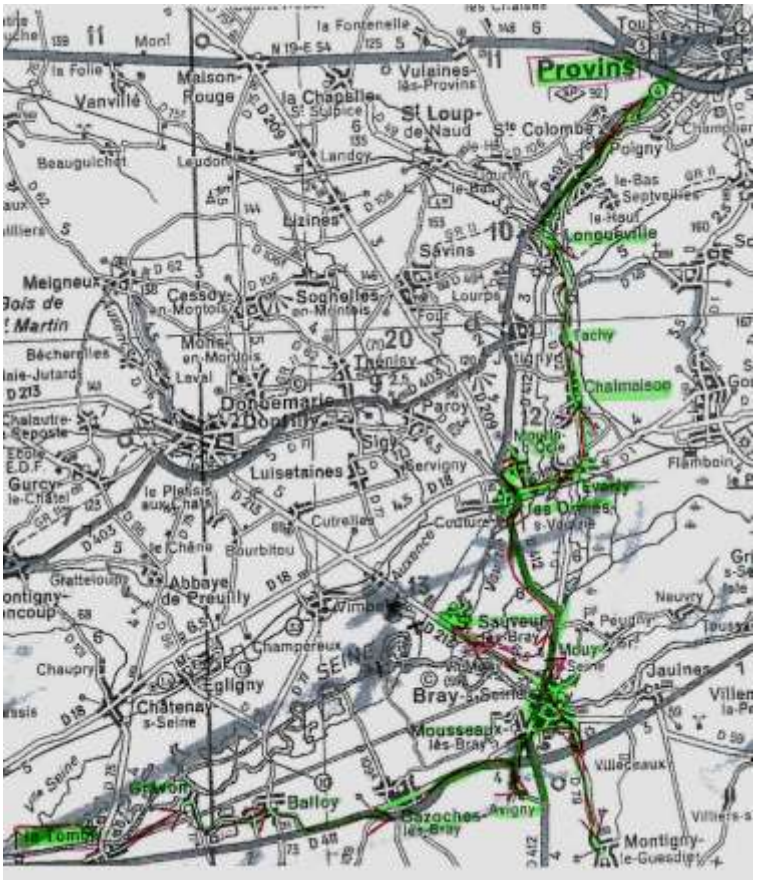
SERVICE DU JEUDI APRES MIDI à destination de: PROVINS

Il dessert la totalité du Territoire communautaire comprenant les communes et hameaux de :

FONTAINE-FOURCHES
VILLUIS
BABY
BRIOTTE
VILLENAUXE-LA-PETITE
VILLIERS-SUR-TERRE
MONTIGNY-LE-GUESDIER
LA TOMBE
GRAVON
BALLOY
BAZOCHES-LES-BRAY
MOUSSEAUX-LES-BRAY
BRAY-SUR-SEINE
JAULNES
VERNOY
PASSY-SUR-SEINE
TOUSSACQ
GRISY-SUR-SEINE
OUINOTTE
NOYEN-SUR-SEINE
VILLIERS-SUR-SEINE
TOURY
LES CHAISES
HERME
PORT MONTAIN
LE VEZOULT
NEUVRY
GRAND PEUGNY
PETIT PEUGNY
MOUY-SUR-SEINE
SAINT SAUVEUR-LES-BRAY
LES ORMES-SUR-VOULZIE
MOULIN D'OCLES
EVERLY
FLAMBOIN
GOUAIX
LES PRAILLONS
CHALMAISON
PROVINS

Le service procède des 3 circuits (virtuels) suivants qu'il adapte en fonction des éventuelles non réservations dans les différentes communes :


Provins
St Brice
Pigy
St Hubert
Champbenoist
Colombe
Poigny
Sourdun
le-Bas
Septveilles
le-Haut
Longueville
Chalautre-la-Petite
Soisy-Bouy
Camp militaire
Champ
Mauiny
Blunay
Melz-s-Seine
Forêt
Tachy
Chalmaison
Servolles
Gouaix
les Chaises
Toury
Hermé
Flamboin
le Port-Montain
Courceroy
Everly
les Ormes-s-Voulzie
Noyen-s-Seine
Villiers-s-Seine
Grisy-s-Seine
Neuvry
Passy-s-Seine
Jaulnes
Villenauxe-la-Petite
Villuis
Fontaine-Fourches


Provins
la Fontenelle
Vulaines-lès-Provins
Maison-Rouge
Vanvillé
la Chapelle-St Sulpice
St Loup-de-Naud
Ste Colombe
Poigny
Beauguichet
Leudon
Landoy
le-Bas
Septveilles
le-Haut
Longueville
Lizines
Savins
Meigneux
Cessoy-en-Montois
Sognelles-en-Montois
Lourps
Tachy
Chalmaison
Bécherelles
Thénisy
Donnemarie-Dontilly
Paroy
Sigy
Luisetaines
Servigny
Flamboin
Everly
les Ormes-s-Voulzie
Cutrelles
Couture
le Chêne
Bourbitou
Abbaye de Preuilly
Sauveur-lès-Bray
Champereux
Egligny
Châtenay-s-Seine
Bray-s-Seine
Mousseaux-lès-Bray
Jaulnes
Villeceaux
Balloy
Bazoches-lès-Bray
Avigny
Montigny-le-Guesdier

Ces circuits empruntent les destinations suivantes :

- ► les différentes communes du territoire communautaire
- ► le centre hospitalier de Provins
- ► le centre commercial de Provins
- ► la Sous-préfecture de Provins pour les démarches administratives

SERVICE DU VENDREDI MATIN à destination de: BRAY-SUR-SEINE

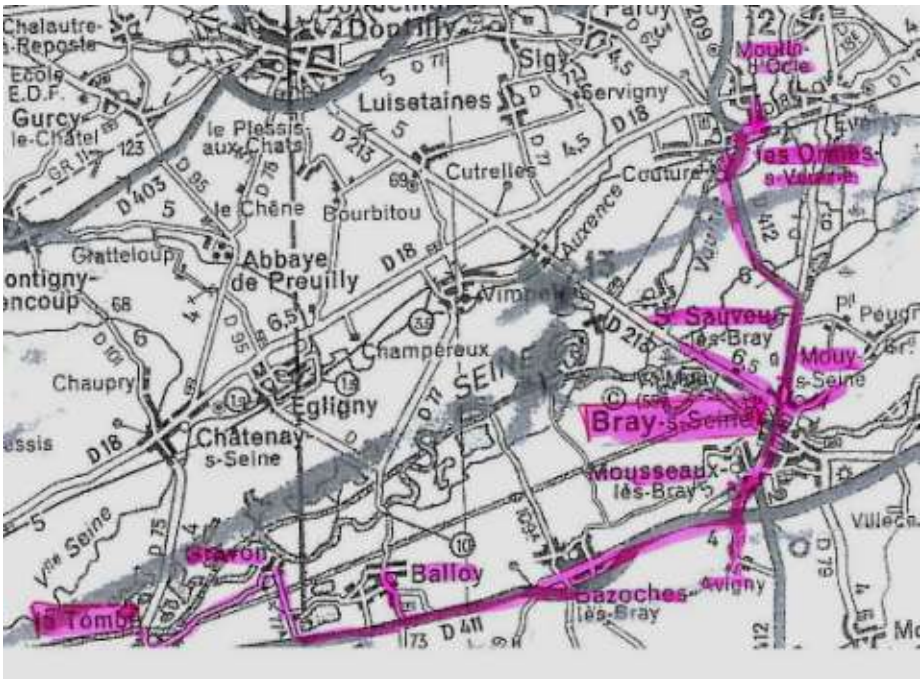
Zone géographique desservie : la totalité des communes du territoire de la Communauté de Communes comprenant les communes et hameaux de :

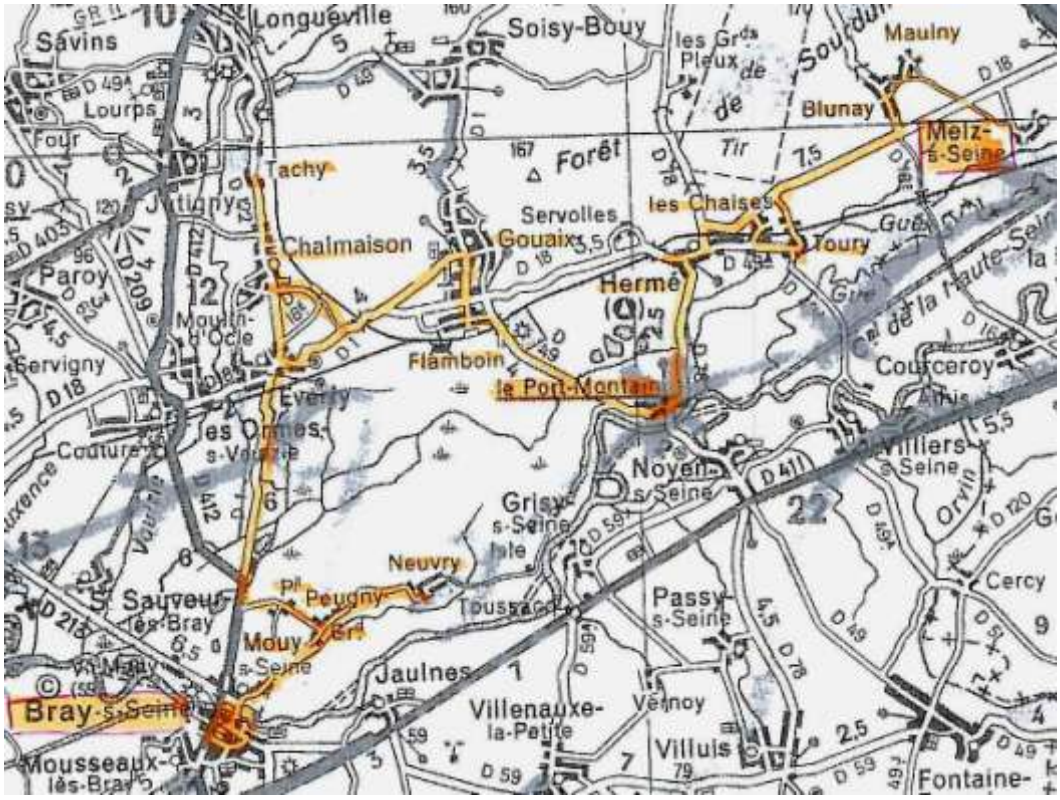
FONTAINE-FOURCHES	TOURY
VILLUIS	LES CHAISES
BABY	HERME
BRIOTTE	PORT MONTAIN
VILLENAUXE-LA-PETITE	LE VEZOULT
VILLIERS-SUR-TERRE	NEUVRY
MONTIGNY-LE-GUESDIER	GRAND PEUGNY
LA TOMBE	PETIT PEUGNY
GRAVON	MOUY-SUR-SEINE
BALLOY	VIEUX MOUY

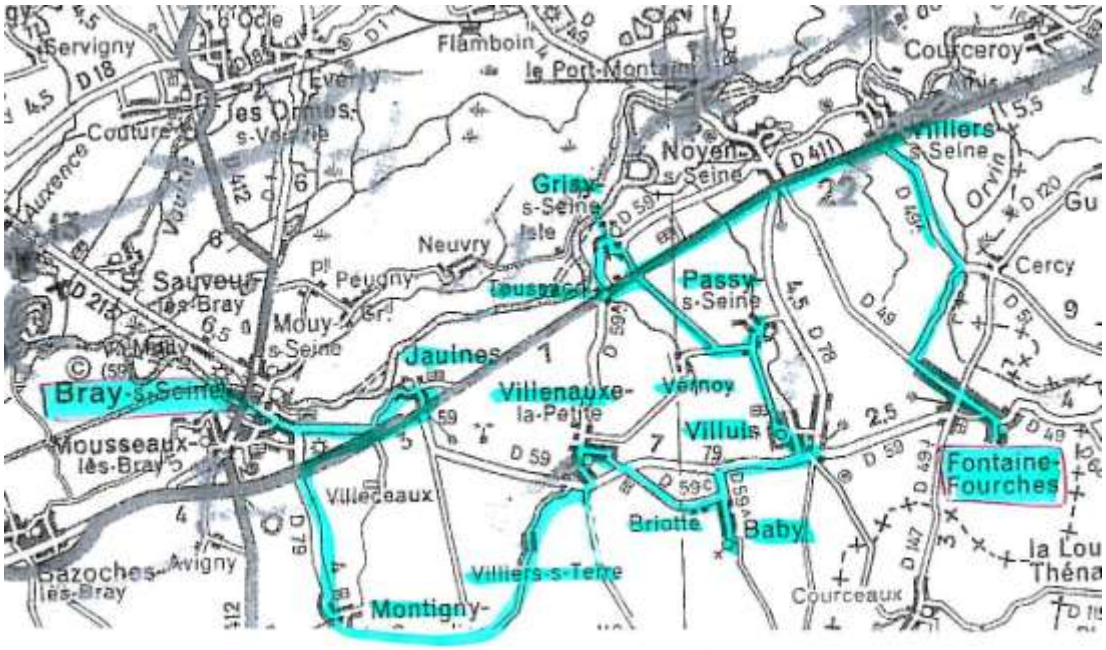
BAZOCHES-LES-BRAY
MOUSSEAUX-LES-BRAY
BRAY-SUR-SEINE
JAULNES
VERNOY
PASSY-SUR-SEINE
TOUSSACQ
GRISY-SUR-SEINE
OUINOTTE
NOYEN-SUR-SEINE
VILLIERS-SUR-SEINE

SAINT SAUVEUR-LES-BRAY
LES ORMES-SUR-VOULZIE
MOULIN D'OCLES
LES PRAILLONS
CHALMAISON
EVERLY
FLAMBOIN
GOUAIX
MONTRAME
BRAY-SUR-SEINE

Le service procède des 3 circuits (virtuels) suivants qu'il adapte en fonction des éventuelles non réservations dans les différentes communes:







Ces circuits empruntent les destinations suivantes :

- ►les différentes communes susmentionnées
- ► à côté du magasin Champion et du gymnase de Bray
- ► à côté de la mairie de Bray
- ► à côté du magasin ATAC de Mousseaux

Amplitude du service :
Le dépôt sur le lieu de destination est garanti pour le matin à 9h30 et la reprise à 11h30. Le dépôt sur le lieu de destination est garanti pour l'après-midi, à 14h30 et la reprise à 16h30.

Le titulaire du marché s'engage à utiliser tous les moyens humains et matériels à disposition pour la bonne organisation et le bon déroulement du service. En particulier, il lui appartient d'optimiser les moyens en fonction de la fréquentation. En outre, il garantit un départ dès la première réservation.

Pôles générateurs de déplacement :
Une étude de besoins a permis d'identifier et de retenir à ce titre :

- ► les centres commerciaux de Bray-sur-Seine et de Provins,
- ► le siège de la communauté de communes de la Bassée, la mairie et la Trésorerie de Bray-sur-Seine.
- ► les différentes communes de chacun des secteurs susmentionnés
- ► le centre hospitalier de Provins
- ► la Sous-préfecture de Provins pour les démarches administratives

Points d'arrêts desservis : les arrêts de bus ci-dessous désignés et existant :

	Point d'arrêt	***Nom de la voie***
BABY	Baby	Rue Grande
BALLOY	Mairie	Place de la Mairie
BAZOCHES-LES-BRAY	Église	Place de l'Église
	Café	Grande Rue
BRAY-SUR-SEINE	La Borne Blanche	Avenue A. Peyrefitte
	Place des Buttes	Rue des Taupins
	Cimetière	Rue de Villeceaux
	Collège	Rue du Docteur Lobligeois
CHALMAISON	Parking	Route de Longueville
	Mairie	Grande Rue
	Praillons	Rue Gabriel Garnier
	Tachy	Rue du Château d'eau
EVERLY	Boulangerie	Route de Bray
	Lotissement Le Verger	Route de Longueville
FONTAINE-FOURCHES	Calvaire	rue du Calvaire
	École	Rue Saint-Martin
	Cars Moreau	Rue du 19 mars
GOUAIX	Flamboin bas	Rue du Château
	Flamboin 3 chemins	Avenue de la Gare
	Foyer	Avenue de la Gare
	Arrêt haut	Grande Rue
GRAVON	Route de Montereau	Route de Montereau
GRISY-SUR-SEINE	Mairie	Grande Rue
	Ouinotte	D59
	Toussacq	Ferme de Toussacq
HERME	Toury	Rue de la Granchotte
	Les Chaises	Rue du Stade
	Église	Rue du Vieux Moulin
JAULNES	Boulodrome	Rue de Courbetton
	Choyau	Route de Bray
	Neuvry	Rue des Graviers
MONTIGNY-LE-GUESDIER	Église	Route de Theil
	Cimetière	Route de Bray
MOUSSEAUX-LES-BRAY	Mairie	Grande Rue
	St Fiacre	Rue de la Sucrerie
	Avigny	CD 412
MOUY-SUR-SEINE	Vieux Pont	Rue du Vieux Pont
	Carrasco	Rue des Tilleuls
	Mairie	Rue d'Henrien
	Grand Peugny	Route de Neuvry
	Petit Peugny	Ancienne Voie Romaine
	Silo	D 213
	Les Aulins	D 1
NOYEN-SUR-SEINE	4 Chemins	Route de Viliers
	Place du Calvaire	Route de l'Espérance
	Le Vezoult	

	Port Montain	Rue Brevignon
LES ORMES-SUR-VOULZIE	Les Ormes Place	Place
	Couture	Rue de Couture
	Moulin d'Ocle	Rue du Moulin d'Ocle
PASSY-SUR-SEINE	Étoile	Place de l'Étoile
SAINT SAUVEUR-LES-BRAY	La Goujonne	D 213
	Château	Place du Château
LA TOMBE	Mairie	Grande Rue
VILLENAUXE-LA-PETITE	Mairie	Grande Rue
	Villiers-sur-Terre	Grande Rue
	Briotte	Rue de Briotte
	Vernoy	Route de Villenauxe
VILLIERS-SUR-SEINE	Corps de Garde	Rue des Dronnots
VILLUIS	Mairie/École	Rue des Forges
PROVINS	Champbenoist	Route de Chalautre
	Près de la Comtesse	Avenue de la Voulzie
	Gare routière	Avenue A. Peyrefitte

Période de fonctionnement :
Le service est assuré l'année durant hormis les jours fériés. En outre, les services des mardis et mercredis ne sont pas assurés durant le mois d'août.

II-1-4. Matériel roulant

Type de matériel :
Il se compose d'au moins un véhicule de deux à 16 places passagers.

Caractéristique notamment d'accessibilité :
Les véhicules seront en règle avec les dispositions juridiques en la matière et notamment la loi du 11 février 2005. L'accessibilité des véhicules aux personnes à mobilité réduite figurera parmi les critères d'appréciation des offres des candidats au marché d'exploitation.

Âge :
L'âge maximal des véhicules est de dix ans. En ce qui concerne l'équipement en ceintures de sécurité pour les passagers, les véhicules seront en règle avec les dispositions juridiques en la matière et notamment le code de la route et le décret n°2003-637 du 9 juillet 2003. L'équipement en ceintures de sécurité figurera parmi les critères d'appréciation des offres des candidats au marché d'exploitation.

Equipements (télé billettique, girouette,…) :
Les véhicules seront équipés d'un système de télé billettique compatible avec la tarification francilienne. Ce système sera installé dans les véhicules par l'exploitant.

Réserve véhicules :
Une réserve d'au moins un véhicule est imposée.

II-1-5. Modalités de réservation

A l'exception des utilisateurs de cartes « Ruby », « Orange » et « Imagin'R », les usagers sont tenus d'être inscrits pour bénéficier du service.
Les réservations, par numéro de téléphone unique, interviennent la veille avant 16h00. La cellule de réservation recueille pour chaque demandeur les Nom, Prénom, lieux de départ et d'arrivée, numéro de téléphone et la possession éventuelle de la carte Ruby.
Le gestionnaire adapte les circuits dans le souci d'optimiser les itinéraires et les horaires en fonction des demandes.

II-2. Qualité de service

II-2-1. Délais de réservation
Le délai maximal est de 16 heures.

II-2-2. Information des voyageurs

Des articles dans les bulletins municipaux et communautaires reprendront les modalités de fonctionnement du service, des arrêts desservis et de la tarification.

Horaires de la ligne :
Les demandeurs sont informés téléphoniquement, la veille au soir, de l'horaire et du lieu de ramassage. Le dépôt sur le lieu de destination est garanti pour le matin à 9h30 et la reprise à 11h30. Le dépôt sur le lieu de destination est garanti pour l'après-midi, à 14h30 et la reprise à 16h30.

Information aux points d'arrêts :
Une information concerne les horaires d'arrivée, la destination de la ligne et le numéro d'inscription et de réservation.

Plan de la ligne :
Un plan des communes et hameaux desservis viendra compléter l'information aux points d'arrêts.

Identification du service, image du réseau :
Une dénomination et un logo du service vont être proposés prochainement. Les véhicules feront l'objet d'aménagements spécifiques extérieurs afin d'assurer la promotion du service et comportera le numéro de réservation, ainsi que les logos des partenaires financiers.

II-2-3. Continuité du service et exigence de qualité :

Elles requièrent un contrôle de l'exécution du service par le titulaire. Ce contrôle nécessite de la part de ce dernier la remise d'un état trimestriel de fréquentation par commune, et, en fin d'année, la présentation d'un rapport annuel d'activité comprenant :

- le nombre d'appels reçus,
- le nombre de kilomètres effectués pour chaque service,
- le nombre de personnes transportées pour chaque service,
- les cas d'indisponibilité du service de réservation ou du véhicule.

Pénalités appliquées en cas de non réalisation du service :
Il est prévu une pénalité de 100 Euros par jour à compter d'une semaine de non fonctionnement.

Conditions de mise en place d'un service de substitution :
La disposition prévue à ce niveau repose sur la réserve de véhicules.

II-3. Économie globale du service

Dépenses de fonctionnement		**Recettes de fonctionnement**	
40 €/Km x (27200 Km + 5900 Km)	46 340 €	Participation de la Communauté de communes	14 170 €
		Participation du CG77	14 170 €
		Participation du STIF	18 000 €

II-3.1. Estimation du trafic

Jour	**personnes susceptibles d'être intéressées**	**fréquentation moyenne**
Mardi matin	20	2 personnes
Mercredi matin	20	2 personnes
Jeudi AM	30	25 personnes
Vendredi matin	56	13 personnes

II-3-2. Estimation des trafics attendus par type de titres :

20% de cartes Ruby, 60% de tickets T, 20% de cartes Orange/Imagin'R

II-4. Niveau d'offre

II-4-1. Kilomètres commerciaux annuels prévisionnels :

Jour	Kilomètres commerciaux annuels prévisionnels	Kilomètres HLP annuels prévisionnels
Mardi matin	3 900 Km	1 000 Km
Mercredi matin	4 800 Km	1 200 Km
Jeudi AM	10 000 Km	1 600 Km
Vendredi matin	8 500 Km	2 100 Km
TOTAL	**27 200 km**	**5 900 Km**

II-4-2. Kilomètres HLP annuels prévisionnels :
Voir le tableau précédent.

II-5. Tarification

II-5-1. Tarification applicable :
La tarification applicable sera la tarification Francilienne, avec les titres suivants:

- ► Ticket T(1,50€)
- ► Carte Orange
- ► Carte Rubis
- ► Carte Imagin'R

II-5-2. Points de vente des titres de transport :
Le ticket T est vendu au siège du transporteur, sous réserve qu'il ait été habilité à cela.

II-6. Bilan économique prévisionnel

Le coût annuel pour la Communauté de Communes est estimé à 14 170 Euros TTC.

II-7. Désignation de l'exploitant

Afin de choisir l'exploitant de ce service de transport à la demande, la Communauté de Communes engagera une procédure de mise en concurrence, en respect du Code des marchés publics.
Un avis d'appel public à la concurrence sera publié dans la presse locale, compte tenu du montant du marché compatible avec la procédure adaptée.

II-7-1. Type de contrat :
La durée du marché sera d'un an, renouvelable tacitement dans la limite de 3 ans.

II-7-2. Modalités de prise en compte des risques sur les recettes, sur l'évolution des coûts :
Le transporteur est rémunéré en fonction du kilométrage effectué, indépendamment de la fréquentation des usagers.

II-7-3. Modalités de paiement par la collectivité
Le transporteur adresse trimestriellement sa facture à la Communauté de communes.

En outre, l'exploitant fait son affaire de l'installation du système de télé billettique pour laquelle il lui appartient de solliciter une aide auprès du STIF.

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
11 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n°2011/0045

Séance du 9 février 2011

DELEGATION DE COMPETENCE A LA COMMUNE DE COUBRON (SEINE-ST-DENIS)

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-3, L.3111-14, L.3111-15 et 3111-16 ;
VU la loi 83-634 modifiée du 13 juillet 1983 et la loi n° 84-53 modifiée du 26 janvier 1984 ;
VU la loi n° 20046809 modifiée du 13 août 2004 ;
VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France, modifiée notamment par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 ;
VU le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile de France, et en particulier ses articles 25 à 30 ;
VU la délibération n° 2010/0116 du 17 février 2010 approuvant le règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires ;
VU la délibération n°905 du 23 septembre 2010 du Conseil municipal de la commune de Coubron ;
VU le rapport n° 2011/0045 ;
VU les avis de la commission de l'offre de transport du 3 février 2011 et de la commission économique et tarifaire du 4 février 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1er : La commune de Coubron (Seine-Saint-Denis) reçoit délégation de compétence du Syndicat des Transports d'Ile de France en matière de services spéciaux de transport public routier réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires) sur son territoire.

ARTICLE 2 : La convention de délégation de compétence en matière de transport scolaire du Syndicat des Transports d'Ile de France à la commune de Coubron est approuvée.

ARTICLE 3 : La directrice générale est autorisée à signer la convention visée à l'article 2 de la présente délibération.

ARTICLE 4 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

Convention
de délégation de compétence
en matière de services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires)

ENTRE :

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39bis-41 Rue de Châteaudun à Paris 9ème, (n°SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n° 2011-xxx du 9 février 2011 ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- La commune de COUBRON (Seine-Saint-Denis), ayant son siège 133 rue Jean Jaurès, 93470 Coubron, et représentée par le Maire, en vertu de la délibération du Conseil municipal n°905 du 23 septembre 2010,
  ci-après désignée « L'autorité organisatrice de proximité » ou « L'AOP »,

D'AUTRE PART

VU le code de l'éducation, notamment ses articles L.213-13, R.213-4 à R.213-9, R.213.20,

VU la loi n° 83-634 modifiée du 13 juillet 1983, la loi n° 84-53 modifiée du 26 janvier 1983, la loi n°2004-809 modifiée du 13 août 2004 ;

VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,

VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, notamment son article 16,

VU la délibération du conseil du STIF n°2010/0116 du 17 février 2010,

VU la délibération du conseil du STIF n°2010/___ du _____ 2010 portant délégation de compétences du STIF à _____ en matière de services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves,

VU la délibération du Conseil municipal n°905 du 23 septembre 2010;

PREAMBULE

La présente convention s'inscrit dans le cadre de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, modifiée par la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.

Dans ce cadre les parties à la présente convention entendent organiser la délégation de compétence permise entre le STIF et l'Autorité Organisatrice de Proximité (ci-après désignée AOP) par l'article 1er de l'ordonnance modifiée du 7 janvier 1959 et par le décret du 10 juin 2005.

En vertu de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée, et depuis le 1er juillet 2005, le STIF, en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Ile-de-France est responsable de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires.

Conformément à l'article 1er-II de l'ordonnance précitée, le STIF peut, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, déléguer tout ou partie de ses attributions, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités locales ou à leurs groupements, dans le cadre d'une convention.

Cette délégation de compétence s'inscrit dans une volonté d'améliorer l'offre de transports scolaires et de mieux répondre aux attentes des usagers.

Dans cette optique, la délégation de compétences consentie par le STIF l'AOP a notamment pour objectif de favoriser l'adéquation entre l'offre et la demande de transports scolaires, de renforcer la qualité de service et de permettre une allocation des ressources plus proche des besoins locaux.

Titre I - DISPOSITIONS GENERALES

Article 1- Objet

La présente convention a pour objet de définir les compétences déléguées par le STIF l'AOP en matière de transports scolaires, ainsi que les modalités juridiques et financières de cette délégation de compétence.

Sur le périmètre défini à l'article 5, les compétences déléguées par le STIF à l'AOP en matière de transports scolaires comprennent l'organisation et le financement des services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves, ci-après désignés « circuits spéciaux scolaires ».

A compter de la date d'entrée en vigueur de la présente convention, la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement des services délégués sera exercée de plein droit par l'AOP, sous réserve des dispositions de l'article 9.

L'AOP sera subrogée dans les droits et obligations du STIF ou, le cas échéant et sous réserve des dispositions de l'article 9, de l'organisateur local, pour l'exécution des contrats en cours.

Il est rappelé que compte tenu de la compétence générale du STIF qui demeure dans tous les cas Autorité Organisatrice des Transports de premier rang, la présente convention de délégation n'emporte pas transfert de compétences au bénéfice de l'AOP. Le STIF demeure notamment autorité coordinatrice de l'offre de transport et responsable de la politique tarifaire et des politiques intermodales. En outre, la présente convention, d'une durée limitée, est réversible : à son terme, ou en cas de résiliation prévue aux

articles 14 et 20, le STIF reprend la responsabilité de l'ensemble des compétences déléguées.

Article 2- Entrée en vigueur, durée et transition.

La présente convention entre en vigueur :

- à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception adressée par le STIF à l'AOP, uniquement dans le cadre des dispositions de l'article 9 de la présente convention,
- à compter du 1er juillet 2011, dans la totalité de ses dispositions.

Sous réserve des dispositions de l'article 9, la présente convention prend fin le 30 juin 2020.

Article 3- Principes généraux

Article 3.1- Principe d'exclusivité

Dans les limites fixées à la présente convention et sauf dispositions législatives ou réglementaires contraires, les compétences déléguées sont, pendant la durée de la présente convention, exercées par l'AOP.

Article 3.2- Principe de coopération et de transparence

Les parties mettent tout en œuvre pour assurer une coopération et une transparence permanente dans l'exécution de la présente convention.

L'AOP informe régulièrement le STIF des conditions d'exercice des compétences déléguées et le cas échéant des problèmes rencontrés à cette occasion, notamment dans le cadre des dispositions de l'article 16 de la présente convention.

Titre II - DROITS ET OBLIGATIONS DU STIF

Article 4- Droits et obligations du STIF

Le STIF, en tant qu'autorité organisatrice, est garant de la politique régionale des transports et en assure la cohérence.

- Il établit et tient à jour le plan régional des transports, après avis des collectivités locales et de leurs groupements.
- Il définit la politique tarifaire, décide la création des titres de transport et fixe les tarifs.
- Il définit les conditions générales d'exploitation (consistance générale et conditions de fonctionnement des services) et des règles minimales en matière de qualité de service. Ces obligations trouvent leur traduction dans le règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I.
- Il contrôle ponctuellement les conditions d'exploitation des services
- Il coordonne la modernisation du système de transport collectif francilien et garantit le caractère intermodal des systèmes.
- Il définit, assure ou fait assurer l'information multimodale.
- Il définit les principes de mise en œuvre de la loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux.

- Il définit et met en œuvre sa politique de communication.

En contrepartie des compétences déléguées, le STIF :

- participe au financement des services en fonction de critères d'éligibilité définis à l'annexe I et selon les modalités définis au titre IV de la présente convention et à l'annexe III,
- contrôle l'exécution de la présente convention ; en particulier évalue avec l'AOP ses conditions de mise en œuvre ainsi que les conditions d'exécution des conventions passées avec le ou les exploitants de transport,
- étudie toute demande de modifications de la présente convention permettant notamment un meilleur exercice de la compétence déléguée,
- informe dans un délai raisonnable l'AOP de tout projet d'évolution significative de l'offre de transport public sur son territoire, ainsi que des projets de décisions tarifaires liées au transport scolaire.

Titre III - DROITS ET OBLIGATIONS DE L'AUTORITE ORGANISATRICE DE PROXIMITE

Chapitre I- PERIMETRE DE LA DELEGATION DE COMPETENCE

Article 5- Périmètre géographique de la délégation

La délégation de compétences s'applique à l'intérieur d'un périmètre géographique dont les limites territoriales sont celles de l'AOP.

En outre, sous réserve de l'accord de la ou des autorité(s) organisatrice(s) voisine(s) concernée(s), peuvent entrer dans le périmètre de la présente délégation des services desservant également le territoire de cette ou ces autorité(s).

Chapitre II- COMPETENCES DELEGUEES EN MATIERE D'ORGANISATION ET DE FINANCEMENT DES CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES

Article 6- Evaluation des besoins en matières de transports scolaires

En concertation avec les différents acteurs qui concourent à l'organisation des transports scolaires :

- les collectivités locales,
- les groupements de collectivités,
- les inspecteurs d'académie,
- les directeurs des services départementaux de l'Education Nationale,
- les chefs d'établissement, les directeurs d'écoles,
- les entreprises de transport,
- les associations de parents d'élèves,

l'AOP :

- évalue les besoins en circuits spéciaux scolaires en cohérence avec l'offre existante sur les lignes régulières ;
- veille, en collaboration avec le STIF, à l'adéquation de l'offre sur lignes régulières aux évolutions des besoins de transports scolaires.

Article 7- Circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétence

Les circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétences sont répertoriés en annexe II qui constitue un état initial.

Toutes modifications de la consistance de ces circuits (suppression, création ou modifications de services existants) font l'objet par l'AOP d'une mise à jour annuelle de l'annexe II.

Une mise à jour de l'annexe II est adressée chaque année par l'AOP au STIF, par lettre recommandée avec accusé de réception, avant le 1er décembre de l'année scolaire en cours.

Article 8- Compétences déléguées en matière de circuits spéciaux scolaires

L'AOP s'engage à assurer les compétences définies ci-dessous qui lui sont déléguées par le STIF :

- sous réserve des dispositions de l'article 9, l'organisation des circuits spéciaux scolaires dont l'exploitation peut se faire, soit directement en régie, soit par une entreprise ou une association ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'AOP après mise en concurrence, selon les modalités fixées à l'article 10,
- le financement des circuits spéciaux scolaires, avec le concours du STIF, conformément aux modalités de l'annexe III,
- sous réserve des dispositions de l'article 9, le contrôle de l'exécution des circuits spéciaux scolaires, l'examen des mesures d'amélioration possibles du service rendu en matière de création, modification ou de suppression d'offre de transport, ou de qualité de service, en particulier dans le respect du règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I de la présente convention,
- sous réserve des dispositions de l'article 9, le respect par les entreprises de transport des règles de sécurité applicables aux systèmes qu'elles exploitent.

Dans le cadre de ses relations avec le STIF, l'AOP s'engage en outre à :

- informer le STIF de tout événement majeur concernant l'exécution du service susceptible d'avoir un impact sur la continuité du service et la sécurité des personnes,
- établir un rapport annuel détaillé au STIF sur l'exécution de la présente convention conformément à l'article 16 et sur l'usage du service (rapport d'exercice des compétences déléguées),
- mettre en cohérence ses actions de communication relatives aux services délégués avec la politique de communication du STIF.

Article 9- Exercice des compétences durant la période transitoire

En application des dispositions de l'article 41-II de la loi n°2004-809 du 13 août 2004, l'AOP continue d'intervenir en matière d'organisation des circuits spéciaux scolaires, en sa qualité d'organisateur local jusqu'au 30 juin 2011.

Néanmoins, entre l'entrée en vigueur de la présente convention et le 30 juin 2011, les parties conviennent que, afin de préparer la rentrée scolaire 2011/2012, l'AOP reçoit délégation de compétence du STIF pour mettre uniquement en œuvre sur le périmètre

visé à l'article 5.1, les dispositions de l'article 10 ci-après pour l'exploitation des services visés à l'annexe II.

Article 10- Désignation de l'exploitant de circuits spéciaux scolaires

Pour l'exploitation des circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II mise à jour, l'AOP décide, conformément à l'article 7-II de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 (LOTI) :

- soit d'exploiter le ou les circuit(s) en régie,
- soit de confier par la signature d'une ou plusieurs convention(s) à durée limitée l'exploitation du ou des circuit(s) à une ou plusieurs entreprise(s) ou association(s) désignée(s) après une procédure de mise en concurrence.

Dans le second cas, il appartient à l'AOP de mettre en œuvre dans sa globalité, selon les dispositions législatives et réglementaires en vigueur, les procédures de passation des conventions d'exploitation. Dans ce cadre, elle s'engage à rechercher le meilleur rapport qualité/coût. La durée de la (des) convention(s) d'exploitation ne peut excéder le terme de la présente convention.

Afin que le STIF puisse tenir à jour le plan régional des transports conformément à l'article 4 de la présente convention, l'AOP s'engage à tenir à la disposition au STIF, à sa demande expresse :

- En cas de régie :
  - la délibération mettant en place ladite régie,
  - l'inscription au registre des transports de la régie.
- En cas de convention avec un tiers :
  - Le cas échéant, la délibération approuvant le choix de l'exploitant ainsi que les modalités d'exploitation du (des) service(s) et autorisant,
  - La convention d'exploitation signée des parties accompagnée de l'acte constatant son entrée en vigueur.
- En cas de régie et de convention avec un tiers :
  - L'acte justifiant la date de mise en service du (des) service(s),
  - Tous les autres actes que l'AOP estimera utile de devoir transmettre au STIF ou que le STIF demandera expressément à l'AOP.

Titre IV - TARIFICATION ET FINANCEMENT DES CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES

Article 11- Part du financement des circuits spéciaux scolaires incombant à l'usager.

Article 11.1- Tarifs régionaux des circuits spéciaux scolaires

Les tarifs régionaux des abonnements sur circuits spéciaux sont fixés par le STIF comme indiqué dans le règlement régional des circuits spéciaux en annexe I.

Article 11.2- Prix publics locaux des circuits spéciaux scolaires

Le prix public local est le montant que doit régler l'usager en contrepartie de l'abonnement.

Il est égal :

- au tarif régional ;
- éventuellement diminué d'une réduction tarifaire accordée par l'AOP ;
- éventuellement augmenté de frais de dossier.

L'AOP s'engage à informer le STIF des prix publics locaux proposés à l'ensemble des usagers (éligibles, non éligibles, autres) et le cas échéant, le montant de frais annexes de type frais de dossier et/ou frais de duplicata en cas de perte ou de vol.

Article 12- Financement des circuits spéciaux scolaires par l'autorité organisatrice de proximité

L'AOP assume les conséquences financières des décisions relevant des compétences déléguées.

Article 13- Participation du STIF au financement des circuits spéciaux scolaires

La dotation financière du STIF est déterminée conformément aux principes définis dans l'annexe III relative aux définitions des valeurs et principes de calcul des dotations du STIF.

Article 14- Evaluation et ajustement des conditions financières

A l'issue de l'année scolaire 2011/2012 les parties s'engagent à se rencontrer, à la demande de l'une des deux parties, afin d'envisager d'éventuels ajustements de la participation financière du STIF pour mise en œuvre sur l'exercice 2013/2014.

En toute hypothèse, les parties s'engagent à se rencontrer en octobre de l'année 2013 et en octobre de l'année 2016 pour évaluer la délégation de compétence et la pertinence des conditions financières. Au regard de cette évaluation, les parties peuvent décider d'un commun accord d'une modification des conditions financières de la présente convention pour prise d'effet respectivement à la rentrée de l'année 2014, et à la rentrée de l'année 2017.

Les modifications des conditions financières ayant reçu l'accord des parties font l'objet d'un avenant. A défaut d'accord entre les parties sur des nouvelles conditions financières, par dérogation aux dispositions de l'article 20 de la présente convention, l'une des parties peut résilier la présente convention. Sa décision de résiliation est notifiée à l'autre partie par courrier adressé par lettre recommandée avec accusé de réception, moyennant un préavis de 4 mois pour prise d'effet respectivement au 30 juin de l'année 2014 ou de l'année 2017. Durant le préavis susvisé, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 15- Modalités de règlement de la participation du STIF

Article 15.1- Modalités de règlement de la dotation financière du STIF au titre des circuits spéciaux scolaires

En vertu des dispositions de l'article 9, le STIF s'engage à financer directement le solde des dépenses de transport scolaire relatives à l'année scolaire 2010/2011, dont le règlement est susceptible d'intervenir après l'entrée en vigueur de la présente convention.

A compter du 1er juillet 2011, la participation financière du STIF au titre des articles 12 et 13 pour l'année scolaire N/N+1, sera versée sur le compte de l'AOP conformément aux modalités rappelées ci-après :

- à compter du 15 octobre de l'année N, un premier acompte correspondant à 70 % du montant de la dotation financière du STIF prévisionnelle (telle que définie au 1.3 de l'annexe III) pour les circuits spéciaux scolaires au cours de l'année scolaire N/N+1,
- à compter du 15 février de l'année N+1, un second acompte correspondant à 20% du montant prévisionnel de la dotation financière du STIF pour les circuits spéciaux scolaires au cours de l'année scolaire N/N+1,
- à compter du 15 octobre de l'année N+1, le solde de la dotation financière du STIF, pour les circuits spéciaux scolaires au cours de l'année scolaire N/N+1, ainsi que le 1er acompte correspondant à l'année scolaire N+1/N+2.

Le paiement du solde sera effectué sur présentation de l'état des dépenses effectives de l'AOP pour l'année scolaire considérée visé par le payeur de la collectivité locale, siège de l'AOP.

Article 15.2- Domiciliation bancaire

La participation du STIF sera faite sur le compte dont les coordonnées bancaires sont rappelées ci-après :

- Adresse bancaire :
- Titulaire du compte :
- N° de Banque :
- N° de guichet :
- N° de compte :

Titre V - INFORMATION ET CONTROLE

Article 16- Suivi financier et rapport d'exercice des compétences déléguées

Le suivi financier a pour objet d'évaluer l'évolution de la dépense.

L'AOP établit annuellement le rapport d'exercice des compétences déléguées comprenant les éléments suivants :

- l'analyse de l'usage du service,
- l'offre de transport,
- le coût de l'exploitation,
- le montant des recettes tarifaires,
- le nombre d'usagers transportés en distinguant les élèves éligibles des autres usagers,
- les conditions d'exercice des compétences déléguées et les difficultés éventuelles rencontrées dans l'exercice de ces compétences.

Le rapport d'exercice des compétences déléguées pour l'année scolaire N/N+1 est présenté chaque année aux services du STIF avant le 1er avril N+2.

Par ailleurs, sur demande du STIF, l'AOP s'engage à lui transmettre, à titre d'information, le ou les rapports d'activité élaborés par le ou les entreprise(s) de transport, ainsi que les rapports de contrôle effectué par l'AOP ou les prestataires mandatés.

Article 17- Contrôle

Le STIF se réserve le droit de prendre toute disposition qu'il jugera nécessaire (demande de documentation, contrôle sur place, audit) pour contrôler la bonne application de la présente convention et convenir avec l'AOP des mesures nécessaires pour que le (les) entreprise(s) de transport remédie(nt) aux éventuels manquements constatés lorsqu'ils relèvent de sa responsabilité.

L'AOP s'engage à permettre au STIF d'exercer ce droit, ainsi qu'à prévoir dans sa ou ses convention(s) avec le (les) entreprise(s) de transport des dispositions permettant les contrôles et audits.

Article 18- Mise en place d'un système de gestion des transports scolaires

Le STIF met en place et finance un système informatisé de gestion des transports scolaires œuvrant pour l'organisation des circuits spéciaux scolaires, la gestion des ayants droit aux aides financières sur lignes régulières et circuits spéciaux scolaires, le remboursement des frais de transport des élèves et étudiants handicapés, ainsi que l'ordonnancement des dépenses y afférents.

Dans le cadre de la présente convention, ce système demeure alimenté par les services du STIF sur la base des informations fournies par l'AOP.

Titre VI - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 19- Responsabilité

L'AOP exerce sa mission d'autorité organisatrice sous son entière responsabilité à l'exception des conséquences pouvant être générées par les décisions tarifaires ou les modifications des annexes I et III ayant des incidences financières sur les conventions d'exploitation passées par l'AOP.

Elle fait son affaire et supporte les conséquences financières en cas de recours contentieux pouvant être engagés à l'occasion de l'exercice par lui des compétences qui lui sont confiées par le STIF dans le cadre de la présente convention.

Elle informe le STIF de toute action engagée à son encontre dans ce cadre.

Le STIF ne peut, en aucun cas, ni pendant la durée de la présente convention, ni après son expiration, être mis en cause dans les litiges qui résulteraient de l'exercice par l'AOP des compétences qui lui sont déléguées.

Article 20- Résiliation

Article 20.1- Résiliation pour faute

En cas de manquement grave de l'une des parties à une ou plusieurs de ses obligations contractuelles, l'autre partie peut décider, 15 jours après mise en demeure d'exécuter par lettre recommandée avec accusé de réception demeurée sans effet, de résilier la présente convention, sans préjudice de tous dommages et intérêts, dans le respect d'un préavis de 8 mois.

La défaillance de l'entreprise de transport exploitant un des services visés à l'article 5 ne saurait être assimilée à une faute ou un manquement de la part de l'AOP. En cas de défaillance, il appartiendra à l'AOP d'assurer la continuité du service.

Durant le préavis susvisé, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 20.2- Résiliation amiable

Les parties peuvent décider, d'un commun accord, de procéder à la résiliation amiable de la présente convention, sans préjudice de tous dommages et intérêts.

Les parties s'engagent à ce que toute décision conjointe de résiliation amiable prise au cours de l'année scolaire N/N+1 aboutisse à une résiliation effective prenant effet à compter du début de l'année scolaire N+2/N+3.

Durant ce délai, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 21- Fin de la convention et renouvellement

18 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à se rencontrer afin d'envisager ensemble les futures modalités d'organisation et d'exercice des compétences déléguées.

12 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à avoir décidé ensemble :

- soit du renouvellement de la délégation de compétence au profit de l'AOP,
- soit de la reprise des compétences déléguées par le STIF.

Dans la seconde hypothèse, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 22- Litiges

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention. Elles se réunissent dans un délai de 1 mois à compter de la réception d'un courrier adressé par la partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé de réception.

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déférés au Tribunal Administratif de Paris.

Fait à _____
Le _____

En double exemplaire,

Le STIF

Sophie MOUGARD

Le Maire

Raymond COËNNE

ANNEXES

Annexe I : Règlement régional des circuits spéciaux scolaires

Annexe II : Liste des services spéciaux de transports routiers réservés aux élèves entrant dans le champ d'application de la délégation

Annexe III : Définitions des valeurs et principes de calcul de la dotation du STIF dans le cadre des conventions de délégation de compétence en matière de transports scolaires (circuits spéciaux scolaires en petite couronne.

ANNEXE 2

Liste des services spéciaux de transports routiers réservés aux élèves entrant dans le champ d'application de la délégation

Desserte du Collège Henri IV à Vaujours selon le parcours aller/retour suivant :

- 1er arrêt : « Corot » dépôt TRA
- 2ème arrêt : « Place Denis Papin »
- 3ème arrêt : « Maison de Fer »
- 4ème arrêt : « La Source »
- 5ème arrêt : « Les Bas Prés »
- 6ème arrêt : « Place du Pâtis » - Pour l'aller, abri de bus place du Président Wilson et pour le retour, devant les Halles
- 7ème arrêt : « Cimetière »
- 8ème arrêt : « Les Guigniers » (angle allée des Guigniers, rue JB Clément)
- 9ème arrêt : « Beauséjour » (angle avenue du Rendez-vous)
- 10ème arrêt : Résidence « La Renardière »

ANNEXE III

Définitions des valeurs et principes de calcul de la dotation du STIF dans le cadre des conventions de délégation de compétence en matière de transports scolaires (circuits spéciaux scolaires en petite couronne).

Les parties relatives aux dispositions financières des conventions de délégation sont susceptibles de faire référence à certaines valeurs définies conventionnellement. L'objet de la présente annexe est de préciser la définition et principes de calcul de ces valeurs.

1. DEFINITION DES VALEURS

« Circuit spécial scolaire subventionnable » : Circuit spécial scolaire ayant vocation à transporter au moins un élève éligible tel que défini à l'article 2.2 du règlement régional des circuits spéciaux scolaires.

« Effectif régional transporté de la campagne N/N+1 » : nombre d'élèves transportés (éligibles ou non) sur les ***circuits spéciaux scolaires subventionnables*** organisés par l'ensemble des autorités organisatrices intervenant sur la région Ile de France, arrêté au 31/12 de l'année N.

« Effectif transporté de la campagne N/N+1 pour un délégataire » : nombre d'élèves transportés (éligibles ou non) sur les ***circuits spéciaux scolaires subventionnables*** organisés par le délégataire (et, le cas échéant, ses subdélégataires), arrêté au 31/12 de l'année N.

« Effectif prévisionnel à transporter pour la campagne N/N+1 » (définition valable pour l'ensemble de la région ou pour un délégataire):

Effectif prévisionnel de la campagne N/N+1	=	Effectif transporté de la campagne N-1/N	X	Effectif transporté de la campagne N-1/N	/	Effectif transporté de la campagne N-2/N-1

« Offre de base » :

Pour un contrat relatif à l'exploitation d'un ***circuit spécial scolaire subventionnable*** (ou une régie de transport), « l'offre de base » comprend dans le cas général :

- les trajets aller (des communes de résidence des élèves vers le/les établissement(s) scolaires) le matin arrivant avant le début des cours ;
- les trajets retour (du/des établissement(s) scolaires vers les communes de résidence des élèves) l'après midi partant après la fin des cours (ou le midi si il n'y a pas de cours l'après midi).

« Coût prévisionnel de la campagne N/N+1 pour la région » : somme, arrêtée au 30 juin de l'année N, des montants correspondant à ***l'offre de base*** pour l'ensemble des contrats passés en vue de l'exploitation des circuits spéciaux subventionnables (et des régies de transport) sur la campagne N/N+1 sur l'ensemble de la région. Dans

l'hypothèse où certains contrats ne seraient pas notifiés au 30 juin de l'année N, le calcul inclura par défaut le montant du contrat passé pour l'exploitation du circuit concerné sur la campagne N-1/N actualisé selon la formule définie à l'article 2 ci-après.

« Coût prévisionnel de la campagne N/N+1 d'un délégataire » : somme, arrêtée au 30 juin de l'année N, des montants correspondant à ***l'offre de base*** pour l'ensemble des contrats passés en vue de l'exploitation des circuits spéciaux subventionnables organisés par le délégataire sur la campagne N/N+1 (et des régies de transport). Dans l'hypothèse où certains contrats ne seraient pas notifiés au 30 juin de l'année N, le calcul inclura par défaut le montant du marché ou contrat passé pour l'exploitation du circuit concerné sur la campagne N-1/N actualisé selon la formule définie à l'article 2 ci-après.

« Coût moyen par élève régional (CME_{IdF}) pour la campagne N/N+1 » :

Coût moyen par élève régional (CME_{IdF})	=	Coût prévisionnel de la campagne N/N+1 pour la région	/	Effectif prévisionnel à transporter pour la campagne N/N+1 pour la région

« Coût moyen par élève pour le délégataire ($CME_{dél}$) pour la campagne N/N+1 » :

Coût moyen par élève d'un délégataire ($CME_{dél}$)	=	Coût prévisionnel de la campagne N/N+1 pour le délégataire	/	Effectif prévisionnel à transporter pour la campagne N/N+1 pour le délégataire

« Effectif subventionnable pour un délégataire pour la campagne N/N+1 » [ES(N/N+1)] **:**

Sont considérés comme subventionnables par le STIF les élèves éligibles, tels que définis à l'article 2.2 du règlement régional des circuits spéciaux scolaires.

L'effectif subventionnable pour un délégataire pour la campagne N/N+1, est le nombre d'élèves subventionnables transportés arrêté au 31 décembre de l'année N.

2. FORMULE DE CALCUL DE LA DOTATION DU STIF

Dans le cadre d'une délégation de compétences, la dotation financière du STIF au délégataire en matière de circuits spéciaux scolaires ($DSTIF_{CSS}$) est déterminée par année scolaire.

$$DSTIF_{CSS}(N/N+1) = ES(N/N+1) \times (1+\gamma) \times CME_{IdF}\ (N/N+1)\ X\ 0.65$$

Où :

ES(N/N+1) = Effectif subventionnable de la campagne N/N+1.

CME_{IdF} (N/N+1) = Coût moyen par élève régional pour la campagne N/N+1

γ est un coefficient spécifique dont la valeur varie afin de limiter les risques de surcoût pour l'une ou l'autre partie découlant d'un écart entre le coût moyen initial actualisé

par élève du délégataire et le coût moyen par élève régional. Il est calculé en application des règles suivantes :

- si $CME_{del}(N/N+1) < CME_{IdF}(N/N+1)$,

  alors $\gamma = 0$,

- si $CME_{del}(N/N+1) > CME_{IdF}(N/N+1)$, alors :

  - de la 1re à la 3e année de la convention :

    $\gamma = [\ CME_{del}(N/N+1) / CME_{IdF}(N/N+1)\ ] - 1$,

  - de la 4e à la 6e année de la convention :

    $\gamma = [[\ CME_{del}(N/N+1) / CME_{IdF}(N/N+1)\ ] - 1] \times 2/3$,

  - de la 7e à la 9e année de la convention :

    $\gamma = [[\ CME_{del}(N/N+1) / CME_{IdF}(N/N+1)\ ] - 1] \times 1/3$.

3. FORMULE DE CALCUL DE LA DOTATION DU STIF PREVISIONNELLE.

Une convention de délégation peut, dans son article 22 relatif aux modalités de règlement de la participation du STIF**,** se référer à la dotation du STIF prévisionnelle, dans la mesure où un acompte peut être versé au titre de la campagne N/N+1 avant le 31 décembre de l'année N et donc avant que l'effectif subventionnable pour cette campagne soit définitivement connu.

Dotation du STIF prévisionnelle pour la campagne N/N+1 =

$$ES(N\text{-}1/N) \times \left\{ \frac{ES(N\text{-}1/N)}{ES(N\text{-}2/N\text{-}1)} \right\} \times \left\{ 0.65 \times CME_{IdF}\ (N/N+1) \times (1+\gamma) \right\}$$

Où :

ES(N-1/N) et ES(N-2/N-1) sont respectivement les effectifs subventionnables des campagnes N-1/N et N-2/N-1.

$CME_{IdF}\ (N/N+1)$ = Coût moyen par élève régional pour la campagne N/N+1

γ est un coefficient spécifique dont la valeur varie afin de limiter les risques de surcoût pour l'une ou l'autre partie découlant d'un écart entre le coût moyen initial actualisé par élève du délégataire et le coût moyen par élève régional. Il est calculé en application des règles suivantes :

- si $CME_{del}(N/N+1) < CME_{IdF}(N/N+1)$,

  alors $\gamma = 0$,

- si $CME_{del}(N/N+1) > CME_{IdF}(N/N+1)$, alors :

  - de la 1re à la 3e année de la convention :

    $\gamma = [\ CME_{del}(N/N+1) / CME_{IdF}(N/N+1)\ ] - 1$,

  - de la 4e à la 6e année de la convention :

    $\gamma = [[\ CME_{del}(N/N+1) / CME_{IdF}(N/N+1)\ ] - 1] \times 2/3$,

  - de la 7e à la 9e année de la convention :

    $\gamma = [[\ CME_{del}(N/N+1) / CME_{IdF}(N/N+1)\ ] - 1] \times 1/3$.

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS

11 FEV. 2011

Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n°2011/0046

Séance du 9 février 2011

DELEGATION DE COMPETENCE A LA COMMUNE DE SAINT-MAUR DES FOSSES (VAL DE MARNE)

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-3, L.3111-14, L.3111-15 et L.3111-16 ;

VU la loi 83-634 modifiée du 13 juillet 1983 et la loi n° 84-53 modifiée du 26 janvier 1984 ;

VU la loi n° 20046809 modifiée du 13 août 2004 ;

VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France, modifiée notamment par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 ;

VU le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;

VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile de France, et en particulier ses articles 25 à 30 ;

VU la délibération n° 2010/0116 du 17 février 2010 approuvant le règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires

VU la délibération n°46 du 14 octobre 2010 du Conseil municipal de la commune de Saint-Maur des Fossés ;

VU le rapport n° 2011/0046 ;

VU les avis de la commission de l'offre de transport du 3 février 2011 et de la commission économique et tarifaire du 4 février 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1er : La commune de Saint-Maur des Fossés (Val de Marne) reçoit délégation de compétence du Syndicat des Transports d'Ile de France en matière de services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires) sur son territoire.

ARTICLE 2 : La convention de délégation de compétence en matière de transport scolaire du Syndicat des Transports d'Ile de France à la commune de Saint-Maur des Fossés est approuvée.

ARTICLE 3 : La directrice générale est autorisée à signer la convention visée à l'article 2 de la présente délibération.

ARTICLE 4 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

Convention
de délégation de compétence
en matière de services spéciaux de transport public routiers
réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires)

ENTRE :

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39bis-41 Rue de Châteaudun à Paris 9ème, (n°SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n° 2011-xxx du 9 février 2011 ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- La commune de Saint-Maur des Fossés (Val de Marne), ayant son siège Place Charles de Gaulle, 94107 Saint Maur des Fossés Cedex, et représentée par le Maire, en vertu de la délibération du Conseil municipal n° 46 du 14 Octobre 2010,
  ci-après désignée « L'autorité organisatrice de proximité » ou « L'AOP »,

D'AUTRE PART

VU le code de l'éducation, notamment ses articles L.213-13, R.213-4 à R.213-9, R.213.20,

VU la loi n° 83-634 modifiée du 13 juillet 1983, la loi n° 84-53 modifiée du 26 janvier 1983, la loi n°2004-809 modifiée du 13 août 2004 ;

VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,

VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, notamment son article 16,

VU la délibération du conseil du STIF n°2010/0116 du 17 février 2010,

VU la délibération du conseil du STIF n°2010/___ du _____ 2010 portant délégation de compétences du STIF à _____ en matière de services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves,

VU la délibération du Conseil municipal n°46 du 14 Octobre 2010;

PREAMBULE

La présente convention s'inscrit dans le cadre de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, modifiée par la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.

Dans ce cadre les parties à la présente convention entendent organiser la délégation de compétence permise entre le STIF et l'Autorité Organisatrice de Proximité (ci-après désignée AOP) par l'article 1er de l'ordonnance modifiée du 7 janvier 1959 et par le décret du 10 juin 2005.

En vertu de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée, et depuis le 1er juillet 2005, le STIF, en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Ile-de-France est responsable de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires.

Conformément à l'article 1er-II de l'ordonnance précitée, le STIF peut, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, déléguer tout ou partie de ses attributions, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités locales ou à leurs groupements, dans le cadre d'une convention.

Cette délégation de compétence s'inscrit dans une volonté d'améliorer l'offre de transports scolaires et de mieux répondre aux attentes des usagers.

Dans cette optique, la délégation de compétences consentie par le STIF l'AOP a notamment pour objectif de favoriser l'adéquation entre l'offre et la demande de transports scolaires, de renforcer la qualité de service et de permettre une allocation des ressources plus proche des besoins locaux.

Titre I - DISPOSITIONS GENERALES

Article 1- Objet

La présente convention a pour objet de définir les compétences déléguées par le STIF l'AOP en matière de transports scolaires, ainsi que les modalités juridiques et financières de cette délégation de compétence.

Sur le périmètre défini à l'article 5, les compétences déléguées par le STIF à l'AOP en matière de transports scolaires comprennent l'organisation et le financement des services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves, ci-après désignés « circuits spéciaux scolaires ».

A compter de la date d'entrée en vigueur de la présente convention, la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement des services délégués sera exercée de plein droit par l'AOP, sous réserve des dispositions de l'article 9.

L'AOP sera subrogée dans les droits et obligations du STIF ou, le cas échéant et sous réserve des dispositions de l'article 9, de l'organisateur local, pour l'exécution des contrats en cours.

Il est rappelé que compte tenu de la compétence générale du STIF qui demeure dans tous les cas Autorité Organisatrice des Transports de premier rang, la présente convention de délégation n'emporte pas transfert de compétences au bénéfice de l'AOP. Le STIF demeure notamment autorité coordinatrice de l'offre de transport et responsable de la politique tarifaire et des politiques intermodales. En outre, la présente convention, d'une durée limitée, est réversible : à son terme, ou en cas de résiliation prévue aux

articles 14 et 20, le STIF reprend la responsabilité de l'ensemble des compétences déléguées.

Article 2- Entrée en vigueur, durée et transition.

La présente convention entre en vigueur :

- à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception adressée par le STIF à l'AOP, uniquement dans le cadre des dispositions de l'article 9 de la présente convention,
- à compter du 1er juillet 2011, dans la totalité de ses dispositions.

Sous réserve des dispositions de l'article 9, la présente convention prend fin le 30 juin 2020.

Article 3- Principes généraux

Article 3.1- Principe d'exclusivité

Dans les limites fixées à la présente convention et sauf dispositions législatives ou réglementaires contraires, les compétences déléguées sont, pendant la durée de la présente convention, exercées par l'AOP.

Article 3.2- Principe de coopération et de transparence

Les parties mettent tout en œuvre pour assurer une coopération et une transparence permanente dans l'exécution de la présente convention.

L'AOP informe régulièrement le STIF des conditions d'exercice des compétences déléguées et le cas échéant des problèmes rencontrés à cette occasion, notamment dans le cadre des dispositions de l'article 16 de la présente convention.

Titre II - DROITS ET OBLIGATIONS DU STIF

Article 4- Droits et obligations du STIF

Le STIF, en tant qu'autorité organisatrice, est garant de la politique régionale des transports et en assure la cohérence.

- Il établit et tient à jour le plan régional des transports, après avis des collectivités locales et de leurs groupements.
- Il définit la politique tarifaire, décide la création des titres de transport et fixe les tarifs.
- Il définit les conditions générales d'exploitation (consistance générale et conditions de fonctionnement des services) et des règles minimales en matière de qualité de service. Ces obligations trouvent leur traduction dans le règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I.
- Il contrôle ponctuellement les conditions d'exploitation des services
- Il coordonne la modernisation du système de transport collectif francilien et garantit le caractère intermodal des systèmes.
- Il définit, assure ou fait assurer l'information multimodale.
- Il définit les principes de mise en œuvre de la loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux.

- Il définit et met en œuvre sa politique de communication.

En contrepartie des compétences déléguées, le STIF :

- participe au financement des services en fonction de critères d'éligibilité définis à l'annexe I et selon les modalités définis au titre IV de la présente convention et à l'annexe III,
- contrôle l'exécution de la présente convention ; en particulier évalue avec l'AOP ses conditions de mise en œuvre ainsi que les conditions d'exécution des conventions passées avec le ou les exploitants de transport,
- étudie toute demande de modifications de la présente convention permettant notamment un meilleur exercice de la compétence déléguée,
- informe dans un délai raisonnable l'AOP de tout projet d'évolution significative de l'offre de transport public sur son territoire, ainsi que des projets de décisions tarifaires liées au transport scolaire.

Titre III - DROITS ET OBLIGATIONS DE L'AUTORITE ORGANISATRICE DE PROXIMITE

Chapitre I- PERIMETRE DE LA DELEGATION DE COMPETENCE

Article 5- Périmètre géographique de la délégation

La délégation de compétences s'applique à l'intérieur d'un périmètre géographique dont les limites territoriales sont celles de l'AOP.

En outre, sous réserve de l'accord de la ou des autorité(s) organisatrice(s) voisine(s) concernée(s), peuvent entrer dans le périmètre de la présente délégation des services desservant également le territoire de cette ou ces autorité(s).

Chapitre II- COMPETENCES DELEGUEES EN MATIERE D'ORGANISATION ET DE FINANCEMENT DES CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES

Article 6- Evaluation des besoins en matières de transports scolaires

En concertation avec les différents acteurs qui concourent à l'organisation des transports scolaires :

- les collectivités locales,
- les groupements de collectivités,
- les inspecteurs d'académie,
- les directeurs des services départementaux de l'Education Nationale,
- les chefs d'établissement, les directeurs d'écoles,
- les entreprises de transport,
- les associations de parents d'élèves,

l'AOP :

- évalue les besoins en circuits spéciaux scolaires en cohérence avec l'offre existante sur les lignes régulières ;
- veille, en collaboration avec le STIF, à l'adéquation de l'offre sur lignes régulières aux évolutions des besoins de transports scolaires.

Article 7- Circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétence

Les circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétences sont répertoriés en annexe II qui constitue un état initial.

Toutes modifications de la consistance de ces circuits (suppression, création ou modifications de services existants) font l'objet par l'AOP d'une mise à jour annuelle de l'annexe II.

Une mise à jour de l'annexe II est adressée chaque année par l'AOP au STIF, par lettre recommandée avec accusé de réception, avant le 1er décembre de l'année scolaire en cours.

Article 8- Compétences déléguées en matière de circuits spéciaux scolaires

L'AOP s'engage à assurer les compétences définies ci-dessous qui lui sont déléguées par le STIF :

- sous réserve des dispositions de l'article 9, l'organisation des circuits spéciaux scolaires dont l'exploitation peut se faire, soit directement en régie, soit par une entreprise ou une association ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'AOP après mise en concurrence, selon les modalités fixées à l'article 10,
- le financement des circuits spéciaux scolaires, avec le concours du STIF, conformément aux modalités de l'annexe III,
- sous réserve des dispositions de l'article 9, le contrôle de l'exécution des circuits spéciaux scolaires, l'examen des mesures d'amélioration possibles du service rendu en matière de création, modification ou de suppression d'offre de transport, ou de qualité de service, en particulier dans le respect du règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I de la présente convention,
- sous réserve des dispositions de l'article 9, le respect par les entreprises de transport des règles de sécurité applicables aux systèmes qu'elles exploitent.

Dans le cadre de ses relations avec le STIF, l'AOP s'engage en outre à :

- informer le STIF de tout événement majeur concernant l'exécution du service susceptible d'avoir un impact sur la continuité du service et la sécurité des personnes,
- établir un rapport annuel détaillé au STIF sur l'exécution de la présente convention conformément à l'article 16 et sur l'usage du service (rapport d'exercice des compétences déléguées),
- mettre en cohérence ses actions de communication relatives aux services délégués avec la politique de communication du STIF.

Article 9- Exercice des compétences durant la période transitoire

En application des dispositions de l'article 41-II de la loi n°2004-809 du 13 août 2004, l'AOP continue d'intervenir en matière d'organisation des circuits spéciaux scolaires, en sa qualité d'organisateur local jusqu'au 30 juin 2011.

Néanmoins, entre l'entrée en vigueur de la présente convention et le 30 juin 2011, les parties conviennent que, afin de préparer la rentrée scolaire 2011/2012, l'AOP reçoit délégation de compétence du STIF pour mettre uniquement en œuvre sur le périmètre

visé à l'article 5.1, les dispositions de l'article 10 ci-après pour l'exploitation des services visés à l'annexe II.

Article 10- Désignation de l'exploitant de circuits spéciaux scolaires

Pour l'exploitation des circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II mise à jour, l'AOP décide, conformément à l'article 7-II de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 (LOTI) :

- soit d'exploiter le ou les circuit(s) en régie,
- soit de confier par la signature d'une ou plusieurs convention(s) à durée limitée l'exploitation du ou des circuit(s) à une ou plusieurs entreprise(s) ou association(s) désignée(s) après une procédure de mise en concurrence.

Dans le second cas, il appartient à l'AOP de mettre en œuvre dans sa globalité, selon les dispositions législatives et réglementaires en vigueur, les procédures de passation des conventions d'exploitation. Dans ce cadre, elle s'engage à rechercher le meilleur rapport qualité/coût. La durée de la (des) convention(s) d'exploitation ne peut excéder le terme de la présente convention.

Afin que le STIF puisse tenir à jour le plan régional des transports conformément à l'article 4 de la présente convention, l'AOP s'engage à tenir à la disposition au STIF, à sa demande expresse :

- En cas de régie :
  - la délibération mettant en place ladite régie,
  - l'inscription au registre des transports de la régie.
- En cas de convention avec un tiers :
  - Le cas échéant, la délibération approuvant le choix de l'exploitant ainsi que les modalités d'exploitation du (des) service(s) et autorisant,
  - La convention d'exploitation signée des parties accompagnée de l'acte constatant son entrée en vigueur.
- En cas de régie et de convention avec un tiers :
  - L'acte justifiant la date de mise en service du (des) service(s),
  - Tous les autres actes que l'AOP estimera utile de devoir transmettre au STIF ou que le STIF demandera expressément à l'AOP.

Titre IV - TARIFICATION ET FINANCEMENT DES CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES

Article 11- Part du financement des circuits spéciaux scolaires incombant à l'usager.

Article 11.1- Tarifs régionaux des circuits spéciaux scolaires

Les tarifs régionaux des abonnements sur circuits spéciaux sont fixés par le STIF comme indiqué dans le règlement régional des circuits spéciaux en annexe I.

Article 11.2- Prix publics locaux des circuits spéciaux scolaires

Le prix public local est le montant que doit régler l'usager en contrepartie de l'abonnement.

Il est égal :

- au tarif régional ;
- éventuellement diminué d'une réduction tarifaire accordée par l'AOP ;
- éventuellement augmenté de frais de dossier.

L'AOP s'engage à informer le STIF des prix publics locaux proposés à l'ensemble des usagers (éligibles, non éligibles, autres) et le cas échéant, le montant de frais annexes de type frais de dossier et/ou frais de duplicata en cas de perte ou de vol.

Article 12- Financement des circuits spéciaux scolaires par l'autorité organisatrice de proximité

L'AOP assume les conséquences financières des décisions relevant des compétences déléguées.

Article 13- Participation du STIF au financement des circuits spéciaux scolaires

La dotation financière du STIF est déterminée conformément aux principes définis dans l'annexe III relative aux définitions des valeurs et principes de calcul des dotations du STIF.

Article 14- Evaluation et ajustement des conditions financières

A l'issue de l'année scolaire 2011/2012 les parties s'engagent à se rencontrer, à la demande de l'une des deux parties, afin d'envisager d'éventuels ajustements de la participation financière du STIF pour mise en œuvre sur l'exercice 2013/2014.

En toute hypothèse, les parties s'engagent à se rencontrer en octobre de l'année 2013 et en octobre de l'année 2016 pour évaluer la délégation de compétence et la pertinence des conditions financières. Au regard de cette évaluation, les parties peuvent décider d'un commun accord d'une modification des conditions financières de la présente convention pour prise d'effet respectivement à la rentrée de l'année 2014, et à la rentrée de l'année 2017.

Les modifications des conditions financières ayant reçu l'accord des parties font l'objet d'un avenant. A défaut d'accord entre les parties sur des nouvelles conditions financières, par dérogation aux dispositions de l'article 20 de la présente convention, l'une des parties peut résilier la présente convention. Sa décision de résiliation est notifiée à l'autre partie par courrier adressé par lettre recommandée avec accusé de réception, moyennant un préavis de 4 mois pour prise d'effet respectivement au 30 juin de l'année 2014 ou de l'année 2017. Durant le préavis susvisé, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 15- Modalités de règlement de la participation du STIF

Article 15.1- Modalités de règlement de la dotation financière du STIF au titre des circuits spéciaux scolaires

En vertu des dispositions de l'article 9, le STIF s'engage à financer directement le solde des dépenses de transport scolaire relatives à l'année scolaire 2010/2011, dont le règlement est susceptible d'intervenir après l'entrée en vigueur de la présente convention.

A compter du 1er juillet 2011, la participation financière du STIF au titre des articles 12 et 13 pour l'année scolaire N/N+1, sera versée sur le compte de l'AOP conformément aux modalités rappelées ci-après :

- à compter du 15 octobre de l'année N, un premier acompte correspondant à 70 % du montant de la dotation financière du STIF prévisionnelle (telle que définie au 1.3 de l'annexe III) pour les circuits spéciaux scolaires au cours de l'année scolaire N/N+1,
- à compter du 15 février de l'année N+1, un second acompte correspondant à 20% du montant prévisionnel de la dotation financière du STIF pour les circuits spéciaux scolaires au cours de l'année scolaire N/N+1,
- à compter du 15 octobre de l'année N+1, le solde de la dotation financière du STIF, pour les circuits spéciaux scolaires au cours de l'année scolaire N/N+1, ainsi que le 1er acompte correspondant à l'année scolaire N+1/N+2.

Le paiement du solde sera effectué sur présentation de l'état des dépenses effectives de l'AOP pour l'année scolaire considérée visé par le payeur de la collectivité locale, siège de l'AOP.

Article 15.2- Domiciliation bancaire

La participation du STIF sera faite sur le compte dont les coordonnées bancaires sont rappelées ci-après :

- Adresse bancaire :
- Titulaire du compte :
- N° de Banque :
- N° de guichet :
- N° de compte :

Titre V - INFORMATION ET CONTROLE

Article 16- Suivi financier et rapport d'exercice des compétences déléguées

Le suivi financier a pour objet d'évaluer l'évolution de la dépense.

L'AOP établit annuellement le rapport d'exercice des compétences déléguées comprenant les éléments suivants :

- l'analyse de l'usage du service,
- l'offre de transport,
- le coût de l'exploitation,
- le montant des recettes tarifaires,
- le nombre d'usagers transportés en distinguant les élèves éligibles des autres usagers,
- les conditions d'exercice des compétences déléguées et les difficultés éventuelles rencontrées dans l'exercice de ces compétences.

Le rapport d'exercice des compétences déléguées pour l'année scolaire N/N+1 est présenté chaque année aux services du STIF avant le 1er avril N+2.

Par ailleurs, sur demande du STIF, l'AOP s'engage à lui transmettre, à titre d'information, le ou les rapports d'activité élaborés par le ou les entreprise(s) de transport, ainsi que les rapports de contrôle effectué par l'AOP ou les prestataires mandatés.

Article 17- Contrôle

Le STIF se réserve le droit de prendre toute disposition qu'il jugera nécessaire (demande de documentation, contrôle sur place, audit) pour contrôler la bonne application de la présente convention et convenir avec l'AOP des mesures nécessaires pour que le (les) entreprise(s) de transport remédie(nt) aux éventuels manquements constatés lorsqu'ils relèvent de sa responsabilité.

L'AOP s'engage à permettre au STIF d'exercer ce droit, ainsi qu'à prévoir dans sa ou ses convention(s) avec le (les) entreprise(s) de transport des dispositions permettant les contrôles et audits.

Article 18- Mise en place d'un système de gestion des transports scolaires

Le STIF met en place et finance un système informatisé de gestion des transports scolaires œuvrant pour l'organisation des circuits spéciaux scolaires, la gestion des ayants droit aux aides financières sur lignes régulières et circuits spéciaux scolaires, le remboursement des frais de transport des élèves et étudiants handicapés, ainsi que l'ordonnancement des dépenses y afférents.

Dans le cadre de la présente convention, ce système demeure alimenté par les services du STIF sur la base des informations fournies par l'AOP.

Titre VI - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 19- Responsabilité

L'AOP exerce sa mission d'autorité organisatrice sous son entière responsabilité à l'exception des conséquences pouvant être générées par les décisions tarifaires ou les modifications des annexes I et III ayant des incidences financières sur les conventions d'exploitation passées par l'AOP.

Elle fait son affaire et supporte les conséquences financières en cas de recours contentieux pouvant être engagés à l'occasion de l'exercice par lui des compétences qui lui sont confiées par le STIF dans le cadre de la présente convention.

Elle informe le STIF de toute action engagée à son encontre dans ce cadre.

Le STIF ne peut, en aucun cas, ni pendant la durée de la présente convention, ni après son expiration, être mis en cause dans les litiges qui résulteraient de l'exercice par l'AOP des compétences qui lui sont déléguées.

Article 20- Résiliation

Article 20.1- Résiliation pour faute

En cas de manquement grave de l'une des parties à une ou plusieurs de ses obligations contractuelles, l'autre partie peut décider, 15 jours après mise en demeure d'exécuter par lettre recommandée avec accusé de réception demeurée sans effet, de résilier la présente convention, sans préjudice de tous dommages et intérêts, dans le respect d'un préavis de 8 mois.

La défaillance de l'entreprise de transport exploitant un des services visés à l'article 5 ne saurait être assimilée à une faute ou un manquement de la part de l'AOP. En cas de défaillance, il appartiendra à l'AOP d'assurer la continuité du service.

Durant le préavis susvisé, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 20.2- Résiliation amiable

Les parties peuvent décider, d'un commun accord, de procéder à la résiliation amiable de la présente convention, sans préjudice de tous dommages et intérêts.

Les parties s'engagent à ce que toute décision conjointe de résiliation amiable prise au cours de l'année scolaire N/N+1 aboutisse à une résiliation effective prenant effet à compter du début de l'année scolaire N+2/N+3.

Durant ce délai, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 21- Fin de la convention et renouvellement

18 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à se rencontrer afin d'envisager ensemble les futures modalités d'organisation et d'exercice des compétences déléguées.

12 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à avoir décidé ensemble :

- soit du renouvellement de la délégation de compétence au profit de l'AOP,
- soit de la reprise des compétences déléguées par le STIF.

Dans la seconde hypothèse, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 22- Litiges

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention. Elles se réunissent dans un délai de 1 mois à compter de la réception d'un courrier adressé par la partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé de réception.

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déférés au Tribunal Administratif de Paris.

Fait à _____
Le _____

En double exemplaire,

Le STIF

Sophie MOUGARD

Le Maire

Henri PLAGNOL

ANNEXES

Annexe I : Règlement régional des circuits spéciaux scolaires

Annexe II : Liste des services spéciaux de transports routiers réservés aux élèves entrant dans le champ d'application de la délégation

Annexe III : Définitions des valeurs et principes de calcul de la dotation du STIF dans le cadre des conventions de délégation de compétence en matière de transports scolaires (circuits spéciaux scolaires en petite couronne.

Annexe II

Liste des services spéciaux de transports routiers réservés aux élèves entrant dans le champ d'application de la délégation

Desserte des classes spécialisées des écoles élémentaires La Pie et Bled selon le parcours aller/retour suivant :

Aller : avenue Carnot – rue Garibaldi – bd des Mûriers – avenue de Bonneuil – avenue Saint-Louis – rue Kléber – avenue de Chanzy – rue St Hilaire – avenue du Bac – rue Viollet-le-Duc – rue Henri Régnault – avenue Didier – avenue Pierre Sémard – avenue du général Leclerc – avenue Foch – bd Rabelais – rue de la Varenne – bd Maurice Berteaux – rue de Sévigné – rue Jules Joffrin – rue de Joinville – rue des Iles – rue Georges Politzer – bd Maurice Berteaux – rue du Pont de Créteil – quai du Port au Fouarre – quai de la Pie – avenue d'Arromanches – rue Baratte Cholet – bd de Bellechasse – avenue Henri Martin – rue Delerue.

Retour : avenue Carnot – bd de Bellechasse – rue Vassal – avenue Jean-Jaurès – avenue d'Arromanches – bd du Général Giraud – bd de Créteil – rue du Pont de Créteil – avenue Noël – bd du Général Ferrié – rue Jules Joffrin – rue Georges Politzer – bd Maurice Berteaux – rue de la Varenne – bd Rabelais – avenue de Lattre de Tassigny – avenue La Fontaine – bd de Champigny – rue La Fayette – avenue Adam – rue Joséphine Adam – avenue du Centenaire – rue Henri Régnault – rue Viollet-le-Duc – avenue du Bac – rue de la Poste – avenue de Chanzy – bd Voltaire – rue du Bois des Moines – quai de Bonneuil – Avenue de l'Alma – avenue des Perdrix – bd du Général Giraud – rue du Docteur Roux – bd de Bellechasse – rue Garibaldi – bd Baratte Cholet.

ANNEXE III

Définitions des valeurs et principes de calcul de la dotation du STIF dans le cadre des conventions de délégation de compétence en matière de transports scolaires (circuits spéciaux scolaires en petite couronne).

Les parties relatives aux dispositions financières des conventions de délégation sont susceptibles de faire référence à certaines valeurs définies conventionnellement. L'objet de la présente annexe est de préciser la définition et principes de calcul de ces valeurs.

1. DEFINITION DES VALEURS

« Circuit spécial scolaire subventionnable » : Circuit spécial scolaire ayant vocation à transporter au moins un élève éligible tel que défini à l'article 2.2 du règlement régional des circuits spéciaux scolaires.

« Effectif régional transporté de la campagne N/N+1 » : nombre d'élèves transportés (éligibles ou non) sur les ***circuits spéciaux scolaires subventionnables*** organisés par l'ensemble des autorités organisatrices intervenant sur la région Ile de France, arrêté au 31/12 de l'année N.

« Effectif transporté de la campagne N/N+1 pour un délégataire » : nombre d'élèves transportés (éligibles ou non) sur les ***circuits spéciaux scolaires subventionnables*** organisés par le délégataire (et, le cas échéant, ses subdélégataires), arrêté au 31/12 de l'année N.

« Effectif prévisionnel à transporter pour la campagne N/N+1 » (définition valable pour l'ensemble de la région ou pour un délégataire):

Effectif prévisionnel de la campagne N/N+1	=	Effectif transporté de la campagne N-1/N	X	Effectif transporté de la campagne N-1/N	/	Effectif transporté de la campagne N-2/N-1

« Offre de base » :

Pour un contrat relatif à l'exploitation d'un ***circuit spécial scolaire subventionnable*** (ou une régie de transport), « l'offre de base » comprend dans le cas général :

- les trajets aller (des communes de résidence des élèves vers le/les établissement(s) scolaires) le matin arrivant avant le début des cours ;
- les trajets retour (du/des établissement(s) scolaires vers les communes de résidence des élèves) l'après midi partant après la fin des cours (ou le midi si il n'y a pas de cours l'après midi).

« Coût prévisionnel de la campagne N/N+1 pour la région » : somme, arrêtée au 30 juin de l'année N, des montants correspondant à ***l'offre de base*** pour l'ensemble des contrats passés en vue de l'exploitation des circuits spéciaux subventionnables (et des régies de transport) sur la campagne N/N+1 sur l'ensemble de la région. Dans l'hypothèse où certains contrats ne seraient pas notifiés au 30 juin de l'année N, le calcul

inclura par défaut le montant du contrat passé pour l'exploitation du circuit concerné sur la campagne N-1/N actualisé selon la formule définie à l'article 2 ci-après.

« Coût prévisionnel de la campagne N/N+1 d'un délégataire » : somme, arrêtée au 30 juin de l'année N, des montants correspondant à ***l'offre de base*** pour l'ensemble des contrats passés en vue de l'exploitation des circuits spéciaux subventionnables organisés par le délégataire sur la campagne N/N+1 (et des régies de transport). Dans l'hypothèse où certains contrats ne seraient pas notifiés au 30 juin de l'année N, le calcul inclura par défaut le montant du marché ou contrat passé pour l'exploitation du circuit concerné sur la campagne N-1/N actualisé selon la formule définie à l'article 2 ci-après.

« Coût moyen par élève régional (CME_{IdF}) pour la campagne N/N+1 » :

Coût moyen par élève régional (CME_{IdF})	=	Coût prévisionnel de la campagne N/N+1 pour la région	/	Effectif prévisionnel à transporter pour la campagne N/N+1 pour la région

« Coût moyen par élève pour le délégataire ($CME_{dél}$) pour la campagne N/N+1 » :

Coût moyen par élève d'un délégataire ($CME_{dél}$)	=	Coût prévisionnel de la campagne N/N+1 pour le délégataire	/	Effectif prévisionnel à transporter pour la campagne N/N+1 pour le délégataire

« Effectif subventionnable pour un délégataire pour la campagne N/N+1 » [ES(N/N+1)] **:**

Sont considérés comme subventionnables par le STIF les élèves éligibles, tels que définis à l'article 2.2 du règlement régional des circuits spéciaux scolaires.

L'effectif subventionnable pour un délégataire pour la campagne N/N+1, est le nombre d'élèves subventionnables transportés arrêté au 31 décembre de l'année N.

2. FORMULE DE CALCUL DE LA DOTATION DU STIF

Dans le cadre d'une délégation de compétences, la dotation financière du STIF au délégataire en matière de circuits spéciaux scolaires ($DSTIF_{CSS}$) est déterminée par année scolaire.

$$DSTIF_{CSS}(N/N+1) = ES(N/N+1) \times (1+\gamma) \times CME_{IdF}\ (N/N+1)\ X\ 0.65$$

Où :

ES(N/N+1) = Effectif subventionnable de la campagne N/N+1.

CME_{IdF} (N/N+1) = Coût moyen par élève régional pour la campagne N/N+1

γ est un coefficient spécifique dont la valeur varie afin de limiter les risques de surcoût pour l'une ou l'autre partie découlant d'un écart entre le coût moyen initial actualisé par élève du délégataire et le coût moyen par élève régional. Il est calculé en application des règles suivantes :

- si $CME_{del}(N/N+1) < CME_{IdF}(N/N+1)$,

  alors $\gamma = 0$,

- si $CME_{del}(N/N+1) > CME_{IdF}(N/N+1)$, alors :

  - de la 1re à la 3e année de la convention :

    $\gamma = [\ CME_{del}(N/N+1) / CME_{IdF}(N/N+1)\ ] - 1$,

  - de la 4e à la 6e année de la convention :

    $\gamma = [[\ CME_{del}(N/N+1) / CME_{IdF}(N/N+1)\ ] - 1] \times 2/3$,

  - de la 7e à la 9e année de la convention :

    $\gamma = [[\ CME_{del}(N/N+1) / CME_{IdF}(N/N+1)\ ] - 1] \times 1/3$.

3. FORMULE DE CALCUL DE LA DOTATION DU STIF PREVISIONNELLE.

Une convention de délégation peut, dans son article 22 relatif aux modalités de règlement de la participation du STIF**,** se référer à la dotation du STIF prévisionnelle, dans la mesure où un acompte peut être versé au titre de la campagne N/N+1 avant le 31 décembre de l'année N et donc avant que l'effectif subventionnable pour cette campagne soit définitivement connu.

Dotation du STIF prévisionnelle pour la campagne N/N+1 =

$$ES(N-1/N) \times \left\{ \frac{ES(N-1/N)}{ES(N-2/N-1)} \right\} \times \left\{ 0.65 \times CME_{IdF}\ (N/N+1) \times (1+\gamma) \right\}$$

Où :

ES(N-1/N) et ES(N-2/N-1) sont respectivement les effectifs subventionnables des campagnes N-1/N et N-2/N-1.

CME_{IdF} (N/N+1) = Coût moyen par élève régional pour la campagne N/N+1

γ est un coefficient spécifique dont la valeur varie afin de limiter les risques de surcoût pour l'une ou l'autre partie découlant d'un écart entre le coût moyen initial actualisé par élève du délégataire et le coût moyen par élève régional. Il est calculé en application des règles suivantes :

- si $CME_{del}(N/N+1) < CME_{IdF}(N/N+1)$,

  alors $\gamma = 0$,

- si $CME_{del}(N/N+1) > CME_{IdF}(N/N+1)$, alors :

  - de la 1re à la 3e année de la convention :

    $\gamma = [\ CME_{del}(N/N+1) / CME_{IdF}(N/N+1)\ ] - 1$,

  - de la 4e à la 6e année de la convention :

    $\gamma = [[\ CME_{del}(N/N+1) / CME_{IdF}(N/N+1)\ ] - 1] \times 2/3$,

  - de la 7e à la 9e année de la convention :

    $\gamma = [[\ CME_{del}(N/N+1) / CME_{IdF}(N/N+1)\ ] - 1] \times 1/3$.

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
11 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n°2011/0047

Séance du 9 février 2011

DELEGATION DE COMPETENCE A LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION GRAND PARIS SEINE OUEST

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-3, L.3111-14, L.3111-15 et L.3111-16 ;
VU la loi 83-634 modifiée du 13 juillet 1983 et la loi n° 84-53 modifiée du 26 janvier 1984 ;
VU la loi n° 20046809 modifiée du 13 août 2004 ;
VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France, modifiée notamment par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 ;
VU le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile de France, et en particulier ses articles 25 à 30 ;
VU la délibération n° 2010/0116 du 17 février 2010 approuvant le règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires;
VU la délibération n°CC2010/09/46 du 30 septembre 2010 du Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération Grand Paris Seine Ouest ;
VU le rapport n° 2011/0047 ;
VU les avis de la commission de l'offre de transport du 3 février 2011 et de la commission économique et tarifaire du 4 février 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1er : La Communauté d'Agglomération de Grand Paris Seine Ouest reçoit délégation de compétence du Syndicat des Transports d'Ile de France en matière de services spéciaux de transport public routier réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires) sur son territoire.

ARTICLE 2 : La convention de délégation de compétence en matière de transport scolaire du Syndicat des Transports d'Ile de France à la Communauté d'Agglomération Grand Paris Seine Ouest est approuvée.

ARTICLE 3 : La directrice générale est autorisée à signer la convention visée à l'article 2 de la présente délibération.

ARTICLE 4 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

Convention
de délégation de compétence
en matière de services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires)

ENTRE :

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39bis-41 Rue de Châteaudun à Paris 9ème, (n°SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n° 2011-xxx du 9 février 2011 ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- La Communauté d'Agglomération Grand Paris Seine Ouest , ayant son siège 2 rue de Paris, 92196 Meudon Cedex, et représentée par le Président de la Communauté d'Agglomération, en vertu de la délibération du Conseil de communauté n°CC2010/09/46 du 30 septembre 2010,
  ci-après désignée « L'autorité organisatrice de proximité » ou « L'AOP »,

D'AUTRE PART

VU le code de l'éducation, notamment ses articles L.213-13, R.213-4 à R.213-9, R.213.20,

VU la loi n° 83-634 modifiée du 13 juillet 1983, la loi n° 84-53 modifiée du 26 janvier 1983, la loi n°2004-809 modifiée du 13 août 2004 ;

VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,

VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, notamment son article 16,

VU la délibération du conseil du STIF n°2010/0116 du 17 février 2010,

VU la délibération du conseil du STIF n°2010/___ du _____ 2010 portant délégation de compétences du STIF à _____ en matière de services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves,

VU la délibération du Conseil de communauté n°CC2010/09/46 du 30 septembre 2010;

PREAMBULE

La présente convention s'inscrit dans le cadre de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, modifiée par la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.

Dans ce cadre les parties à la présente convention entendent organiser la délégation de compétence permise entre le STIF et l'Autorité Organisatrice de Proximité (ci-après désignée AOP) par l'article 1er de l'ordonnance modifiée du 7 janvier 1959 et par le décret du 10 juin 2005.

En vertu de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée, et depuis le 1er juillet 2005, le STIF, en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Ile-de-France est responsable de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires.

Conformément à l'article 1er-II de l'ordonnance précitée, le STIF peut, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, déléguer tout ou partie de ses attributions, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités locales ou à leurs groupements, dans le cadre d'une convention.

Cette délégation de compétence s'inscrit dans une volonté d'améliorer l'offre de transports scolaires et de mieux répondre aux attentes des usagers.

Dans cette optique, la délégation de compétences consentie par le STIF l'AOP a notamment pour objectif de favoriser l'adéquation entre l'offre et la demande de transports scolaires, de renforcer la qualité de service et de permettre une allocation des ressources plus proche des besoins locaux.

Titre I - DISPOSITIONS GENERALES

Article 1- Objet

La présente convention a pour objet de définir les compétences déléguées par le STIF l'AOP en matière de transports scolaires, ainsi que les modalités juridiques et financières de cette délégation de compétence.

Sur le périmètre défini à l'article 5, les compétences déléguées par le STIF à l'AOP en matière de transports scolaires comprennent l'organisation et le financement des services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves, ci-après désignés « circuits spéciaux scolaires ».

A compter de la date d'entrée en vigueur de la présente convention, la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement des services délégués sera exercée de plein droit par l'AOP, sous réserve des dispositions de l'article 9.

L'AOP sera subrogée dans les droits et obligations du STIF ou, le cas échéant et sous réserve des dispositions de l'article 9, de l'organisateur local, pour l'exécution des contrats en cours.

Il est rappelé que compte tenu de la compétence générale du STIF qui demeure dans tous les cas Autorité Organisatrice des Transports de premier rang, la présente convention de délégation n'emporte pas transfert de compétences au bénéfice de l'AOP. Le STIF demeure notamment autorité coordinatrice de l'offre de transport et responsable de la politique tarifaire et des politiques intermodales. En outre, la présente convention, d'une durée limitée, est réversible : à son terme, ou en cas de résiliation prévue aux

articles 14 et 20, le STIF reprend la responsabilité de l'ensemble des compétences déléguées.

Article 2- Entrée en vigueur, durée et transition.

La présente convention entre en vigueur :

- à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception adressée par le STIF à l'AOP, uniquement dans le cadre des dispositions de l'article 9 de la présente convention,
- à compter du 1er juillet 2011, dans la totalité de ses dispositions.

Sous réserve des dispositions de l'article 9, la présente convention prend fin le 30 juin 2020.

Article 3- Principes généraux

Article 3.1- Principe d'exclusivité

Dans les limites fixées à la présente convention et sauf dispositions législatives ou réglementaires contraires, les compétences déléguées sont, pendant la durée de la présente convention, exercées par l'AOP.

Article 3.2- Principe de coopération et de transparence

Les parties mettent tout en œuvre pour assurer une coopération et une transparence permanente dans l'exécution de la présente convention.

L'AOP informe régulièrement le STIF des conditions d'exercice des compétences déléguées et le cas échéant des problèmes rencontrés à cette occasion, notamment dans le cadre des dispositions de l'article 16 de la présente convention.

Titre II - DROITS ET OBLIGATIONS DU STIF

Article 4- Droits et obligations du STIF

Le STIF, en tant qu'autorité organisatrice, est garant de la politique régionale des transports et en assure la cohérence.

- Il établit et tient à jour le plan régional des transports, après avis des collectivités locales et de leurs groupements.
- Il définit la politique tarifaire, décide la création des titres de transport et fixe les tarifs.
- Il définit les conditions générales d'exploitation (consistance générale et conditions de fonctionnement des services) et des règles minimales en matière de qualité de service. Ces obligations trouvent leur traduction dans le règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I.
- Il contrôle ponctuellement les conditions d'exploitation des services
- Il coordonne la modernisation du système de transport collectif francilien et garantit le caractère intermodal des systèmes.
- Il définit, assure ou fait assurer l'information multimodale.
- Il définit les principes de mise en œuvre de la loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux.

- Il définit et met en œuvre sa politique de communication.

En contrepartie des compétences déléguées, le STIF :

- participe au financement des services en fonction de critères d'éligibilité définis à l'annexe I et selon les modalités définis au titre IV de la présente convention et à l'annexe III,
- contrôle l'exécution de la présente convention ; en particulier évalue avec l'AOP ses conditions de mise en œuvre ainsi que les conditions d'exécution des conventions passées avec le ou les exploitants de transport,
- étudie toute demande de modifications de la présente convention permettant notamment un meilleur exercice de la compétence déléguée,
- informe dans un délai raisonnable l'AOP de tout projet d'évolution significative de l'offre de transport public sur son territoire, ainsi que des projets de décisions tarifaires liées au transport scolaire.

Titre III - DROITS ET OBLIGATIONS DE L'AUTORITE ORGANISATRICE DE PROXIMITE

Chapitre I- PERIMETRE DE LA DELEGATION DE COMPETENCE

Article 5- Périmètre géographique de la délégation

La délégation de compétences s'applique à l'intérieur d'un périmètre géographique dont les limites territoriales sont celles de l'AOP.

En outre, sous réserve de l'accord de la ou des autorité(s) organisatrice(s) voisine(s) concernée(s), peuvent entrer dans le périmètre de la présente délégation des services desservant également le territoire de cette ou ces autorité(s).

Chapitre II- COMPETENCES DELEGUEES EN MATIERE D'ORGANISATION ET DE FINANCEMENT DES CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES

Article 6- Evaluation des besoins en matières de transports scolaires

En concertation avec les différents acteurs qui concourent à l'organisation des transports scolaires :

- les collectivités locales,
- les groupements de collectivités,
- les inspecteurs d'académie,
- les directeurs des services départementaux de l'Education Nationale,
- les chefs d'établissement, les directeurs d'écoles,
- les entreprises de transport,
- les associations de parents d'élèves,

l'AOP :

- évalue les besoins en circuits spéciaux scolaires en cohérence avec l'offre existante sur les lignes régulières ;
- veille, en collaboration avec le STIF, à l'adéquation de l'offre sur lignes régulières aux évolutions des besoins de transports scolaires.

Article 7- Circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétence

Les circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétences sont répertoriés en annexe II qui constitue un état initial.

Toutes modifications de la consistance de ces circuits (suppression, création ou modifications de services existants) font l'objet par l'AOP d'une mise à jour annuelle de l'annexe II.

Une mise à jour de l'annexe II est adressée chaque année par l'AOP au STIF, par lettre recommandée avec accusé de réception, avant le 1er décembre de l'année scolaire en cours.

Article 8- Compétences déléguées en matière de circuits spéciaux scolaires

L'AOP s'engage à assurer les compétences définies ci-dessous qui lui sont déléguées par le STIF :

- sous réserve des dispositions de l'article 9, l'organisation des circuits spéciaux scolaires dont l'exploitation peut se faire, soit directement en régie, soit par une entreprise ou une association ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'AOP après mise en concurrence, selon les modalités fixées à l'article 10,
- le financement des circuits spéciaux scolaires, avec le concours du STIF, conformément aux modalités de l'annexe III,
- sous réserve des dispositions de l'article 9, le contrôle de l'exécution des circuits spéciaux scolaires, l'examen des mesures d'amélioration possibles du service rendu en matière de création, modification ou de suppression d'offre de transport, ou de qualité de service, en particulier dans le respect du règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I de la présente convention,
- sous réserve des dispositions de l'article 9, le respect par les entreprises de transport des règles de sécurité applicables aux systèmes qu'elles exploitent.

Dans le cadre de ses relations avec le STIF, l'AOP s'engage en outre à :

- informer le STIF de tout événement majeur concernant l'exécution du service susceptible d'avoir un impact sur la continuité du service et la sécurité des personnes,
- établir un rapport annuel détaillé au STIF sur l'exécution de la présente convention conformément à l'article 16 et sur l'usage du service (rapport d'exercice des compétences déléguées),
- mettre en cohérence ses actions de communication relatives aux services délégués avec la politique de communication du STIF.

Article 9- Exercice des compétences durant la période transitoire

En application des dispositions de l'article 41-II de la loi n°2004-809 du 13 août 2004, l'AOP continue d'intervenir en matière d'organisation des circuits spéciaux scolaires, en sa qualité d'organisateur local jusqu'au 30 juin 2011.

Néanmoins, entre l'entrée en vigueur de la présente convention et le 30 juin 2011, les parties conviennent que, afin de préparer la rentrée scolaire 2011/2012, l'AOP reçoit délégation de compétence du STIF pour mettre uniquement en œuvre sur le périmètre

visé à l'article 5.1, les dispositions de l'article 10 ci-après pour l'exploitation des services visés à l'annexe II.

Article 10- Désignation de l'exploitant de circuits spéciaux scolaires

Pour l'exploitation des circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II mise à jour, l'AOP décide, conformément à l'article 7-II de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 (LOTI) :

- soit d'exploiter le ou les circuit(s) en régie,
- soit de confier par la signature d'une ou plusieurs convention(s) à durée limitée l'exploitation du ou des circuit(s) à une ou plusieurs entreprise(s) ou association(s) désignée(s) après une procédure de mise en concurrence.

Dans le second cas, il appartient à l'AOP de mettre en œuvre dans sa globalité, selon les dispositions législatives et réglementaires en vigueur, les procédures de passation des conventions d'exploitation. Dans ce cadre, elle s'engage à rechercher le meilleur rapport qualité/coût. La durée de la (des) convention(s) d'exploitation ne peut excéder le terme de la présente convention.

Afin que le STIF puisse tenir à jour le plan régional des transports conformément à l'article 4 de la présente convention, l'AOP s'engage à tenir à la disposition au STIF, à sa demande expresse :

- En cas de régie :
  - la délibération mettant en place ladite régie,
  - l'inscription au registre des transports de la régie.
- En cas de convention avec un tiers :
  - Le cas échéant, la délibération approuvant le choix de l'exploitant ainsi que les modalités d'exploitation du (des) service(s) et autorisant,
  - La convention d'exploitation signée des parties accompagnée de l'acte constatant son entrée en vigueur.
- En cas de régie et de convention avec un tiers :
  - L'acte justifiant la date de mise en service du (des) service(s),
  - Tous les autres actes que l'AOP estimera utile de devoir transmettre au STIF ou que le STIF demandera expressément à l'AOP.

Titre IV - TARIFICATION ET FINANCEMENT DES CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES

Article 11- Part du financement des circuits spéciaux scolaires incombant à l'usager.

Article 11.1- Tarifs régionaux des circuits spéciaux scolaires

Les tarifs régionaux des abonnements sur circuits spéciaux sont fixés par le STIF comme indiqué dans le règlement régional des circuits spéciaux en annexe I.

Article 11.2- Prix publics locaux des circuits spéciaux scolaires

Le prix public local est le montant que doit régler l'usager en contrepartie de l'abonnement.

Il est égal :

- au tarif régional ;
- éventuellement diminué d'une réduction tarifaire accordée par l'AOP ;
- éventuellement augmenté de frais de dossier.

L'AOP s'engage à informer le STIF des prix publics locaux proposés à l'ensemble des usagers (éligibles, non éligibles, autres) et le cas échéant, le montant de frais annexes de type frais de dossier et/ou frais de duplicata en cas de perte ou de vol.

Article 12- Financement des circuits spéciaux scolaires par l'autorité organisatrice de proximité

L'AOP assume les conséquences financières des décisions relevant des compétences déléguées.

Article 13- Participation du STIF au financement des circuits spéciaux scolaires

La dotation financière du STIF est déterminée conformément aux principes définis dans l'annexe III relative aux définitions des valeurs et principes de calcul des dotations du STIF.

Article 14- Evaluation et ajustement des conditions financières

A l'issue de l'année scolaire 2011/2012 les parties s'engagent à se rencontrer, à la demande de l'une des deux parties, afin d'envisager d'éventuels ajustements de la participation financière du STIF pour mise en œuvre sur l'exercice 2013/2014.

En toute hypothèse, les parties s'engagent à se rencontrer en octobre de l'année 2013 et en octobre de l'année 2016 pour évaluer la délégation de compétence et la pertinence des conditions financières. Au regard de cette évaluation, les parties peuvent décider d'un commun accord d'une modification des conditions financières de la présente convention pour prise d'effet respectivement à la rentrée de l'année 2014, et à la rentrée de l'année 2017.

Les modifications des conditions financières ayant reçu l'accord des parties font l'objet d'un avenant. A défaut d'accord entre les parties sur des nouvelles conditions financières, par dérogation aux dispositions de l'article 20 de la présente convention, l'une des parties peut résilier la présente convention. Sa décision de résiliation est notifiée à l'autre partie par courrier adressé par lettre recommandée avec accusé de réception, moyennant un préavis de 4 mois pour prise d'effet respectivement au 30 juin de l'année 2014 ou de l'année 2017. Durant le préavis susvisé, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 15- Modalités de règlement de la participation du STIF

Article 15.1- Modalités de règlement de la dotation financière du STIF au titre des circuits spéciaux scolaires

En vertu des dispositions de l'article 9, le STIF s'engage à financer directement le solde des dépenses de transport scolaire relatives à l'année scolaire 2010/2011, dont le règlement est susceptible d'intervenir après l'entrée en vigueur de la présente convention.

A compter du 1er juillet 2011, la participation financière du STIF au titre des articles 12 et 13 pour l'année scolaire N/N+1, sera versée sur le compte de l'AOP conformément aux modalités rappelées ci-après :

- à compter du 15 octobre de l'année N, un premier acompte correspondant à 70 % du montant de la dotation financière du STIF prévisionnelle (telle que définie au 1.3 de l'annexe III) pour les circuits spéciaux scolaires au cours de l'année scolaire N/N+1,
- à compter du 15 février de l'année N+1, un second acompte correspondant à 20% du montant prévisionnel de la dotation financière du STIF pour les circuits spéciaux scolaires au cours de l'année scolaire N/N+1,
- à compter du 15 octobre de l'année N+1, le solde de la dotation financière du STIF, pour les circuits spéciaux scolaires au cours de l'année scolaire N/N+1, ainsi que le 1er acompte correspondant à l'année scolaire N+1/N+2.

Le paiement du solde sera effectué sur présentation de l'état des dépenses effectives de l'AOP pour l'année scolaire considérée visé par le payeur de la collectivité locale, siège de l'AOP.

Article 15.2- Domiciliation bancaire

La participation du STIF sera faite sur le compte dont les coordonnées bancaires sont rappelées ci-après :

- Adresse bancaire :
- Titulaire du compte :
- N° de Banque :
- N° de guichet :
- N° de compte :

Titre V - INFORMATION ET CONTROLE

Article 16- Suivi financier et rapport d'exercice des compétences déléguées

Le suivi financier a pour objet d'évaluer l'évolution de la dépense.

L'AOP établit annuellement le rapport d'exercice des compétences déléguées comprenant les éléments suivants :

- l'analyse de l'usage du service,
- l'offre de transport,
- le coût de l'exploitation,
- le montant des recettes tarifaires,
- le nombre d'usagers transportés en distinguant les élèves éligibles des autres usagers,
- les conditions d'exercice des compétences déléguées et les difficultés éventuelles rencontrées dans l'exercice de ces compétences.

Le rapport d'exercice des compétences déléguées pour l'année scolaire N/N+1 est présenté chaque année aux services du STIF avant le 1er avril N+2.

Par ailleurs, sur demande du STIF, l'AOP s'engage à lui transmettre, à titre d'information, le ou les rapports d'activité élaborés par le ou les entreprise(s) de transport, ainsi que les rapports de contrôle effectué par l'AOP ou les prestataires mandatés.

Article 17- Contrôle

Le STIF se réserve le droit de prendre toute disposition qu'il jugera nécessaire (demande de documentation, contrôle sur place, audit) pour contrôler la bonne application de la présente convention et convenir avec l'AOP des mesures nécessaires pour que le (les) entreprise(s) de transport remédie(nt) aux éventuels manquements constatés lorsqu'ils relèvent de sa responsabilité.

L'AOP s'engage à permettre au STIF d'exercer ce droit, ainsi qu'à prévoir dans sa ou ses convention(s) avec le (les) entreprise(s) de transport des dispositions permettant les contrôles et audits.

Article 18- Mise en place d'un système de gestion des transports scolaires

Le STIF met en place et finance un système informatisé de gestion des transports scolaires œuvrant pour l'organisation des circuits spéciaux scolaires, la gestion des ayants droit aux aides financières sur lignes régulières et circuits spéciaux scolaires, le remboursement des frais de transport des élèves et étudiants handicapés, ainsi que l'ordonnancement des dépenses y afférents.

Dans le cadre de la présente convention, ce système demeure alimenté par les services du STIF sur la base des informations fournies par l'AOP.

Titre VI - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 19- Responsabilité

L'AOP exerce sa mission d'autorité organisatrice sous son entière responsabilité à l'exception des conséquences pouvant être générées par les décisions tarifaires ou les modifications des annexes I et III ayant des incidences financières sur les conventions d'exploitation passées par l'AOP.

Elle fait son affaire et supporte les conséquences financières en cas de recours contentieux pouvant être engagés à l'occasion de l'exercice par lui des compétences qui lui sont confiées par le STIF dans le cadre de la présente convention.

Elle informe le STIF de toute action engagée à son encontre dans ce cadre.

Le STIF ne peut, en aucun cas, ni pendant la durée de la présente convention, ni après son expiration, être mis en cause dans les litiges qui résulteraient de l'exercice par l'AOP des compétences qui lui sont déléguées.

Article 20- Résiliation

Article 20.1- Résiliation pour faute

En cas de manquement grave de l'une des parties à une ou plusieurs de ses obligations contractuelles, l'autre partie peut décider, 15 jours après mise en demeure d'exécuter par lettre recommandée avec accusé de réception demeurée sans effet, de résilier la présente convention, sans préjudice de tous dommages et intérêts, dans le respect d'un préavis de 8 mois.

La défaillance de l'entreprise de transport exploitant un des services visés à l'article 5 ne saurait être assimilée à une faute ou un manquement de la part de l'AOP. En cas de défaillance, il appartiendra à l'AOP d'assurer la continuité du service.

Durant le préavis susvisé, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 20.2- Résiliation amiable

Les parties peuvent décider, d'un commun accord, de procéder à la résiliation amiable de la présente convention, sans préjudice de tous dommages et intérêts.

Les parties s'engagent à ce que toute décision conjointe de résiliation amiable prise au cours de l'année scolaire N/N+1 aboutisse à une résiliation effective prenant effet à compter du début de l'année scolaire N+2/N+3.

Durant ce délai, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 21- Fin de la convention et renouvellement

18 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à se rencontrer afin d'envisager ensemble les futures modalités d'organisation et d'exercice des compétences déléguées.

12 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à avoir décidé ensemble :

- soit du renouvellement de la délégation de compétence au profit de l'AOP,
- soit de la reprise des compétences déléguées par le STIF.

Dans la seconde hypothèse, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 22- Litiges

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention. Elles se réunissent dans un délai de 1 mois à compter de la réception d'un courrier adressé par la partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé de réception.

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déférés au Tribunal Administratif de Paris.

Fait à _____
Le _____

En double exemplaire,

Le STIF

Sophie MOUGARD

Le Président

Pierre-Christophe BAGUET

ANNEXES

Annexe I : Règlement régional des circuits spéciaux scolaires

Annexe II : Liste des services spéciaux de transports routiers réservés aux élèves entrant dans le champ d'application de la délégation

Annexe III : Définitions des valeurs et principes de calcul de la dotation du STIF dans le cadre des conventions de délégation de compétence en matière de transports scolaires (circuits spéciaux scolaires en petite couronne).

Annexe II

Liste des services spéciaux de transports routiers réservés aux élèves entrant dans le champ d'application de la délégation

Le service de ramassage scolaire organisé par la Communauté d'Agglomération concerne 9 circuits : 1 à Issy les Moulineaux, 2 à Meudon, 3 à Sèvres, 1 à Vanves et à Ville-d'Avray. Chaque année, environ 400 enfants sont inscrits au service de ramassage scolaire.
A Issy les Moulineaux et Vanves, le service de ramassage scolaire concerne des élèves scolarisés en classe spécialisée.
A Sèvres et Vanves, les circuits sont gérés par les communes par le biais d'une convention de gestion.
A Issy les Moulineaux, Meudon et Ville d'Avray, la prestation est réalisée par le biais d'un marché public.

ANNEXE III

Définitions des valeurs et principes de calcul de la dotation du STIF dans le cadre des conventions de délégation de compétence en matière de transports scolaires (circuits spéciaux scolaires en petite couronne).

Les parties relatives aux dispositions financières des conventions de délégation sont susceptibles de faire référence à certaines valeurs définies conventionnellement. L'objet de la présente annexe est de préciser la définition et principes de calcul de ces valeurs.

1. DEFINITION DES VALEURS

« Circuit spécial scolaire subventionnable » : Circuit spécial scolaire ayant vocation à transporter au moins un élève éligible tel que défini à l'article 2.2 du règlement régional des circuits spéciaux scolaires.

« Effectif régional transporté de la campagne N/N+1 » : nombre d'élèves transportés (éligibles ou non) sur les ***circuits spéciaux scolaires subventionnables*** organisés par l'ensemble des autorités organisatrices intervenant sur la région Ile de France, arrêté au 31/12 de l'année N.

« Effectif transporté de la campagne N/N+1 pour un délégataire » : nombre d'élèves transportés (éligibles ou non) sur les ***circuits spéciaux scolaires subventionnables*** organisés par le délégataire (et, le cas échéant, ses subdélégataires), arrêté au 31/12 de l'année N.

« Effectif prévisionnel à transporter pour la campagne N/N+1 » (définition valable pour l'ensemble de la région ou pour un délégataire):

Effectif prévisionnel de la campagne N/N+1	=	Effectif transporté de la campagne N-1/N	X	Effectif transporté de la campagne N-1/N	/	Effectif transporté de la campagne N-2/N-1

« Offre de base » :

Pour un contrat relatif à l'exploitation d'un ***circuit spécial scolaire subventionnable*** (ou une régie de transport), « l'offre de base » comprend dans le cas général :

- les trajets aller (des communes de résidence des élèves vers le/les établissement(s) scolaires) le matin arrivant avant le début des cours ;
- les trajets retour (du/des établissement(s) scolaires vers les communes de résidence des élèves) l'après midi partant après la fin des cours (ou le midi si il n'y a pas de cours l'après midi).

« Coût prévisionnel de la campagne N/N+1 pour la région » : somme, arrêtée au 30 juin de l'année N, des montants correspondant à ***l'offre de base*** pour l'ensemble des contrats passés en vue de l'exploitation des circuits spéciaux subventionnables (et des régies de transport) sur la campagne N/N+1 sur l'ensemble de la région. Dans l'hypothèse où certains contrats ne seraient pas notifiés au 30 juin de l'année N, le calcul

inclura par défaut le montant du contrat passé pour l'exploitation du circuit concerné sur la campagne N-1/N actualisé selon la formule définie à l'article 2 ci-après.

« Coût prévisionnel de la campagne N/N+1 d'un délégataire » : somme, arrêtée au 30 juin de l'année N, des montants correspondant à ***l'offre de base*** pour l'ensemble des contrats passés en vue de l'exploitation des circuits spéciaux subventionnables organisés par le délégataire sur la campagne N/N+1 (et des régies de transport). Dans l'hypothèse où certains contrats ne seraient pas notifiés au 30 juin de l'année N, le calcul inclura par défaut le montant du marché ou contrat passé pour l'exploitation du circuit concerné sur la campagne N-1/N actualisé selon la formule définie à l'article 2 ci-après.

« Coût moyen par élève régional (CME_{IdF}) pour la campagne N/N+1 » :

Coût moyen par élève régional (CME_{IdF})	=	Coût prévisionnel de la campagne N/N+1 pour la région	/	Effectif prévisionnel à transporter pour la campagne N/N+1 pour la région

« Coût moyen par élève pour le délégataire ($CME_{dél}$) pour la campagne N/N+1 » :

Coût moyen par élève d'un délégataire ($CME_{dél}$)	=	Coût prévisionnel de la campagne N/N+1 pour le délégataire	/	Effectif prévisionnel à transporter pour la campagne N/N+1 pour le délégataire

« Effectif subventionnable pour un délégataire pour la campagne N/N+1 » [ES(N/N+1)] **:**

Sont considérés comme subventionnables par le STIF les élèves éligibles, tels que définis à l'article 2.2 du règlement régional des circuits spéciaux scolaires.

L'effectif subventionnable pour un délégataire pour la campagne N/N+1, est le nombre d'élèves subventionnables transportés arrêté au 31 décembre de l'année N.

2. FORMULE DE CALCUL DE LA DOTATION DU STIF

Dans le cadre d'une délégation de compétences, la dotation financière du STIF au délégataire en matière de circuits spéciaux scolaires ($DSTIF_{CSS}$) est déterminée par année scolaire.

$$DSTIF_{CSS}(N/N+1) = ES(N/N+1) \times (1+\gamma) \times CME_{IdF}\ (N/N+1)\ X\ 0.65$$

Où :

ES(N/N+1) = Effectif subventionnable de la campagne N/N+1.

CME_{IdF} (N/N+1) = Coût moyen par élève régional pour la campagne N/N+1

γ est un coefficient spécifique dont la valeur varie afin de limiter les risques de surcoût pour l'une ou l'autre partie découlant d'un écart entre le coût moyen initial actualisé par élève du délégataire et le coût moyen par élève régional. Il est calculé en application des règles suivantes :

- si $CME_{del}(N/N+1) < CME_{IdF}(N/N+1)$,

  alors $\gamma = 0$,

- si $CME_{del}(N/N+1) > CME_{IdF}(N/N+1)$, alors :

  - de la 1re à la 3e année de la convention :

    $\gamma = [\ CME_{del}(N/N+1) / CME_{IdF}(N/N+1)\ ] - 1$,

  - de la 4e à la 6e année de la convention :

    $\gamma = [[\ CME_{del}(N/N+1) / CME_{IdF}(N/N+1)\ ] - 1] \times 2/3$,

  - de la 7e à la 9e année de la convention :

    $\gamma = [[\ CME_{del}(N/N+1) / CME_{IdF}(N/N+1)\ ] - 1] \times 1/3$.

3. FORMULE DE CALCUL DE LA DOTATION DU STIF PREVISIONNELLE.

Une convention de délégation peut, dans son article 22 relatif aux modalités de règlement de la participation du STIF**,** se référer à la dotation du STIF prévisionnelle, dans la mesure où un acompte peut être versé au titre de la campagne N/N+1 avant le 31 décembre de l'année N et donc avant que l'effectif subventionnable pour cette campagne soit définitivement connu.

Dotation du STIF prévisionnelle pour la campagne N/N+1 =

$$ES(N-1/N) \times \left\{ \frac{ES(N-1/N)}{ES(N-2/N-1)} \right\} \times \left\{ 0.65 \times CME_{IdF}\ (N/N+1) \times (1+\gamma) \right\}$$

Où :

ES(N-1/N) et ES(N-2/N-1) sont respectivement les effectifs subventionnables des campagnes N-1/N et N-2/N-1.

CME_{IdF} (N/N+1) = Coût moyen par élève régional pour la campagne N/N+1

γ est un coefficient spécifique dont la valeur varie afin de limiter les risques de surcoût pour l'une ou l'autre partie découlant d'un écart entre le coût moyen initial actualisé par élève du délégataire et le coût moyen par élève régional. Il est calculé en application des règles suivantes :

- si $CME_{del}(N/N+1) < CME_{IdF}(N/N+1)$,

  alors $\gamma = 0$,

- si $CME_{del}(N/N+1) > CME_{IdF}(N/N+1)$, alors :

  - de la 1re à la 3e année de la convention :

    $\gamma = [\ CME_{del}(N/N+1) / CME_{IdF}(N/N+1)\ ] - 1$,

  - de la 4e à la 6e année de la convention :

    $\gamma = [[\ CME_{del}(N/N+1) / CME_{IdF}(N/N+1)\ ] - 1] \times 2/3$,

  - de la 7e à la 9e année de la convention :

    $\gamma = [[\ CME_{del}(N/N+1) / CME_{IdF}(N/N+1)\ ] - 1] \times 1/3$.

Syndicat des Transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
11 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2011/0048

Séance du 9 février 2011

METRO LIGNE 9 – PONT DE SEVRES – MAIRIE DE MONTREUIL RENOUVELLEMENT DU MATERIEL MF67 – ACQUISITION DE 66 RAMES MF01

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,

VU le code des transports (partie législative) ;

VU les articles L 121-8 et suivants du code de l'environnement ;

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°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du Débat Public ;

VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le rapport n° 2011/0048 ;

VU l'avis de la commission de la qualité de service du 3 février 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

ARTICLE 1 : le principe de financement du STIF pour l'acquisition de 66 rames MF01 pour la ligne 9 du métro à hauteur de 50 % est approuvé, et la directrice générale est mandatée pour la négociation d'une convention de financement avec la RATP.

ARTICLE 2 : le principe de l'engagement de la rénovation de l'atelier de Boulogne-Billancourt, ainsi que de son adossement au plan quadriennal d'investissement du prochain contrat STIF-RATP sont approuvés.

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le Président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
11 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n°2011/0049
Séance du 9 février 2011

SCHEMA DIRECTEUR DU STATIONNEMENT VELOS

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le code des transports (partie législative) ;

VU les articles R 2334-10 à 2334-12 et R 4414-1 à R 4414-2 du code général des collectivités territoriales relatifs au produit des amendes ;

VU 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 rapport n° 2011/0049 ;

VU l'avis de la commission de la qualité de service du 3 février 2011 ;

DECIDE

ARTICLE 1 : Le Schéma directeur du stationnement vélos d'Ile-de-France joint à la présente délibération est approuvé.

ARTICLE 2 : le modèle de convention pour les consignes collectives, incluant les dispositions relatives à l'investissement et à leur exploitation, tel qu'annexé à la présente délibération (Annexe 1), est approuvé. La directrice générale est autorisée à signer avec chaque maître d'ouvrage les conventions particulières sur la base dudit modèle, et est chargée de l'exécution des engagements contractuels figurant dans chacune de ces conventions particulières.

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

[LOGO DU MAÎTRE D'OUVRAGE]

CONVENTION DE FINANCEMENT ET D'EXPLOITATION

Consigne collective de [……] places de stationnement vélos

en gare de [……]

SUBVENTION AX.XXX SUR AP [……]

ENTRE :

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) dont le siège est situé à Paris 9e, 41, rue de Châteaudun, numéro de SIRET 287 500 078 00020, représenté par Madame Sophie MOUGARD, en sa qualité de Directrice Générale, agissant en vertu de la délibération [n°2006-0217 du 15 mars 2006 et notamment son article 1.4.1.] [si subvention inférieure à 2M€]
[n°XXXX-XXX du …] [si subvention supérieure à 2M€, délibération approuvant la subvention sur le PA], dénommé ci après « le STIF ».

d'une part,

ET :

[Le Maître d'ouvrage] représentée par [Madame / Monsieur] dûment habilitée à cet effet par une [délibération/décision] de [……] en date du [……], domiciliée en cette qualité à [……], dénommée ci-après « le Bénéficiaire » ou le « Maître d'ouvrage ».

d'autre part,

IL A ETE EXPOSE CE QUI SUIT :

En vertu des dispositions des articles L.1241-1 du code des transports, le STIF est l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France. A ce titre, il intervient dans le domaine du rabattement et de l'intermodalité en gare. Afin d'assurer la cohérence et l'efficacité de cette politique, le STIF s'est notamment attaché à en définir les principes au travers du Schéma directeur du stationnement vélos, adopté par son Conseil dans sa séance du 9 février 2011 (délibération n°2011-XXXX).

De son coté, et dans le souci de développer les modes actifs et proposer une offre de stationnement vélo sécurisée aux usagers aux abords de sa gare, le Bénéficiaire a décidé d'aménager une consigne collective de stationnement vélos de …… places au sol / … places sur rack à double étage.

Il a sollicité pour ce faire le concours du STIF. Après avoir transmis au STIF les éléments permettant de justifier le potentiel de ce nouvel aménagement en terme de fréquentation et consulté le référentiel de qualité de service des consignes collectives de stationnement vélo établi par le STIF (annexe 1), il a déposé un dossier en ce sens.

Le STIF envisage de participer financièrement à ce projet, sous réserve du respect d'un certain nombre de conditions s'inscrivant dans le cadre de la politique de stationnement vélos en gare.

[La Commission Qualité de service, dans sa séance du [……], a approuvé le projet présenté sous réserve du respect d'un certain nombre de conditions s'inscrivant dans le cadre de la politique de stationnement vélo de rabattement en gare.] [Si subvention comprise 200k€ à 2M€]

[La Commission Qualité de service, dans sa séance du [……], puis le Conseil du STIF dans sa séance du [……] ont approuvé le projet présenté sous réserve du respect d'un certain nombre de conditions s'inscrivant dans le cadre de la politique de stationnement des vélos] [Si subvention supérieure à 2M€]

La présente convention a pour objet de déterminer les obligations réciproques des deux parties, concernant d'une part la participation du STIF au financement de l'opération et d'autre part les modalités d'exploitation de la consigne collective en cause.

EN CONSÉQUENCE IL EST ARRETÉ ET CONVENU CE QUI SUIT :

TITRE I : SUBVENTION AX.XXX DU STIF

ARTICLE 1er – DESCRIPTION DU PROJET

Le projet établi par [le Maître d'ouvrage] consiste à équiper la gare de __ en consigne collective de stationnement pour les vélos. Il consiste plus précisément à [décrire sommairement l'opération : localisation dans le pôle, équipement…]

Le coût total des travaux pour ce projet a été estimé au montant de : [……] € HT.

ARTICLE 2 – PARTICIPATION DU STIF AU FINANCEMENT DE L'OPERATION

La subvention AX.XXX maximale et non révisable à la hausse d'un montant de [……] € est allouée par le STIF au Maître d'ouvrage qui fera son affaire de l'exploitation et de l'entretien de l'ouvrage. Cette subvention est allouée en franchise de TVA.

Une autorisation de programme de [……] € courants HT est ouverte.

Le Bénéficiaire programme ses appels de fonds auprès du STIF selon l'échéancier mentionné à titre indicatif dans le dossier de demande de subvention, repris dans l'Annexe 4 de la présente convention.

ARTICLE 3 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVE A L'ENGAGEMENT DES TRAVAUX

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006 et modifié le 10 décembre 2008, le Bénéficiaire doit informer le STIF du commencement d'exécution de l'opération.

Si à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la notification de la présente convention (valant attribution de la subvention), le Bénéficiaire n'a pas transmis aux services du STIF une demande de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et est annulée.

Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision de la directrice du STIF, si le Bénéficiaire établit, avant l'expiration du délai de deux ans, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables.

Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue impossible est désengagée et annulée par décision du STIF.

ARTICLE 4 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVE A LA REALISATION DES TRAVAUX

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006 et modifié le 10 décembre 2008, à 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 désignée à l'article 1er.

Passé ce délai, le Bénéficiaire ne peut plus prétendre recevoir la part de subvention non encore versée.

En outre, le nom du Syndicat des Transports d'Ile-de-France, financeur de l'opération, son logotype, son taux de financement pour ce projet et le nom régional défini par le Schéma Directeur pour ce service seront mentionné :

- sur le panneau de signalisation du chantier,
- sur tous les supports informatifs destinés au public à l'occasion de la réalisation de cette opération.

ARTICLE 5 – MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION

Nonobstant les dispositions des articles 3 et 4 ci-dessus, cette subvention fera l'objet de versements échelonnés intervenant, sur demande du Bénéficiaire, dans les conditions suivantes :

- le versement d'un premier acompte de 15% au vu de l'ordre de service (ou bon de commande) de démarrer les travaux ;

- le versement des acomptes suivants sur présentation des attestations d'avancement précisant le pourcentage des travaux effectués, dans la limite de 60 % du montant total de la subvention ;

- le règlement du solde, soit 25 %, sera subordonné à :

- la production de l'avis d'achèvement des travaux, sans réserve, daté, établi par le Bénéficiaire de la subvention allouée,
- la communication de la date de mise en service de l'ouvrage et des tarifs pratiqués,
- la production de l'état récapitulatif des dépenses HT, mandatées et payées visé par le comptable public,
- un contrôle sur site effectué par le STIF ou son représentant, afin de vérifier la conformité des travaux réalisés par rapport au projet initial ;

Les versements sont effectués au profit du Bénéficiaire, par virement auprès de :

- titulaire du compte : [……]
- code établissement : [……]
- code guichet : [……]
- numéro de compte : [……]
- clé RIB : [……]

Si le coût définitif du projet pris en considération est inférieur à l'estimation sur la base de laquelle la subvention a été attribuée, le montant de la subvention accordée par le STIF est ajusté à proportion et selon le cas :

- le Bénéficiaire devra reverser au STIF les sommes perçues en trop ;
- le solde à verser au bénéficiaire sera réduit en conséquence.

ARTICLE 6 – INVARIABILITÉ DU PROJET

Aucune modification non autorisée par le STIF ne pourra être apportée au projet décrit dans le dossier de demande de subvention visé en préambule, à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention (cf. article 13) et pendant toute la durée des travaux.

S'il est constaté lors de la visite de contrôle effectuée par le STIF ou toute personne dument habilitée par lui, à l'issue des travaux que la réalisation n'est pas conforme au projet décrit dans le dossier de demande de subvention, le Bénéficiaire sera mis en demeure de procéder aux adaptations nécessaires. Le versement du solde sera dans ce cas suspendu.

Si au terme du délai fixé par le STIF, les adaptations demandées n'ont pas été réalisées ou ne sont pas satisfaisantes, les dispositions prévues à l'article 15 seront alors mises en œuvre.

Dans le cas contraire, le solde de la subvention sera normalement versé, sous réserve que les pièces nécessaires au paiement aient été également fournies.

TITRE II : EXPLOITATION DE L'OUVRAGE

ARTICLE 7 – MAITRISE D'OUVRAGE DU "BENEFICIAIRE"

Le Bénéficiaire a l'obligation d'affecter exclusivement aux cyclistes l'usage de la consigne collective aménagée, en priorité aux usagers des Transports publics.

Le Bénéficiaire informe par courrier le STIF, de la date effective de mise en service de la consigne collective. Cette date détermine, conformément à l'article 13 de la présente convention, le terme de celle-ci.

Le Bénéficiaire s'engage à exploiter la consigne collective dans les conditions de la présente convention, pour une durée de 10 ans à compter de la mise en service effective de la consigne collective.

Le Bénéficiaire assume l'entière responsabilité de cet ouvrage et de son exploitation pendant la durée de la convention et notamment en cas de recours formulés par des tiers.

Le STIF ne peut, en aucun cas, ni pendant la durée de la présente convention, ni après son expiration, être mis en cause dans les litiges qui résulteraient des travaux, de la présence ou de l'exploitation de cet ouvrage.

Le Bénéficiaire se charge, seul ou par l'intermédiaire d'un tiers, de l'exploitation de la consigne collective. Il informe le STIF, préalablement avant la mise en service de la consigne, de ses modalités d'exploitation.

Lorsque l'exploitation de la consigne collective est confiée à un tiers par le Bénéficiaire, ce dernier s'engage à faire respecter les engagements de la présente convention au tiers. Le Bénéficiaire ne saurait se prévaloir de la défaillance du tiers à qui il aurait confié l'exploitation de la consigne collective pour s'exonérer des engagements auxquels il a souscrit au titre de la présente convention.

ARTICLE 8 – REFERENTIEL DE QUALITÉ DE SERVICE

ARTICLE 8.1 – ITEMS DU REFERENTIEL DONNANT LIEU A CONTRIBUTION FINANCIERE

Le Bénéficiaire s'engage à respecter les objectifs de qualité de service objets de la présente convention définis par le Schéma Directeur régional. Pour ce faire, il reconnait avoir pris pleinement connaissance du référentiel de service figurant en annexe 1 et met en œuvre les dispositions nécessaires pour le rendre opérationnel dès la mise en service de la consigne collective.

Le référentiel de service du cahier de références technique du stationnement vélos comporte 6 items :

- Item 1 : La mise en place de l'identité régionale de ce service
- Item 2 : Propreté et entretien
- Item 3 : Sécurité et sûreté
- Item 4 : Accessibilité, accueil et information voyageurs
- Item 5 : Tarifs
- Item 6 : Fréquentation et transparence de l'exploitation

A la mise en service de la consigne collective et jusqu'au terme de la présente convention, le Bénéficiaire veille à ce que la consigne collective financée soit conforme au référentiel régional de qualité.

ARTICLE 8.2 – MODALITÉS DE CONTRÔLE DES ITEMS

Le Bénéficiaire adresse au STIF pour le 30 juin au plus tard de l'année n+1, les éléments d'appréciation permettant de justifier le respect de l'ensemble des 6 items définit dans l'article 8.1 au titre de l'année n.

Le STIF se réserve le droit de prendre toute disposition qu'il juge nécessaire (demande de documentation, contrôle sur place comme une visite de type « client mystère », audit) pour contrôler la bonne application de la présente convention.

ARTICLE 9 – FRÉQUENTATION DE LA CONSIGNE COLLECTIVE

ARTICLE 9.1 – OBJECTIF DE FREQUENTATION

Le dimensionnement de la consigne collective est défini par le Bénéficiaire, en conformité avec les principes du référentiel du Schéma Directeur du Stationnement Vélos dans les pôles d'échanges et stations du STIF. Il communique au STIF les éléments justificatifs.

Le Bénéficiaire doit justifier chaque année que la fréquentation de la consigne collective.

Une contribution financière du STIF est attribuée annuellement au Bénéficiaire selon les modalités définies dans l'article 10, si la fréquentation de la consigne est supérieure ou égale à 40%.

ARTICLE 9.2 – MODALITÉS DE CONTRÔLE

La mesure de l'objectif est effectuée sur la base de comptages par le Bénéficiaire ou le gestionnaire. Les modalités de comptage de l'usage (item 6 du référentiel de qualité de service) sont définies dans l'Annexe 1.

Les comptages sont transmis par le Bénéficiaire au STIF avant le 30 juin de l'année n+1.

ARTICLE 10 – ATTRIBUTION DE LA CONTRIBUTION FINANCIERE DU STIF

Le barème suivant s'applique aux systèmes de contribution financière décrit aux articles 8 et 9. Le Bénéficiaire sollicite les contributions financières en communiquant au STIF les éléments justificatifs.

Conformément au barème figurant en annexe 2 :

- dans le cas où le Bénéficiaire satisfait à l'ensemble des items du référentiel de qualité de service : le montant de la contribution financière sera de 100 € / place et par an ;

- dans le cas où le Bénéficiaire satisfait à l'objectif de fréquentation minimal, le montant de la contribution financière sera de 100 € / place et par an, plafonné à 3 000 € par an et par consigne collective ;

En application de l'alinéa précédent, et après réception complète des documents des informations visées aux articles 8.2 et 9.2, une décision de la directrice générale du STIF relative à l'attribution de la contribution financière, en fixant le montant, sera notifiée au Bénéficiaire.

Le STIF versera le montant de la contribution financière dans un délai de 45 jours à compter la notification de la décision susvisée.

Les versements sont effectués au profit du Bénéficiaire, par virement auprès de :

- titulaire du compte : [……]
- code établissement : [……]
- code guichet : [……]
- numéro de compte : [……]
- clé RIB : [……]

ARTICLE 12 – DEMOLITION OU MODIFICATION D'AFFECTATION DE LA CONSIGNE COLLECTIVE

En cas de démolition ou de modification d'affectation de la consigne collective, le Bénéficiaire en informe préalablement le STIF par lettre recommandée avec accusé de réception 6 mois avant la démolition ou la modification.

Dans cette hypothèse, les dispositions de l'article 15 seront alors mises en œuvre.

TITRE III : DISPOSITIONS DIVERSES

ARTICLE 13 – ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention entre en vigueur à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée par le STIF au Bénéficiaire.

La présente convention prend fin à l'issue de la durée d'usage du bien financé fixée à 10 ans après sa date de mise en service effective. Le Bénéficiaire informe préalablement le STIF de cette date conformément à l'article 7.

ARTICLE 14 – DOCUMENTS CONTRACTUELS

Les pièces constitutives de la convention sont les suivantes :

- le présent document, daté et signé ;
- l'annexe 1 : Référentiel de service du cahier de références technique du SDSV ;
- l'annexe 2 : Barème des contributions financières.
- l'annexe 3 : Modalités de mise en place et d'usage du Passe Navigo

ARTICLE 15 - RESILIATION

Dans l'hypothèse visée à l'article 6, la convention est résiliée de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et les sommes déjà perçues par le Bénéficiaire correspondant à la subvention d'investissement visée au titre 1 devront être reversées au STIF.

Dans l'hypothèse visée à l'article 12, la convention est résiliée de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et le produit de la subvention perçue non amorti sera alors reversé au STIF conformément au mode de calcul suivant :

x: : Montant de l'investissement financé par le STIF
n : Nombre d'année de fonctionnement conformes au référentiel de qualité de servie
y : Montant de la subvention perçu à rétrocéder au STIF

$$y = (x/10) \times (10-n)$$

ARTICLE 16 - FRAIS ET DISPOSTIONS DIVERSES

Tous les frais auxquels donnera lieu la présente convention (publication, enregistrement, etc...) seront à la charge du Bénéficiaire.

ARTICLE 17 - LITIGES

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déférés au Tribunal Administratif territorialement compétent.

Fait à Paris, le
en deux originaux.

Pour le Syndicat
des Transports d'Ile-de-France,
La Directrice Générale,

Pour [le Bénéficiaire],
[Le Maire, Le Président]

ANNEXE 1 – REFERENTIEL DE SERVICE DES CONSIGNES COLLECTIVES DE STATIONNEMENT VELO

Item 1 : Identité de la consigne collective

Termes de référence

L'identité proposée par le STIF doit contribuer à résorber l'hétérogénéité qui caractérise le dispositif francilien du stationnement vélo de rabattement sur les pôles pour en optimiser le fonctionnement au niveau local et améliorer sa visibilité au niveau régional.

L'identité proposée par le STIF ne pourra être utilisée que dans les consignes collectives financées par le STIF. L'objectif est d'associer l'image des consignes collectives à un bon niveau de qualité de service sur des ouvrages dont le STIF a reconnu la valeur intermodale.

Référentiel de service

Les mentions autres que la mention du STIF et sa dénomination sont impérativement à proscrire.

L'identité des consignes collective reposera sur un logo portant la dénomination choisie par le STIF qui sera apposée en entrée de local et repris sur chaque panneau de signalisation (piéton et cyclable) les panneaux d'information, à l'intérieur de la consigne,

Pour le jalonnement cyclable sur voirie, le MOA aura recours à la signalétique définie par le STIF.

Le logo sur l'ensemble des panneaux de signalisation, de jalonnement et d'information sera apposé de façon à être visible, à une position avancée par rapport à celles d'éventuels autres logos. Le MOA entretiendra régulièrement les panneaux.

Pour le panneau de positionnement uniquement

- Le logo de positionnement accompagnera la mention suivante « nom STIF de la consigne collective de la gare de…. ».

- La mention pourra être complétée du nom de la consigne collective s'il en a un. Elle le sera obligatoirement si le pôle dispose de plusieurs consignes collectives nécessitant d'être distinguées.

- Le logo de la collectivité MOA et éventuellement celui de la société exploitante pourront compléter le logo proposé par le STIF. En aucun cas le nom de la consigne collective ne sera associé à celui de la commune d'implantation si celui-ci n'est pas aussi celui de la gare, l'objectif étant de lier le plus étroitement possible la consigne collective à sa gare.

Item 2 : Propreté et entretien sommaire

Termes de référence

Le confort d'usage et au-delà le sentiment de sécurité dépendent directement de la propreté d'un ouvrage et du maintien des installations au quotidien. La suspension de ces efforts peut dissuader certaines catégories d'usagers d'utiliser la consigne collective, provoquer une baisse de la fréquentation etc…

Référentiel de service

La satisfaction de cet item dépend essentiellement de la fréquence de passage des équipes en charge du nettoyage et de l'entretien sommaire. Les MOA devront prendre les mesures nécessaires pour que cette fréquence soit adaptée à la configuration du local concerné.

Nettoyage hebdomadaire de l'ensemble des espaces piétons et cyclables (consigne collective, sortie de la consigne, cages d'escalier, sas des cages d'escalier, ascenseurs), enlèvement des détritus, 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, vérification du bon fonctionnement de la montée / descente des racks et des systèmes de sécurité).

Pour les consignes collectives implantées sous forme de consignes modulables, la solidité et la résistance du matériel devront être prouvées par le fournisseur en amont. En moyenne, 3 à 4 interventions par an sont nécessaires dans le cadre de la maintenance curative de l'équipement

Dans tous les cas, le maître d'ouvrage veillera à maintenir en permanence :

- La propreté du local (mûrs, sols…),
- Le dispositif d'éclairage en parfait état de marche,
- La continuité des cheminements piétons et cyclables.
- L'information destinée aux cyclistes sur la nécessité de mettre pied à terre (consignes collectives au sein d'un parc relais).

Item 3 : Sécurité / sûreté

Termes de référence

Les usagers doivent avoir un complet sentiment de sûreté dans les consignes collectives pour eux-mêmes et pour leurs biens. Outre la qualité de l'entretien courant, objet du précédent item, le MOA s'engagera à maintenir en bon état les dispositifs d'accès et de sécurité de la consigne collective.

La satisfaction de cet item dépend de la conception du local. Pour les locaux existants adaptés pour accueillir du stationnement vélo, le maitre d'ouvrage veillera à neutraliser sinon à traiter le maximum de délaissés.

Référentiel de service

La consigne collective ne présentera aucune trace de dégradation due à des actes de malveillance ou d'incivilité. En cas de dégradation (tag, déjection, vitre brisée, mat d'éclairage, candélabre, mobilier rack/arceau dégradé), celles-ci devront être traitées dans un maximum d'une semaine.

Les dispositifs de sécurisation de la consigne collective ne présenteront aucune lacune :

- dispositif anti-intrusion en façades,
- dispositif anti-incendie (blocs sécurité en service, bacs à sable disponibles),
- dispositif anti deux-roues motorisées,
- dispositif anti stationnement longue durée (enlèvement des vélos ventouses)
- pour les consignes collectives concernées, le dispositif de vidéosurveillance devra être en état de marche.

Item 4 : Accessibilité, accueil et information voyageurs

Termes de référence

La consigne collective devra être constamment accessible à l'ensemble des usagers et leur proposer des informations visibles, lisibles et à jour.

Référentiel de service

Accueil et accessibilité

Le MOA veillera à maintenir en permanence l'accessibilité complète pour toutes les catégories d'usagers :

- des cyclistes depuis la voirie jusqu'à chacune des places de stationnement,
- des piétons dans la consigne collective puis jusqu'au domaine ferroviaire conformément à la réglementation.

Le MOA procèdera à l'enlèvement dans les meilleurs délias des obstacles entravant la circulation des vélos et des piétons.

Information voyageurs

L'usager de la consigne collective devra pouvoir accéder facilement à une information visible, lisible et à jour

- sur le fonctionnement de la consigne collective :
  - règles de sécurité et règlement intérieur,
  - tarifs et conditions générales de vente,
  - modalités d'accès (un maximum de pictogrammes sera utilisé afin de mettre en avant les étapes d'accès au service
  - coordonnées de l'exploitant (de préférence le gestionnaire de l'ouvrage directement),
  - horaires d'ouverture de la consigne collective et éventuellement de présence des agents d'exploitation,
  - évènements ponctuels (travaux, fermetures). Un panneau spécifique sera mis en place pour ce type d'informations.
- sur les itinéraires cyclables dans un rayon de 3 Km autours de la consigne collective.

Item 5 : Tarifs

Termes de référence

L'objet de cet item est d'encadrer les tarifs pratiqués dans les consignes collectives pour répondre à de multiples objectifs :

- plafonner les tarifs pour rendre attractifs les consignes collectives (notamment en comparaison du coût de l'abonnement au sein d'un parc relais) ;
- atteindre un équilibre entre niveau de tarif et niveau de prestation pour développer le rabattement vélos vers le pôle et dissuader les usagers résidant à proximité du pôle de se rabattre en voiture sur le pôle ;
- harmoniser les tarifs pratiqués dans les consignes collectives à l'échelle régionale ;
- garantir aux maîtres d'ouvrage des recettes nécessaires pour contribuer au financement des coûts d''entretien de l'ouvrage

Le tarif annuel à la consigne collective sera compris entre 10 et 30 €, son versement s'accompagnera de la signature, par l'usager, du règlement intérieur de la consigne collective.

Aucun tarif préférentiel ne pourra être pratiqué :

- pour d'autres types d'usages que le rabattement (résidents, stationnement de centre-ville, activités),
- en fonction du lieu de résidence des rabattants.

Item 6 : Transparence de l'exploitation

Termes de référence

Le MOA communiquera au STIF chaque année certaines données sur l'exploitation ainsi que des comptages. Ces données devront permettre au STIF :

- de prendre connaissance des dispositions mises en œuvre pour maintenir la qualité de service ;
- de s'assurer que la fonction de rabattement reste prépondérante dans la consigne collective,
- de prendre connaissance des éventuelles difficultés liées à l'activité d'exploitation de la consigne collective.

Référentiel de service

Le MOA adressera au STIF pour le 31 juillet au plus tard de chaque année civile, les éléments suivants :

- les comptages (cf. items 6)
- le nombre total d'abonnements et son évolution annuelle
- un état récapitulatif faisant connaître le montant global des recettes HT de l'année écoulée
- l'évolution générale de l'état des ouvrages et matériels exploités, les travaux d'entretien de renouvellement et de modernisation effectués
- les effectifs mobilisés pour l'exploitation de la consigne collective

Le MOA devra, sur demande du STIF, fournir tous justificatifs complémentaires qui s'avéreraient nécessaires.

Items 6 : la fréquentation de la consigne collective

Le MOA effectuera une fois par an deux comptages horaires du nombre de vélos présents 5 heures consécutivement dans la consigne collective (distinction entre les vélos en situation de rabattement et les autres).

Ces comptages auront lieu chaque année, le mardi et le jeudi de la semaine 25, hors journées exceptionnelles (grèves, manifestations....), entre 7 h et 10 h et entre 15 h et 17 h.

Les différents types d'usages de la consigne collective sont décrits dans le tableau ci-dessous.

Type de stationnement	Remarques
Rabattement en gare diurne	Cible prioritaire du SDSV. La durée moyenne est d'au moins 5 heures
Rabattement nocturne	La durée moyenne du stationnement est supérieure 8h
Résident	Pour les pôles situés en milieu urbain dense, l'offre mise en gare risque de devenir une alternative au manque d'offre dans les lieux d'habitation. La durée moyenne de stationnement est supérieure à 8h
Courte durée	La durée de stationnement est inférieure à 1h30. A priori, ce type de stationnement sera marginal. L'essentiel de cette demande se concentrera sur l'offre d'abris vélos
Moyenne durée	La durée de stationnement est comprise entre 1h30 et 3h.

Les modalités d'enquêtes sont les suivantes :

- un enquêteur avec une fréquence de passage de 1 à 2h par consigne collective.
- Le premier passage doit avoir lieu avant l'heure de pointe du matin (environ 7h du matin) et l'avant dernier passage après l'heure de pointe du soir (environ 20h). Ces horaires ont pour objectif de permettre l'identification du rabattement nocturne et du stationnement résidentiel
- Le dernier passage doit avoir lieu entre 22h et 23h afin d'identifier le rabattement nocturne.

ANNEXE 2 – BAREMES DES CONTRIBUTIONS FINANCIERES DU STIF

Ce barème est commun aux contributions financières de respect du référentiel de qualité de service et de fréquentation. Il s'applique distinctement à chacun d'entre eux.

Consigne collective :

	CONTRIBUTION FINANCIERE ANNUEL	
INDICATEURS	Formule de calcul de la contribution financière	contribution financière maximale
Items du Label	Nb total de places de la consigne collective x 100 €	-
Fréquentation des usagers de la consigne collective	Nb total de places de la consigne collective x 100 €	3 000€

ANNEXE 3 – MODALITES DE MISE EN PLACE ET D'USAGE DE NAVIGO

Définition

Les titres de transport public francilien télébillettiques sont chargeables sur deux types de carte à puce sans contact créées par le Syndicat des transports d'Ile-de-France, autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, et distribuées par les entreprises exploitant le réseau : le passe Navigo (passe personnalisé) et le passe Navigo Découverte (passe déclaratif).

Le système Navigo est le système d'information en charge de la gestion des Produits tarifaires télébillettiques de transports publics franciliens, dont les passes mentionnés ci-dessus et les titres de transport pouvant y être chargés. Il s'appuie notamment sur la technologie sans contact (norme ISO14443), la spécification Calypso et les normes françaises et européennes de codage des données (Intercode, ENV 1545…). Le STIF en a confié la gestion commune aux exploitants du réseau de transport collectif

L'utilisation des passes Navigo dans les consignes collectives répond à plusieurs objectifs :

- Améliorer le service rendu aux usagers des transports publics en renforçant l'intégration modale et en affirmant le caractère intermodal des consignes collectives ;
- Converger vers une lisibilité et cohérence de la gestion des consignes collectives par une homogénéisation de leurs conditions d'accès d'une part, de la collecte et de la gestion des informations sur leur fréquentation d'autres part, grâce au système Navigo.

Périmètre fonctionnel et technique du service expérimenté

Personnes concernées

Les personnes concernées sont les porteurs des passes Navigo, désireux d'utiliser leur passe Navigo pour accéder à la consigne collective.

Définition du passe Navigo

Peuvent être utilisés pour l'accès aux consignes collectives :

- le passe Navigo, en circulation depuis 1998, chargeable en forfaits Intégrale, imagine R, Orange mensuel, Orange hebdomadaire, Gratuité Transport et Solidarité Transport, et bénéficiant de services après vente tels que la reconstitution des titres en cas de perte du passe, moyennant l'enregistrement de l'usager dans un fichier ;
- le passe Navigo Découverte, en service depuis septembre 2007, chargeable en forfaits Orange mensuel et Orange hebdomadaire, sans enregistrement de l'usager dans un fichier.

Description fonctionnelle du service

Le maitre d'ouvrage s'engage à fournir au STIF le mode de gestion du fichier client de la consigne collective et la gestion de l'interface avec le passe Navigo
Les usagers pourront choisir d'accéder à la consigne collective via leur passe Navigo ou via une carte indépendante fournie par le maitre d'ouvrage.

Interopérabilité et sécurité

Charte du système télébillettique Navigo

Pour l'usage de Navigo, le maitre d'ouvrage et le gestionnaire de la consigne collective s'engagent à respecter la Charte du système télébillettique Navigo et à prendre connaissance de ses éventuelles évolutions.

Gestion du risque

En cas de problème de sécurité susceptible d'avoir un impact sur l'intégrité du système Navigo, le maitre d'ouvrage informe le STIF dans un délai maximum de douze heures après en avoir eu connaissance. Une fois le STIF informé, le maitre d'ouvrage dispose de 48 heures pour mettre en œuvre les mesures conservatoires et correctives.

Périmètre technique du service

Le dispositif nécessite uniquement l'enregistrement des numéros de série des passes concernés dans le système d'information local vélo. Cet enregistrement est effectué dans des conditions strictement encadrées
Aucune donnée ne sera inscrite sur les passes Navigo et les passes Navigo Découverte dans le cadre de ce service. Seul le numéro de série du passe est lu par l'équipement. Aucune donnée n'est transmise entre le SI du maitre d'ouvrage et le SI Navigo du STIF.

L'accès au parc de stationnement vélos est contrôlé par un lecteur situé à l'entrée du local. Ce lecteur est certifié RCTIF par application de la Charte du système télébillettique Navigo. Le client présente son passe Navigo, son passe Navigo Découverte ou la carte fournie par le maitre d'ouvrage devant ce lecteur afin d'ouvrir les portes.
La base de données est placée sous la responsabilité d'un hébergeur professionnel reconnu. Cette base est uniquement accessible via un tunnel SSH. Le maitre d'ouvrage transmet au STIF les détails du poste de gestion et le nombre d'accès à ce dernier.
Le poste de gestion modifie les données dans sa base et met à jour celles du serveur. L'accès aux fonctionnalités de ces postes est protégé par des identifiants chiffrés en 3DES. Le poste passerelle formate les données issues de sa base de données dans un fichier binaire transféré via le réseau local au système de contrôle d'accès local de garage à vélos**.**
Le poste de gestion et le poste passerelle disposent de leur propre base de données locale qui est une copie de la base du serveur épurée des informations personnelles des clients.

Utilisation des marques Navigo et Navigo Découverte

- Titularité des Marques STIF

Le STIF déclare être et demeurer titulaire des marques Navigo et Navigo Découverte.

- Reproduction des Marques STIF par le Maitre d'ouvrage

Le STIF autorise le Maitre d'ouvrage à reproduire gratuitement les Marques STIF, conformément aux dispositions, couleurs et conditions précisées dans la charte graphique du STIF et intégré au cahier de références techniques du schéma directeur du stationnement vélos.
Tout projet incluant une ou plusieurs reproductions des Marques STIF ou d'un de ses éléments, seul ou associé à d'autres marques, dans le cadre d'une communication (communiqué de presse, affiches, brochures)

- Informatique et Libertés

En application de la délibération n°03-083 du 16 septembre 2003 de la Commission nationale de l'informatique et des libertés portant adoption d'une recommandation relative à la collecte et au traitement d'informations nominatives par les sociétés de transports collectifs dans le cadre d'applications billettiques, dont les principes sont repris dans la délibération n°2008-161 du 3 juin 2008 portant autorisation unique, le maitre d'ouvrage s'engage à ce qu'aucune donnée relative aux personnes ne soit enregistrée ni traitée en lien avec les numéros de série des passes télébillettiques Navigo.

Le Maitre d'ouvrage s'engage à transmettre au STIF avant la mise en service :

- avant le lancement du processus de déclaration à la CNIL, une note d'information précisant notamment la nature, les traitements et la finalité des données conservées ainsi que le mode de conservation de ces données (durée, process de sécurisation utilisé, …),
- une copie de tous les documents relatifs aux formalités mises en œuvre vis-à-vis de la CNIL.

Responsabilités

Opposabilité des modalités d'utilisation des passes Navigo

Les modalités d'utilisation des passes Navigo dans le cadre de la consigne collective sont opposables au maitre d'ouvrage et au gestionnaire.

Dysfonctionnement

Le maitre d'ouvrage est responsable des dysfonctionnements liés à la consigne collective, notamment des pannes de passes lorsque l'origine de celles-ci provient de la lecture par les équipements de la consigne collective.

Sécurité des utilisateurs du service

Le maitre d'ouvrage s'engage à prendre toutes les mesures de sécurité et de responsabilité vis-à-vis des utilisateurs de la consigne collective. Le STIF ne pourra, en aucun cas, être mis en cause dans les litiges qui résulteraient.
Le maitre d'ouvrage assume l'entière responsabilité pouvant résulter des accidents, dégâts ou dommages relatifs à l'exploitation du service, quelle qu'en soit la cause.

ANNEXE 4 – CALENDRIER DES APPELS DE FONDS POUR LES CONTRIBUTIONS DU STIF A L'INVESTISSEMENT

- appel de fonds pour le versement du premier acompte de 15% au démarrage des travaux en [mois/année], conformément aux délais de validité de la subvention mentionnés à l'article 3 de la Convention de financement et d'exploitation.

- appels de fonds pour le versement des autres acomptes, dans la limite de 60 %, au prorata de l'avancement des travaux, conformément aux principes d'appels de fonds intermédiaires mentionnés dans l'article 5 de la Convention de financement et d'exploitation.

- appel de fonds pour le versement du solde en [mois/année] à l'achèvement des travaux, conformément aux délais de validité de la subvention mentionnés à l'article 4 de la Convention de financement et d'exploitation.

	Année	% appels de fonds	% cumulé appels de fonds
Démarrage travaux		15%	15%
Paiements au prorata de l'avancement		… %	…%
Mise en service		… %	100%

SCHEMA DIRECTEUR DU STATIONNEMENT VELOS

DANS LES POLES D'ECHANGES ET STATIONS D'ILE DE FRANCE

Annexe de la Délibération n° 2011/0049
Au conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France
Séance du 9 février 2011

Sommaire

PREMIERE PARTIE : ELEMENTS DE CONTEXTE ET ENJEUX 3

1. Préambule 3

2. Le diagnostic du dispositif existant 4
2.1. Dispositif existant 4
2.2. Méthodologie du diagnostic 4
2.3. Eléments de diagnostic 4
2.3.1. L'enquête francilienne 4
2.3.2. Les principaux constats 4
2.3.3. Le benchmarking 6
2.4. Synthèse du diagnostic 6

3. Les enjeux du stationnement des vélos en rabattement vers la gare 7
3.1. Développer le rabattement en vélo vers les pôles d'échanges et stations 7
3.2. Aménager systématiquement une offre de stationnement vélo disponible et sécurisé sur chaque pôle ou station 9
3.3. Communiquer sur l'ensemble du dispositif pour faire émerger un effet de réseau 9

DEUXIEME PARTIE : LES ORIENTATIONS ET LES OUTILS 10

1. Les objectifs du schéma directeur 10

2. Le dispositif d'intervention et la déclinaison opérationnelle du SDSV 10
2.1. Les principes de l'investissement du STIF en faveur du stationnement des vélos en rabattement vers les pôles 11
2.1.1. Un référentiel régional de niveau de service à atteindre 11
2.1.2. Une généralisation de l'offre de stationnement vélos de rabattement 12
2.1.3. Des prescriptions pour les nouveaux équipements d'accès aux réseaux structurants 12
2.1.4. Des orientations pour la programmation des projets 13
2.1.5. Des financements des investissements d'équipements 13
2.2. Les principes régissant le fonctionnement des consignes collectives 14
2.2.1. L'incitation financière du STIF au maintien de la qualité de service et de la fréquentation 14
2.2.2. La contractualisation avec les maitres d'ouvrages : la convention liant investissement et exploitation 14
2.2.3. La contractualisation entre le gestionnaire et l'usager 14
2.3. Les principes d'une communication homogénéisée à l'échelle régionale 15

3. La mise en œuvre du SDSV 15
3.1. Un déploiement régional en trois temps 15
3.2. Une première phase de mise en œuvre 15
3.3. Une expérimentation 16
3.4. Une seconde phase de déploiement plus large 16
3.5. Une troisième phase de généralisation 16

TROISIEME PARTIE : CONCLUSION 17

PREMIERE PARTIE : ELEMENTS DE CONTEXTE ET ENJEUX

1. Préambule

Le nouveau PDU d'Ile-de-France, s'est fixé comme objectif le développement de l'usage des transports en commun et des modes dits « actifs ».

Parmi les modes « actifs », qui font l'objet des Défis n°3 et 4 du nouveau PDU, le vélo doit jouer un rôle prépondérant. Si sa pratique est en essor depuis quelques années, du fait notamment des obligations créées par la loi aux gestionnaires de voirie pour aménager des itinéraires cyclables et du développement du vélo en libre service, la part modale globale du vélo dans l'ensemble des déplacements effectués en Ile-de-France est encore nettement insuffisante. C'est notamment le cas pour les déplacements dont le mode principal est les transports en commun : l'accès aux réseaux doit être amélioré, qu'il s'agisse des réseaux ferrés, du métro, des tramways ou des futures lignes T Zen.

Le développement du vélo comme un mode de rabattement plus fiable et apportant une nouvelle offre complémentaire à celle des autres modes doit être défini dans une politique régionale plus structurée, plus ambitieuse au niveau régional comme local, et plus à même de permettre à ce mode d'être progressivement perçu par les Franciliens comme pleinement crédible dans leur mobilité quotidienne.

L'amélioration des accès vélos aux transports en commun doit aussi s'inscrire dans une politique régionale d'organisation de pôles d'échanges multimodaux de qualité, qui tienne compte des besoins spécifiques des différents territoires. Cette politique, qui est formalisée dans le Défi n°2 du PDU, comprend des dispositifs opérationnels de mise en œuvre de référentiels de qualité déjà été mis en place sur les autres modes de rabattement (Schéma Directeur des Parcs Relais en 2006, Schéma Directeur des Gares Routières en 2009). Un dispositif équivalent doit aussi être proposé pour le stationnement de rabattement vélos, pour s'intégrer dès 2011 dans la mise en œuvre du nouveau PDU.

Si l'aménagement des équipements vélos relève de la responsabilité des différents maîtres d'ouvrages, en premier lieu ceux assurant l'intermodalité comme les Parcs Relais, gares routières ou parvis de gares mais aussi ceux des gares ou stations elles-mêmes, le STIF a pleinement vocation, en tant que pilote des politiques d'intermodalité et du PDU, à définir cette nouvelle politique de service. Cela est d'autant plus le cas qu'un de ses enjeux est de pouvoir s'inscrire dans le développement entièrement intégré des différents transports en commun d'Ile-de-France, en matière d'intermodalité, d'information voyageurs, comme plus globalement d'offre ou de tarification.

En avril 2010, le STIF a donc lancé un travail partenarial avec les Conseil généraux, certaines structures intercommunales, les entreprises ferroviaires, des intercommunalités et les associations régionales vélos pour définir un Schéma Directeur du stationnement vélos aux pôles d'échanges et stations de transports en commun.

L'élaboration d'**une politique régionale de service, d'équipement des pôles d'échanges et stations, et de gestion du stationnement vélos de rabattement** est l'objet du Schéma Directeur du Stationnement Vélo de Rabattement (SDSV).

Le SDSV se veut opérationnel, permettant des réalisations concrètes et à court terme.

2. Le diagnostic du dispositif existant

2.1. Dispositif existant

Depuis 2001, le STIF finance, avec la Région Ile-de-France la création de stationnement vélos à proximité des gares. Les aides attribuées aux maitres d'ouvrages ont permis de réaliser près de 4 000 places de stationnement vélos implantées sur plus de 280 gares.
Ces places sont conformes aux prescriptions techniques établies en 2001 : abris couvert, éclairés, permettant une accroche en trois points du vélo.

La maîtrise d'ouvrage a été portée par les collectivités et les transporteurs. Les réalisations ont été planifiées, à l'époque, à l'échelle d'un réseau de transport (SNCF) ou mis en œuvre en fonction des opportunités locales dans le cadre de projets plus globaux d'aménagement de l'intermodalité sur les gares (contrats de pôle PDU, projets des villes…).

2.2. Méthodologie du diagnostic

Une enquête diurne et nocturne a été réalisée sur un échantillon de 180 gares représentatives de la diversité du territoire francilien.
Afin d'étendre le champ de l'étude, un benchmarking réalisé à l'échelle régionale et nationale sur les consignes collectives complète le diagnostic.

2.3. Eléments de diagnostic

2.3.1. L'enquête francilienne

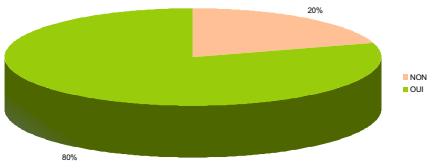
L'échantillon des gares enquêtées est le suivant :

- Une enquête diurne réalisée du 06 au 16 avril 2010 sur 5 lignes de transports collectifs :
  - RER A sur sa totalité,
  - RER D sur sa totalité + les gares de Fontainebleau-Avon et Montereau (Ligne transilien R),
  - Transilien P sur sa totalité,
  - Transilien J à partir de la Gare Saint-Lazare jusqu'à Mantes-la-Jolie via Argenteuil,
  - Tramway T1 sur sa totalité.
- Une enquête nocturne : 25 gares enquêtées, soit 45 aires de stationnement dont 11 sécurisées (2 503 places de stationnement dont 819 sécurisées)

Les 183 gares enquêtées représentent 269 aires de stationnement vélos soit 7 054 places de stationnement vélos.

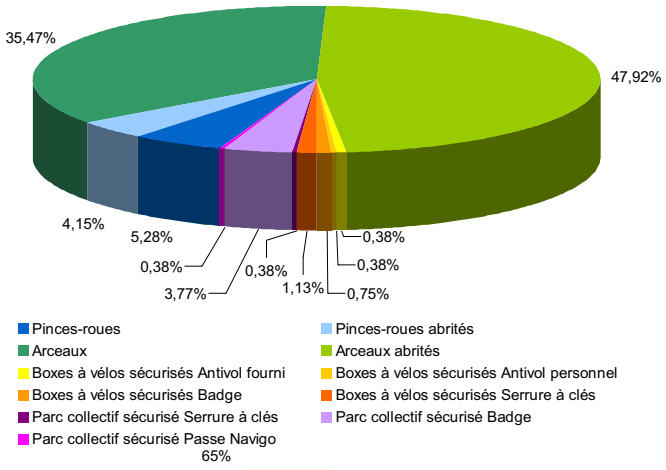
2.3.2. Les principaux constats

Des gares équipées d'arceaux libres d'accès pour permettre aux usagers de stationner leur vélo.

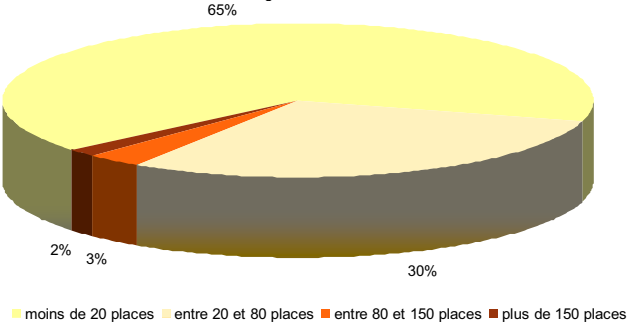


Part des gares ayant ou non du stationnement vélos

146 gares sont équipées d'une ou plusieurs aires de stationnement vélos.



L'équipement de 83 % des gares sont des arceaux. 7,2 % des gares équipées offrent du stationnement sécurisé et fermé.



Deux tiers des gares équipées offrent moins de 20 places de stationnement sur son pôle

Une présence importante de vélos sur les pôles, mais une faible occupation des aires de stationnement aménagées.

Le taux d'occupation[1] moyen des aires de stationnement vélos en Ile-de-France est de 47 %. Le taux de stationnement illicite[2] moyen des gares est de 22 % et le taux de congestion[3] moyen de 69 %. On observe du stationnement sauvage alors que les aires de stationnement ne sont pas pleines :

- 49 % des gares équipées en stationnement vélos ont un taux de stationnement illicite non nul (71 gares) dont :
  - 79 % ont un taux d'occupation inférieur à 75 % (56 gares)
  - 62 % ont un taux d'occupation inférieur à 60 % (44 gares)
  - 48 % ont un taux d'occupation inférieur à la moyenne de 47 % (34 gares)

11% du parc enquêté est neutralisé par du stationnement de deux-roues motorisées.

L'offre légale n'est pas assez attractive ou ne répond pas aux besoins des usagers. Le manque de pertinence des espaces vélos entraine un certain nombre de dysfonctionnements sur les pôles. En effet, le stationnement sauvage des deux-roues entrave l'accessibilité à la gare, notamment sur les cheminements des personnes à mobilité réduite et nuit à la lisibilité du pôle. Il est par ailleurs un frein à l'usage du vélo : le cycliste souhaite avant tout s'assurer de la sécurité de son vélo et recherche un espace de stationnement en fonction de ce critère.

---

[1] **Taux d'occupation =** nombre de vélos correctement stationnés/offre totale de places de stationnement

[2] **Stationnement illicite** = vélo stationné sur l'espace public, éventuellement accroché à du mobilier urbain au détriment des usagers de l'espace public

[3] **Taux de congestion =** (nombre de vélos correctement stationnés + nombre de vélos stationnés illicitement)/offre totale de places de stationnement

Le diagnostic met en valeur l'existence d'un rabattement vélos vers les pôles, mais une inadéquation entre l'organisation de l'offre de stationnement et la demande.

2.3.3. Le benchmarking

L'importante hétérogénéité des dispositifs de stationnement vélo sécurisé

Les benchmarkinkg francilien et national ont permis de mettre à jour les points suivants :

- Maitrise d'ouvrage assurée par les collectivités locales ou les transporteurs (SNCF RATP)
- Gestion en régie municipale, par les transporteurs, exploitant de Parc Relais, exploitants de gare routière,
- En province, l'accès aux équipements est systématiquement facilité par le support billettique TC. 7 des 13 équipements franciliens sont accessibles par badge, dont 2 via le Passe Navigo
- Importante variation de la capacité d'accueil des équipements franciliens (de 10 à 340 places)

Les entretiens avec les gestionnaires ont permis de noter **d'importantes difficultés de suivi de fréquentation et de gestion.**

2.4. Synthèse du diagnostic

Le bilan global des aménagements en faveur du stationnement vélos, effectué en 2010 fait ressortir un constat très mitigé mais riche d'enseignements :

- **une occupation des équipements installés très hétérogène**, pour lesquels la demande effective est souvent difficile à prévoir (fréquentation disparate, selon l'environnement urbain ou topologique des gares, le positionnement du stationnement aux différents accès de la gare, selon que les conditions d'une meilleure sécurisation sont réunies ou non…)

- **une offre hétérogène et parfois mal ciblée à mieux calibrer** : le constat a aussi été fait d'un manque de lisibilité de l'offre, que ce soit au niveau très local de la gare ou au niveau régional, d'un dimensionnement parfois insuffisant sur certaines gares, quand il est a contrario trop ambitieux ou insuffisamment ciblé sur d'autres

- **des difficultés de maitrise d'ouvrage et de gestion à traiter** : le niveau de service offert actuellement s'avère relativement contrasté en l'absence de prescriptions régionales de niveaux de service. La clarification des modalités de gestion des équipements financés apparait aussi comme une condition nécessaire pour garantir une qualité suffisant sur la durée de vie des équipements

- **un manque de visibilité de l'offre de rabattement vélos** : la méconnaissance actuelle de l'existence d'une offre de stationnement vélos dans de nombreuses gares franciliennes, le manque de communication de ses gestionnaires au niveau local et le manque de perception de ces équipements par les usagers comme un service d'intermodalité doivent aussi être pris en compte pour encourager l'usage de ce mode.

Le diagnostic réalisé a permis d'identifier les éléments déterminant pour répondre aux besoins des cyclistes.

- La concentration de l'offre sur les accès au pôle permet une meilleure lisibilité de l'espace de stationnement.

- La nécessité d'implanter les aires de stationnement en fonction des modalités possibles de mise en sécurité (flux de voyageurs, à l'intérieur d'équipements d'intermodalité, sous le champ de vision de la vidéo…)

- La faible distance entre la gare et l'aire de stationnement est un signe fort de l'intermodalité du pôle. Le rapprochement physique du stationnement vélos par rapport aux accès aux quais est l'expression concrète de la priorité donnée au rabattement des modes actifs.

- L'adaptation des équipements pour répondre aux besoins des cyclistes, notamment en matière de sécurité et contraindre le stationnement des deux roues motorisées

- La présence d'aménagements cyclables est un lien entre la ville et le pôle, il assure un déplacement sécurisé au cycliste

- La présence de jalonnement et de signalétique, permet au cycliste de se repérer dans son déplacement de la ville vers le pôle et de localiser l'espace de stationnement vélos.

Concernant les modalités de mise en œuvre de ce type d'équipements par les maitres d'ouvrages, il ressort de ce constat des points de vigilance à intégrer dans la définition d'une nouvelle politique d'intermodalité vélos :

- ne pas sur-dimensionner les premiers équipements mis en place sur un pôle (au risque de décrédibiliser ce type d'offre)

- ne pas fonder entièrement la mise en œuvre sur la disponibilité rapide d'une emprise foncière pas toujours bien positionnée dans la gare (au risque de ne pas en assurer la sécurisation des équipements ni leur gestione)

- veiller à intégrer ces nouveaux équipements d'intermodalité dans un dispositif de communication assurant en premier lieu une identité à cette offre complémentaire à celle des Parcs Relais (au risque que les usagers ne connaissent pas suffisamment cette offre et ne puissent pas identifier de garantie de niveau de service qui doit être donnée par ces équipements)

3. Les enjeux du stationnement des vélos en rabattement vers la gare

3.1. Développer le rabattement en vélo vers les pôles d'échanges et stations

L'ambition de ce Schéma Directeur, dont la mise en œuvre sur le terrain repose sur plusieurs maitres d'ouvrages, est de mettre en place les conditions d'un développement plus cohérent, plus ciblé et plus pérenne du vélo. Le vélo doit en effet devenir progressivement un mode d'accès à part entière aux réseaux structurants de transports en commun, au même titre que les bus ou la voiture.

Le périmètre traité par ce Schéma Directeur concerne donc :

- **les déplacements dont le mode principal est les transports en commun structurants (RER, trains, métros, tramways, T Zen)**
- **les dispositifs de stationnement pour accéder librement à ces transports avec son vélo personnel**

L'aménagement des pistes cyclables, outre le fait qu'il fait l'objet depuis plusieurs années d'aides financières de la Région aux gestionnaires de voiries, est traité plus globalement dans le cadre du Défi 4 du PDU.

Pour autant Le développement du rabattement vélo ne doit pas se faire au détriment de la marche, ni des bus. Le ciblage des projets d'équipement des gares en stationnement vélos et leur articulation avec les autres politiques d'intermodalité apparait d'autant plus nécessaire que :

- d'une part, **le rayon de pertinence du vélo comme mode de rabattement** reste singulier par rapport à celui de la voiture particulière pour un même temps moyen de rabattement, tout en restant équivalent à celui d'un bus (un temps de rabattement moyen de 10 à 15 mn sur une gare correspond à une distance de couverture du vélo de 2,5 à 4 km sensiblement comparable à celle d'un bus, quand la voiture permet de couvrir entre 4 et 5 km)

- d'autre part, **le vélo offre une complémentarité de couverture territoriale intéressante en banlieue**, notamment dans des secteurs denses où la circulation automobile doit être mieux maitrisée et pour des quartiers qui ne sont physiquement pas toujours accessibles en bus (isolés par des coupures urbaines, avec des rues à faible gabarit où les bus ne peuvent circuler…). Le taux d'équipement des ménages en vélos dans ces zones est en outre souvent plus important que dans Paris, constituant de fait des conditions favorables au transfert modal

Le développement d'une politique de stationnement vélos aux gares et stations doit par ailleurs s'articuler avec l'offre modale globale de rabattement. Le vélo apparait en effet comme un complément efficace à ces autres modes, et ce dans des contextes urbains très différents :

- **pôles d'échanges des cœurs de densités urbaines :** il complète plus finement la couverture territoriale de l'offre bus relativement importante (Mobilien, lignes de quartiers, navettes communales…), et ce dans les zones où le PDU met plutôt en avant les modes actifs comme les modes à privilégier pour accéder aux gares

- **pôles d'échanges d'accès des bassins de vie aux réseaux ferrés** situés au-delà de la zone agglomérée dense : l'offre vélos permet de compléter celle des modes motorisés (voiture, covoiturage, bus…), notamment pour les déplacements travail vers domicile de faible distance et nécessitant un achat, une visite… L'équipement important des ménages en vélos loisirs dans ces secteurs fait état d'un potentiel intéressant que n'a pu encore être capté faute d'un stationnement mieux sécurisé

A terme, l'ambition du Schéma Directeur est de passer de 4 000 places actuellement aménagées près des gares et stations RATP ou SNCF selon les premières prescriptions régionales de 2001, à près de 20 000 places au terme du nouveau PDU.

3.2. Aménager systématiquement une offre de stationnement vélo disponible et sécurisé sur chaque pôle ou station

L'objectif est d'offrir l'assurance à l'usager qu'il trouvera dans chaque pôle un espace de stationnement vélo disponible, sécurisé et de qualité.

Deux types de dispositifs exclusivement dédiés au stationnement des vélos pourront être implantés :

- Des abris vélos sécurisés par l'usager, ils devront être éclairés, couverts, permettant une accroche en trois points des vélos. Les arceaux devront être resserrés afin d'éviter le stationnement des deux roues motorisées et implantés à une distance maximale de 70 mètres par rapport aux accès à la gare. L'équipement des deux côtés du faisceau ferré sera recherché.

- Des consignes collectives avec accès via le passe Navigo, avec abonnement de l'usager, dédiés exclusivement au stationnement des vélos et implantés à une distance maximale de 70 mètres par rapport aux accès à la gare.

Un référentiel régional de niveau de service des équipements à installer doit être défini pour garantir à l'usager un niveau de qualité satisfaisant, homogène au niveau régional et pérenne.

3.3. Communiquer sur l'ensemble du dispositif pour faire émerger un effet de réseau

Le succès et le remplissage des équipements de stationnement vélos sont étroitement liés à la communication. Pour une meilleure lisibilité du dispositif, une dénomination commune et une identité visuelle régionale doivent être définies pour l'ensemble des équipements financés.

Les espaces de stationnement vélos seront mentionnés dans la carte des itinéraires franciliens, au sein du site transportidf.com.

Par ailleurs, à l'échelle locale, la signalétique et du jalonnement accompagneront les cyclistes en rabattement et susciteront de nouvelles pratiques.

DEUXIEME PARTIE : LES ORIENTATIONS ET LES OUTILS

1. Les objectifs du schéma directeur

Compte tenu des éléments de diagnostic dégagés et des enjeux qui en découlent, le schéma directeur définit une politique d'équipement, de service et de gestion du stationnement vélos qui se décline en trois axes majeurs. Son l'ambition est de mettre en place les conditions d'un développement cohérent et pérenne du vélo comme mode d'accès à part entière aux réseaux structurants de transports en commun. Sa mise en œuvre repose sur les maitres d'ouvrages.

Objectif 1 : Généraliser sur les gares et stations le déploiement d'un stationnement vélos sécurisé qui s'inscrive dans la politique plus globale d'intermodalité du nouveau PDU sur les pôles d'échanges et réseaux de surface structurants (Tramways et T Zen).

A l'instar des Parcs Relais, le dimensionnement, l'aménagement et la gestion de cette nouvelle offre devront tenir compte de l'environnement urbain dans lequel elle s'inscrit, et des conditions selon lesquelles elle peut être quotidiennement gérée par les différents maitres d'ouvrages de l'intermodalité présents sur le site. Cette offre devra être en mesure de répondre à la diversité des besoins des voyageurs et des contextes territoriaux.

Objectif 2 : Définir un référentiel de qualité de service qui garantisse un niveau de qualité pérenne.

Cette politique de service doit être formalisée, pour les maîtres d'ouvrages, dans un référentiel de qualité dont la mise en œuvre conditionnera les aides financières du STIF.

Objectif 3 : Faire connaitre cette nouvelle offre par des dispositifs de communication et d'information voyageurs plus ciblés, opérationnels pour les maitres d'ouvrages.

Ce dispositif devra prendre en compte les 3 objectifs suivants :

- créer une identité visuelle régionale spécifique permettant à tous les équipements installés d'être identifiés comme une offre de qualité dans un système de transport totalement intégré, et ce aussi bien dans les gares ferroviaires, stations de métros, de tramways ou de T Zen, que dans les Parcs Relais ou gares routières exploités par les différents gestionnaires des pôles d'échanges
- mieux faire connaitre, au niveau régional, les possibilités de rabattement vélos sur les différentes gares des réseaux, au même niveau que les informations déjà disponibles sur les Parcs Relais pour préparer son déplacement (sur internet, dans la carte régionale des Parcs Relais…)
- informer localement les usagers sur l'existence et les modalités d'usage d'une offre dans leur gare (positionnement des équipements dans le pôle d'échanges et arrivée d'une offre nouvelle à sa mise en service)

2. Le dispositif d'intervention et la déclinaison opérationnelle du SDSV

Les principes d'intervention du schéma directeur du stationnement vélo s'articulent autours des principes suivants :

Contractualiser avec les maitres d'ouvrages pour garantir une homogénéité de service à l'échelle régionale et garantir la pérennité des espaces de stationnement vélo

Communiquer autours du dispositif pour inciter au développement de la pratique du vélo

2.1. Les principes de l'investissement du STIF en faveur du stationnement des vélos en rabattement vers les pôles

2.1.1. Un référentiel régional de niveau de service à atteindre

Le référentiel de qualité de service intégré définit les niveaux de services à atteindre. Il encadrera les solutions techniques à proposer par les maitres d'ouvrages pour mieux répondre aux spécificités locales. Les modalités de mise en œuvre de ce référentiel sont définies dans le cahier de références techniques associé au schéma directeur.

Deux types d'équipements, exclusivement dédiés au stationnement des vélos pourront être implantés en fonction du diagnostic effectué localement par les maîtres d'ouvrages :

- **des abris vélos** d'une capacité minimale de 20 places par accès au pôle et de 40 places par pôle ou station, de 10 places pour les stations de tramway ou de TZen.

Exemples d'abris actuels :

- **des consignes collectives :** accessibles uniquement par le passe Navigo et avec abonnement, elles pourront être installées dans les pôles ou stations de métros où une sécurisation plus importante s'avère nécessaire. D'une capacité minimale de 20 places et facilement extensible, l'installation de ces consignes nécessite, pour leur fonctionnement, la présence de gestionnaires d'équipements d'intermodalité dans le pôle ou la station (Parcs Relais, gares routières, gares ou stations). Elles doivent être implantés en premier lieu à l'intérieur des ouvrages existants (Parcs Relais ou gare), à défaut sur l'espace public (parvis, gares routières…). Lors de la création de consigne collective, l'implantation d'un abris, permettant un stationnement gratuit à l'usager, sera systématique.

Types de consignes collectives pouvant être implantées sur voirie, en Parcs Relais ou en gare :

Le référentiel de qualité de service encadre notamment :

- **Le dimensionnement** : abris nombre de 20 places minimum en priorité sur l'accès principal et nombre maximum de 40 places par accès de gare. Pour les Tzen et tramways : 10 places en abris par station, et consigne collective de 30 places aux stations de correspondance avec les modes lourds (gares),

- **L'implantation** (à moins de 70 mètres d'un accès aux quais, sur un cheminement fréquenté du pôle ou de la station à toutes heures de la journée. Pour les consignes : en priorité au sein des Parcs Relais ou à défaut sur l'accès principal proche des accès aux quais)

- **La couverture et l'éclairage des stationnements**, **la propreté et la netteté des équipements**

- **La mise en sécurité du stationnement** :

    - caractéristiques et écartement des points d'attaches, couverture et éclairage, accès par Pass Navigo dans le cas des consignes collectives avec borne d'appel)
    - Dissuasion vidéo : installation des abris dans le champ de vision de caméras sur les espaces publics hors domaine ferroviaire quand elles existent

- **L'information des voyageurs** : identité visuelle régionale, signalétique directionnelle de jalonnement des équipements sur les cheminements principaux du pôle d'échanges, information clients

et pour les consignes collectives uniquement :

- La fixation d'un tarif annuel encadré (entre 10 et 30 €), assortie d'une charte à signer par les clients sur les règles d'usage de ce service

- L'évaluation de la fréquentation et du niveau de service obtenu par le maitre d'ouvrage

2.1.2. Une généralisation de l'offre de stationnement vélos de rabattement

Tous les pôles de transports franciliens devront être à terme équipés d'abris vélos (gares ferroviaires, gares RER, stations de métro, tramway, T Zen)

Concernant la création de consignes collectives ou un dimensionnement initial supérieur à celui encadré par le référentiel, les aides financières du STIF seront conditionnées par la production, par le maitre d'ouvrages, d'éléments d'études permettant de justifier les éléments nécessaires à la réussite du projet :

- topographie du site dans rayon de 3 km autours du pôle, coupures naturelles et artificielles (cours d'eau, autoroutes, voies ferrées…), densité urbaine (nombre d'emplois et d'habitants…)
- fréquentation du pôle
- présence d'aménagements cyclables
- pratiques de stationnement vélos actuelles identifiées sur le pôle
- modalités de gestion arrêtées (maitrise foncière, gestionnaire, calendrier prévisionnel…)

2.1.3. Des prescriptions pour les nouveaux équipements d'accès aux réseaux structurants

Tout nouvel équipement d'accès aux réseaux structurants intègrera une offre de stationnement vélos :

- nouvelle gare ou station (gare SNCF, terminus métro, Tram ou Tzen, stations Arc Express…) doit comporter une offre vélos en consigne collective et des abris
- Parc Relais au sol créé ou étendu de plus de 50 places devra comporter, a minima, un abris de 20 places
- Parc Relais en ouvrage créé ou réhabilité intégrera une consigne collective proche de l'entrée du Parc

2.1.4. Des orientations pour la programmation des projets

Concernant la programmation des projets sur des équipements d'accès au réseau existants, en conformité avec les orientations du PDU il conviendra de prioriser :

1- les pôles d'échanges ou stations situés dans les secteurs congestionnés de la région (dits « pôles situés au cœur des densités urbaines» dans le Défi 2 du PDU), en privilégiant ceux dont les rabattements se font actuellement plus massivement en voiture.

2- les pôles situés à la frange des urbanisations (dits « pôles d'accès des bassins de vie au réseau ferré »), pour lesquels le fort équipement des ménages en vélos n'a pu encore s'exprimer faute d'équipements disponibles.

3- plus généralement, les pôles d'échanges en cours de réaménagement ou de rénovation, pour lesquelles l'offre vélos n'a pas encore été traitée (pôles du 1er PDU notamment).

A terme, l'ambition du Schéma Directeur est de passer de 4 000 places actuellement aménagées près des gares et stations RATP ou SNCF selon les premières prescriptions régionales de 2001, à près de 20 000 places au terme du nouveau PDU.

2.1.5. Des contributions du STIF pour l'investissement

Afin d'encourager la création d'un maillage territorial, les effets réseaux (itinéraires cyclables) seront bonifiés. Cette disposition valorise l'engagement des maîtres d'ouvrages en faveur des déplacements cyclables.

	Pôle sans itinéraires cyclables continus (rayon de 800 m)	**Pôle avec itinéraires cyclables continus (rayon de 800 m)**	**Part STIF**	**Part MOA**
Abris couverts permettant une accroche en 3 points (capacité minimale de 20 places, soit 10 arceaux)	10 K€ /abris 20 pl.	14 K€ /abris 20 pl.	100% du prix plafond	Variable (complément au prix plafond)
Consignes collectives accessibles par le passe Navigo (capacité minimale de 30 places)	54 K€ /local 30 pl.	60 K€ /local 30 pl.	100% du prix plafond	Variable (complément au prix plafond)

Pour les consignes, ces contributions seront encadrées par une convention liant investissement et exploitation entre le STIF avec le maitre d'ouvrage concerné.

2.2. Les principes régissant le fonctionnement des consignes collectives

2.2.1. Contribution du STIF au maintien de la qualité de service et de la fréquentation

Pour les consignes collectives, qui génèrent des contraintes et des coûts d'exploitation plus importants, le STIF apporte une contribution financière aux maitres d'ouvrages propriétaires de ces équipements pour favoriser le maintien d'un niveau de qualité de service conforme au référentiel du Schéma Directeur.

Le STIF met en place deux types d'incitations financières pour maintenir le référentiel de qualité de service des consignes collectives. Elles s'articulent autours de deux objectifs :

- Le respect du référentiel de qualité de service (entretien, netteté) : 100 €/place/an
- La fréquentation, (taux de remplissage et de fidélisation des clients) : 100 €/place/an, plafonné à 3K€ par consigne collective

Ces contributions sont versées au maitre d'ouvrage propriétaire de la consigne collective dans le cadre d'une convention liant investissement et exploitation. Elles ne sont accordées par le STIF qu'après transmission des éléments d'appréciation de la qualité effective de l'équipement financé et de sa fréquentation.

Le STIF effectue, en tant que de besoins, un contrôle sur site par ses propres moyens ou par un prestataire qu'il missionne à cet effet.

2.2.2. La contractualisation avec les maitres d'ouvrages : la convention liant investissement et exploitation

Cette convention a pour objet de garantir une homogénéité et une lisibilité du service de stationnement vélos sur l'ensemble du territoire francilien, par un engagement plus formel des maitres d'ouvrages vis-à-vis du STIF.

Elle définit les modalités de participation financière du STIF au projet d'aménagement (montant de la participation, conditions et modalités de versement de la contribution financière du STIF) et concernant les incitations financières

La convention encadre notamment :

- Les obligations générales du propriétaire
- Le contenu minimal de l'équipement
- Les engagements du propriétaire en matière de suivi de la qualité de service (respect du référentiel)
- Le suivi de la fréquentation : taux de renouvellement des abonnements, nombre de nouveaux usagers

2.2.3. La contractualisation entre le gestionnaire et l'usager

Les consignes collectives étant un service complémentaire des abris, les usagers devront participer symboliquement à leur fonctionnement et signer une charte de l'usager. La démarche d'abonnement responsabilisera l'usager et permettra au maître d'ouvrage d'apprécier la fréquentation de la consigne collective vélo.

2.3. Les principes d'une communication homogénéisée à l'échelle régionale

Le dispositif de communication propose de :

- créer une identité visuelle et un nom régionaux permettant à tous les équipements installés d'être identifiés comme une offre de qualité dans un système de transport totalement intégré, et ce aussi bien dans les gares ferroviaires, stations de métros, de tramways ou de T Zen, que dans les Parcs Relais ou gares routières exploités par les différents gestionnaires des pôles d'échanges

- mieux faire connaitre, au niveau régional, les possibilités de rabattement vélos sur les différentes gares des réseaux, au même niveau que les informations déjà disponibles sur les Parcs Relais (carte régionale en cours de mise à jour, informations sur internet transport idf.com…)

- informer localement les usagers sur l'existence et les modalités d'usage d'une offre dans leur gare (positionnement des équipements dans le pôle d'échanges et arrivée d'une offre nouvelle à sa mise en service)

3. La mise en œuvre du SDSV

3.1. Un déploiement régional en trois temps

La mise en œuvre de cette nouvelle composante de la politique d'intermodalité doit être structurée en tenant compte en premier lieu des enjeux territoriaux spécifiques à chaque pôle d'échanges tels qu'ils sont caractérisés dans le nouveau PDU, mais aussi des capacités des différents maitres d'ouvrages à qualifier localement les besoins et à porter les projets.

Les modalités de mise en œuvre des projets et l'évaluation de leur impact devront aussi être expérimentées, en étroite collaboration avec les différents maitres d'ouvrages susceptibles de contribuer à la mise en œuvre de ce Schéma Directeur, dès l'approbation du Schéma Directeur. Cette phase parait indispensable pour affiner les différents dispositifs de mise en œuvre et de communication des projets et pour en évaluer l'impact auprès des voyageurs.

3.2. Une première phase de mise en œuvre

La première phase de mise en œuvre, comprenant l'expérimentation et devant donner lieu à une évaluation, comprendra :

- la définition, par le STIF à échéance d'avril 2011, de l'identité régionale de ce nouveau produit, et des flyers ou dépliants d'information locale des voyageurs à disposition des maitres d'ouvrages (d'ici juillet 2011)
- le lancement d'expérimentations de courte durée sur une dizaine de sites, à mettre en œuvre à échéance maximale de fin 2011 dans le cadre de conventions d'expérimentation
- la diffusion du cahier de références techniques pour permettre aux maitres d'ouvrages de monter des projets en conformité avec le Schéma Directeur (d'ici juillet 2011)
- l'identification de principes généraux de programmation régionale, permettant d'inscrire l'action des maitres d'ouvrages dans les enjeux de mise en œuvre du nouveau PDU
- l'identification d'une première tranche de projets potentiels à mettre en œuvre et intégrant les enseignements des expérimentations

3.3. Une expérimentation

La phase expérimentale a pour vocation :

- de vérifier l'efficacité des orientations techniques du Schéma Directeur (équipement, référentiel de qualité…)

- de définir plus concrètement les conditions de mise en œuvre des équipements et les outils nécessaires pour monter les projets sous tous leurs aspects (maitrise d'ouvrages, gestion, communication)

- de s'assurer de la perception de ce nouveau produit, de son succès en terme de fréquentation, et de son efficacité en terme d'offres de rabattement

Cette phase est menée avec un panel représentatif de maitres d'ouvrages : maitres d'ouvrages de Parc Relais, collectivités locales propriétaires de parvis de gares, propriétaires de gares ferroviaires ou stations (SNCF, RATP).

Elle sera constituée majoritairement de projets comprenant des consignes collectives, de projets d'abris vélos, mais aussi de projets mixant les deux types d'équipements (pour vérifier la complémentarité ou non de ce schéma).

Chaque projet d'expérimentation, d'une durée de 18 mois, fait l'objet d'une convention avec le STIF fixant les modalités de financement, de mise en œuvre et d'évaluation par les usagers, les maîtres d'ouvrages et gestionnaires.

Le choix des sites, à effectuer d'un commun accord entre le STIF, les maitres d'ouvrages et collectivités concernées, et l'évaluation finale de ces expérimentations seront examinés dans le cadre du Comité de Pilotage du Schéma Directeur.

Cette expérimentation permettra de clarifier le montage opérationnel des projets : propriété ou mise à disposition temporaire du foncier, réalisation des travaux, propriété de l'équipement, gestion de son exploitation et suivi de ses résultats (qualité, fréquentation…).

L'efficacité du SDSV sera évaluée à travers quatre angles :

- notoriété de la « marque » (échantillon régional et échantillon des communes équipées)
- enquêtes auprès des clients du dispositif sur l'usage (pratiques, transfert et/ou complémentarités modales, service offert…)
- un bilan du développement des aménagements cyclables autour des gares équipées
- un bilan économique de l'exploitation

3.4. Une seconde phase de déploiement plus large

Une seconde phase de déploiement à plus grande échelle, intégrant les enseignements de l'expérimentation, sera engagée à partir du dernier trimestre 2011 sur une cinquantaine de gares et sur tous les nouveaux équipements créés (Parcs Relais, stations de tramway ou de TZen…).

3.5. Une troisième phase de généralisation

A terme, l'objectif est d'avoir fini d'équiper l'ensemble des gares et stations de banlieue à l'échéance du PDU.

TROISIEME PARTIE : CONCLUSION

Le schéma directeur du stationnement vélos propose une nouvelle politique en faveur du développement du rabattement des modes actifs vers les transports en commun. Il a pour objectif de satisfaire les usagers et de développer la pratique du vélo.

L'homogénéisation régionale du dispositif et des déclinaisons locales sont les fondements d'une mise en œuvre de qualité.

Le succès du dispositif est dépendant de la hausse de la pratique du vélo et de la capacité des maitres d'ouvrages à déployer des itinéraires cyclables desservant les gares.

Compte tenu de l'évolution rapide de la pratique du vélo en Ile-de-France et du manque de recul sur les usages, le SDSV sera évalué au terme de la phase expérimentale et de la deuxième phase de mise en œuvre plus large.

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
11 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n°2011/0033
Séance du 9 février 2011

Prévention et sécurité sur les réseaux de bus privés Approbation de la convention entre le STIF et la Région Ile-de-France portant sur le financement du programme d'équipements sécurité sur les réseaux de bus privés

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,

VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le rapport n °2011/0033/0072/0073/0074 ;

VU l'avis de la commission de la qualité de service du 3 février 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : La convention entre le STIF et la Région Ile-de-France pour le versement au STIF d'un montant pluriannuel de 13 176 757 € courants pour le financement du programme d'équipements sécurité des réseaux Optile et annexée à la présente délibération est approuvée.

ARTICLE 2 : Les financements correspondants seront portés au budget 2011 du STIF dès la prochaine décision modificative.

ARTICLE 3 : La directrice générale est autorisée à signer la convention visée à l'article 1er de la présente délibération.

ARTICLE 4 : Un comité de suivi et d'évaluation « prévention et sécurité » composé d'administrateurs/trices du STIF de conseiller/es régionaux, de représentant/es des syndicats, des usagers, des transporteurs et comprenant des représentants de l'Etat (Ministère de l'intérieur) est mis en place.

ARTICLE 5 : Une évaluation par un bureau d'étude indépendant sera réalisée, permettant de mesurer la pertinence de l'efficacité de la politique de prévention et de sécurité dans les transports et de proposer, le cas échéant, les améliorations possibles. Le cahier des charges de cette évaluation sera défini par le comité de suivi et d'évaluation « prévention et sécurité ».

ARTICLE 6 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

ANNEXES A LA DELIBERATION

CONVENTION RELATIVE
A LA PARTICIPATION DE LA REGION AU FINANCEMENT
D'EQUIPEMENTS DE SECURITE SUR LE RESEAU OPTILE

Entre,

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) établissement public administratif dont le siège est situé 39 bis rue de Châteaudun à Paris (9ème), N° SIRET 287 500 078 00020, dénommée ci-après le « STIF » représenté par sa Directrice Générale, Madame Sophie MOUGARD, dûment habilitée,
d'une part,

et

la Région d'Ile-de-France, ci-après dénommée la Région, représentée par le Président du Conseil régional, M. Jean-Paul HUCHON, en vertu de la délibération de la Commission permanente du Conseil Régional n° CP 11-152, en date du 27 janvier 2011, d'autre part.

Préambule :

Afin de prévenir le risque d'attentats et de renforcer la sécurité dans les transports publics franciliens, trois programmes d'investissement en matière de sécurité ont été menés par la préfecture de police, le STIF, les opérateurs de transports et la Région Ile-de-France. Ces programmes d'investissement se sont inscrits en complément des renforcements des moyens humains déployés sur le terrain.

Consécutivement à l'élaboration de ces trois programmes d'investissements, de nouvelles actions à mettre en œuvre dans le cadre d'un complément au 3ème programme de sécurité ont été identifiées.

Elles consistent notamment à accompagner le STIF sur le déploiement de la radiolocalisation, la vidéosurveillance, ainsi que la mise en place de cabines anti agression sur le réseau OPTILE.

Un travail d'identification des réseaux rencontrant des problèmes de sécurité et n'étant pas complètement équipés des investissements de vidéo, radiolocalisation et/ou cabines anti-agression a été mené par le STIF.

Ce travail a permis de proposer le programme d'investissement suivant dont le financement par le STIF a déjà fait l'objet d'une approbation par son Conseil du 2 juin 2010.

Les actions proposées sont, dans tous les cas, complémentaires au renforcement des présences humaines sur les réseaux. Elles facilitent leurs possibilités d'intervention.

- **La vidéosurveillance embarquée :**

Le STIF a identifié 33 entreprises pour lesquelles l'équipement de 2 093 véhicules est nécessaire, soit en primo-équipement (pour les deux tiers du programme), soit en renouvellement de matériel existant (le tiers restant).

Un cahier des charges définissant les spécificités techniques de l'opération a été mis au point entre le STIF et OPTILE. Il a abouti à des spécifications précises qui tiennent compte des dernières mesures réglementaires encadrant la vidéosurveillance (arrêté du 3 août 2007 portant définition des normes techniques des systèmes de vidéosurveillance).

Le programme proposé représente un coût total de 13 434 300 €HT.

- **La géo/radio localisation des véhicules :**

Le STIF a identifié 41 entreprises pour lesquelles l'équipement de 1 938 véhicules est nécessaire, soit en primo-équipement (pour les deux tiers du programme), soit en renouvellement de matériel existant obsolescent (le tiers restant).

L'équipement en radio ou géo localisation des véhicules est ou non, selon les entreprises, associées au programme de vidéosurveillance dans leur système d'exploitation. Ces systèmes permettent par ailleurs une meilleure régulation de l'exploitation du réseau, ainsi que le développement de l'information en temps réel.

Chaque programme s'adapte à l'organisation et aux outils d'exploitation de chacun des réseaux, et est conçu en cohérence avec les modalités fonctionnelles définies par chacun des groupes de transport.

Le programme proposé représente un coût total de 12 390 760 €HT.

- **Mise en place de cabines anti-agression pour protéger le poste du chauffeur :**

A la demande d'entreprises au vu de la situation locale des réseaux, des véhicules peuvent être équipés en cabines anti-agression pour protéger le poste du conducteur,

Les véhicules de la société CIF (Courriers de l'Ile-de-France) n'en sont aujourd'hui pas équipés et, compte tenu des événements survenus en juillet 2010, l'entreprise souhaite désormais la mise en place de ce dispositif de protection.

Le programme proposé représente 131 véhicules à équiper pour un montant de 528 454 € HT.

ARTICLE 1 : Objet de la convention

La présente convention a pour objet de fixer les conditions par lesquelles la Région Ile-de-France verse au STIF une subvention portant sur sa participation au financement des équipements de sécurité sur le réseau OPTILE.

ARTICLE 2 : Modalités de participation financière de la Région

La Région participe au financement des équipements de sécurité sur les réseaux OPTILE d'un montant total de 26 353 514 €, à hauteur de 50 % dans la limite d'un montant maximum de 13 176 757 €.

Le plan de financement global est le suivant :

Programme	Participation STIF (50%)	Participation maximum de la Région (50%)	Coût total
Vidéosurveillance embarquée	6 717 150€	6 717 150€	13 434 300€
Géo/radiolocalisation des véhicules	6 195 380€	6 195 380€	12 390 760€
Cabines anti-agression pour le poste du chauffeur	264 227€	264 227€	528 454€
MONTANT TOTAL	**13 176 757€**	**13 176 757€**	**26 353 514€**

ARTICLE 3 : Dispositions financières

3.1 Modalités de versement de la subvention régionale

Les versements de la subvention régionale sont effectués conformément au règlement budgétaire et financier de la Région. Ils se réalisent au fur et à mesure de l'avancement des travaux et sur demande du STIF avec :

- un état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- un titre de recettes appuyé des copies des mandats attestant des dépenses réalisées, certifiées conforme par l'Agent comptable du STIF.

Le comptable assignataire est le Receveur Général des Finances de Paris, Trésorier-Payeur-Général pour la Région Ile-de-France.

3.2. Révision du montant subventionné

Le montant de la subvention, tel qu'indiqué à l'article 1 de la présente convention, constitue un plafond.

Dans le cas où la dépense réelle engagée par le STIF s'avère inférieure au montant total initialement prévu, la subvention régionale attribuée est révisée en proportion du niveau d'exécution constaté, par application du taux indiqué à l'article 1 de la présente convention. Elle fait l'objet d'un versement au prorata de la dépense réalisée, effectivement justifiée, voire d'un reversement à la Région en cas de trop perçu.

3.3. Mandatement

Ces versements sont effectués sur le compte ouvert au nom de « l'Agent comptable du STIF » à la Recette Générale des Finances de Paris n° 10071 75000 00001005079 72 et sur présentation d'une demande de versement de subvention.
Le comptable assignataire est le Receveur Général des Finances, Trésorier Payeur Général de la Région d'Ile-de-France, 94, rue Réaumur, 750002 PARIS.

ARTICLE 4 : Obligations du bénéficiaire :

4.1 Obligations relatives au projet subventionné

Le STIF s'engage :

- à assurer l'instruction technique des demandes de paiement qu'il reçoit des entreprises d'OPTILE,
- à s'assurer de la bonne exécution financière et technique du dispositif, ainsi que du respect du calendrier,
- à effectuer un contrôle financier et technique des équipements réalisés,
- à maintenir l'affectation des équipements réalisés
- à informer la Région en cas de démolition ou de modification d'affectation des équipements réalisés
- à informer la Région de toute modification substantielle ou impactant significativement le service offert aux voyageurs et à lui communiquer le descriptif détaillé des modifications
- à informer la Région de toute réalisation non conforme au contenu du programme subventionné.

4.2 Obligations administratives et comptables

Le STIF s'engage :

- à informer la Région des autres participations financières attribuées en cours d'exécution de la présente convention et relatives à l'objet de cette dernière,
- à informer la Région par écrit, documents à l'appui, de toutes difficultés juridiques ou financières susceptibles de perturber la bonne exécution de ses engagements dans la présente convention,
- à conserver pendant dix ans les documents comptables et les pièces justificatives,
- à faciliter tout contrôle par la Région, ou par toute personne habilitée à cet effet, sur pièces ou 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,
- à tenir une comptabilité analytique relative au projet subventionné.

4.3 Obligations en matière de communication

Le STIF s'engage, afin de participer à la notoriété et à la lisibilité de l'action de la Région Ile-de-France :

- à faire apparaître la contribution régionale pour toutes actions de communication menées par le STIF ou par les entreprises d'OPTILE liées à l'objet de la présente convention.

L'information relative à ce soutien prend la forme de la mention « action financée par la Région Ile-de-France » et de l'apposition du logo régional conformément à la charte graphique régionale.

Le bénéficiaire autorise à titre gracieux la Région à utiliser les résultats du projet subventionné (publications y compris photographiques, communication à des tiers…) à des fins de communication relative à l'action régionale. La Région ne revendique aucun droit de propriété intellectuelle sur le projet. Toute utilisation ou exploitation commerciale du projet par la Région est interdite.

ARTICLE 5 : Date d'effet et durée de la convention

La présente convention prend effet à compter de sa date de notification par lettre avec accusé de réception adressée par la Région Ile-de-France au STIF. Sa durée prend fin avec le paiement du solde des appels de fonds présentés par le STIF.

ARTICLE 6 : Restitution de la subvention régionale

En cas d'inexécution par le bénéficiaire de ces obligations contractuelles ou d'une utilisation de la subvention non conforme à leur objet, cette dernière est restituée.
Dans ce cas, il sera procédé à la résiliation de la présente convention dans les conditions prévues à l'article 8 ci-dessous.

En outre, la Région se réserve le droit d'exiger le remboursement de tout ou partie de la subvention, au regard de la qualité des prestations effectuées.

Avant toute demande de restitution de tout ou partie de la subvention, le bénéficiaire est invité à présenter ses observations écrites sur les conditions d'exécution du projet subventionné.

Tous les frais engagés par la Région pour recouvrer les sommes dues par le bénéficiaire sont à la charge de ce dernier.

ARTICLE 7 : Modification de la convention

Toute modification de la présente convention fait l'objet d'un avenant préalablement soumis à l'approbation de la Commission Permanente du Conseil Régional.

ARTICLE 8 : Résiliation de la convention

La Région peut prononcer la résiliation de la présente convention pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme du délai, qui ne peut être inférieur à quinze jours, indiqué par la décision notifiée par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal par la Région.

La Région peut en outre prononcer la résiliation en cas d'inexécution d'une ou plusieurs de ses obligations par le bénéficiaire de l'aide régionale. Dans ce cas, la Région adresse au bénéficiaire une mise en demeure de remplir les obligations inexécutées dans un délai fixé. Si, au terme de ce délai, les obligations mentionnées dans la mise en demeure restent en tout ou partie inexécutées, la Région adresse au bénéficiaire la décision de résiliation. Cette décision prend effet à la date de réception de la lettre recommandée avec avis de réception notifiant la décision, sauf s'il en est disposé autrement par cette décision.

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la date de prise d'effet de la résiliation. La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation du bénéficiaire par la Région.

La résiliation de la convention implique la réalisation d'un arrêté définitif des comptes, et la restitution de tout ou partie de la subvention versée par la Région.

ARTICLE 9 : Règlement des litiges

Les litiges éventuels qui n'auront pu recevoir de solutions amiables seront soumis au tribunal administratif de Paris.

Fait en deux exemplaires originaux.

A Paris, le

Pour le Syndicat des Transports d'Ile-de-France,	**Pour la Région d'Ile-de-France,**
La Directrice Générale des Services,	**Le Président du Conseil Régional,**
Sophie MOUGARD	**Jean-Paul HUCHON**

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
11 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n°2011/0072
Séance du 9 février 2011

Prévention et sécurité sur les réseaux de bus privés Conventions relais pour une Politique de prévention sur les lignes de bus privés desservant les territoires en Politique de la ville

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,

VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le rapport n °2011/0033/0072/0073/0074 ;

VU l'avis de la commission de la qualité de service du 3 février 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : La convention relais pour une politique de prévention sur les réseaux en politique de la ville annexée à la présente délibération est approuvée.

ARTICLE 2 : Elle concerne les réseaux suivants :
- Arlequin
- Bord de l'eau
- Brie Centrale
- Communauté de Communes du Val d'Essonne
- Chatelet en Brie
- Citalien 065 487 077
- Etampois
- Genovebus (CEAT)
- Genovebus (Daniel Meyer)
- Genovebus - ligne 6 (Athis Cars)
- Paladin
- Seine et Marne Express 064 177 034 (Veolia Nemours)
- Seine et Marne Express – 097 177 017 (Darche Gros)
- Mobilien 065-065-050 (Véolia Moissy)
- Sol'R
- STILL
- Tramy Elargi
- Val d'Yerres

ARTICLE 3 : Les entreprises signataires de cette convention sont les suivantes :
- Bièvre Bus Mobilité
- Daniel Meyer et sa filiale Ormont
- Darche Gros

- Garrel et Navarre
- CEAT
- STRAV
- Veolia Nemours
- AMV
- Veolia Moissy
- STA

ARTICLE 4 : La directrice générale est autorisée à signer les conventions particulières, sur la base de la convention type visée à l'article 1er, pour les réseaux visés à l'article 2, avec les entreprises visées à l'article 3 de la présente délibération.

ARTICLE 5 : La Directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

CONVENTION SIGNEE ENTRE LA SOCIETE XXX ET LE STIF
POUR UNE POLITIQUE DE PREVENTION SUR LES RESEAUX EN POLITIQUE DE LA VILLE

ENTRE

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39 bis – 41 rue de Châteaudun à Paris (9ème), n° SIRET 287 500 078 00020, représenté par sa Directrice Générale, Madame Sophie MOUGARD, dûment habilitée, en vertu de la délibération n°2011
  Ci-après désigné « le STIF »

d'une part,

ET

- La Société xxx inscrite au registre du commerce sous le n° dont le siège est à, dénommée ci-après « l'entreprise » et représentée par xxx
  Ci-après désignée « l'entreprise »

Vu la délibération n°2007/00456 du conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France du 11 juillet 2007 portant sur les nouveaux dispositifs Politique de la ville mis en place par le STIF,

Vu la délibération n°2008/0473 du conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France du 9 juillet 2008, portant sur la régularisation de subventions

Vu la délibération n°2011/ du conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France du 9 février 2011 portant sur,

Vu la convention pour une politique de prévention sur les lignes privées desservant les quartiers Politique de la ville en date du 1er février 2008.

Préambule

Depuis 1994, la politique de prévention du STIF en faveur des réseaux repose sur le financement d'agents d'accompagnement effectuant un travail de prévention et d'assistance aux voyageurs et aux conducteurs, sur les lignes de bus desservant les territoires classés en Politique de la ville (ZUS, CUCS.)

Fortes de leur expérience, les entreprises sont arrivées à maturité et le STIF souhaite pérenniser ce dispositif dans les contrats de type II, en leur laissant une plus grande latitude dans l'appréciation des moyens adaptés aux spécificités de leur réseau.

Cette présence est assurée par des contrôleurs et des agents de médiation. Du personnel spécifique encadre ces équipes.

Plusieurs conventions ont été signées avec le STIF permettant le financement sous forme de subvention de ces effectifs.

La dernière en date est arrivée à échéance le 31 décembre 2010. Or, aucun contrat de type II n'est encore entré en vigueur à compter de cette date.

C'est pourquoi, avant la signature du prochain contrat de type II, une convention de transition est proposée afin d'assurer la continuité du service.

Article 1 : Objet

La présente convention a pour objet de faire perdurer selon les modalités ci-après, jusqu'à l'entrée en vigueur du contrat de type II, l'aide accordée par le STIF à l'entreprise au titre de la politique de prévention sur les réseaux en politique de la ville qu'elle exploite.

Article 2 Engagements des parties

2.1. Engagements du STIF

Le financement de moyens humains
Le dispositif repose sur le financement par le STIF d'agents de médiation et de leur encadrement sur le périmètre du (ou des) réseau(x) xxx.

La détermination des moyens sur la base d'un plan de prévention validé par le STIF
Les effectifs financés par la STIF correspondent aux moyens humains accordés au réseau afin d'assurer la politique de prévention du réseau, sur la base d'un plan de prévention précisant les mesures prises par les entreprises afin de mener à bien cette politique.
Le STIF s'engage également à financer l'encadrement des équipes de prévention, à hauteur d'un agent d'encadrement à partir de 5 agents de médiation et de 2 agents d'encadrement à partir de 20.

2.2. Engagements des entreprises

Engagements en matière de moyens humains
L'entreprise s'engage à mettre en place les moyens financés par le STIF et à présenter annuellement au STIF un plan de prévention justifiant ces moyens humains.

Le plan de prévention
Le plan de prévention constitue la feuille de route de l'entreprise sur la durée de la convention.
Il est présenté annuellement et comprend les informations suivantes :
Bilan
- un diagnostic sûreté annuel ;
- un bilan du plan d'actions de l'année précédente ;
- des actions de prévention auprès de tous les publics dispensées par des agents de l'entreprise en relation avec les usagers sur la base des partenariats institutionnels développés par les entreprises ;

Perspectives
- des actions de communication ;
- des propositions de toutes autres actions de prévention (traditionnelles ou novatrices.)

Article 3 Suivi du dispositif

3.1. Informations attendues par le STIF

Suivi trimestriel
L'entreprise fournit au STIF, tous les trimestres, un reporting comportant les informations faisant figurer les états de présence des agents.
Ces informations sont présentées par mois.

La présentation de ce reporting est faite sous forme de tableaux excel. Ces tableaux sont adressés au STIF aux dates suivantes :
- le 1er mai de chaque année pour le 1er trimestre de l'année en cours
- le 1er août de chaque année pour le 2e trimestre de l'année en cours
- le 1er novembre de chaque année pour le 3e trimestre de l'année en cours
- le 1er février de l'année suivante pour le 4e trimestre de l'année écoulée.

Les conditions d'envoi de ces informations sont précisées par le STIF.

Suivi annuel
La synthèse de l'année écoulée et les perspectives pour l'année suivante sont présentées au STIF à travers la présentation du plan annuel de prévention.
Il doit comporter également les informations suivantes :
- Le nombre d'incidents liés à des problèmes de sécurité survenus sur le réseau sur la base des items suivants : suivi des incidents (actes contre les personnes, atteintes avec violence physique, atteinte sexuelle, injures, outrages, menaces diverses, crachats) ; atteintes à l'entreprise (aux biens et installations, destruction / dégradation de siège, jets de projectile ayant entrainé une dégradation de

vitres, tags, graffitis, vol avec violence, vol simple, manipulation de purge de portes des véhicules) ; répartition des incidents en fonction du lieu de commission (incidents à bord des véhicules, incidents au point d'arrêt, incident au dépôt) ; répartition temporelle des incidents (06h-10h, 10h-14h, 14h-18h, 18h-22h, 22h-06h) ; évaluation de l'impact financier des incidents pour les entreprises (arrêts de travail à la suite d'une agression ou d'un incident, nb jours d'arrêts de travail à la suite d'une agression ou d'un incident, coût des dégradations liées au vandalisme, coût des dégradations à l'intérieur des véhicules, nombre de vitres changées, coût des dégradations liées aux jets de projectiles)

- Les données permettant de qualifier l'ambiance sur le réseau : nombre de dépôts de plainte, évaluation de l'impact des incidents sur le réseau (nombre d'arrêts de travail faisant suite à un incident ou une agression, coût des dégradations liées au vandalisme)
- Les missions des médiateurs sur le réseau : nombre d'heures dédiées aux différentes missions sur le réseau effectuées, par les équipes financées par le STIF (accompagnement, sécurisation et qualité de service, incitation à la validation, gestion des flux aux points de forte charge comme les gares, les marchés et les établissements scolaires)
- Les missions des médiateurs hors réseau : nombre d'heures dédiées aux différentes missions en dehors du réseau effectuées par les équipes financées par le STIF (actions ponctuelles, actions avec l'éducation nationale, actions tournées vers l'emploi et l'insertion, actions en direction des habitants et visant à favoriser la mobilité, actions à caractère événementiel et liées à la vie locale…)

Ce plan doit être adressé au STIF sous format électronique et par mail le 31 mars de chaque année. Après réception du document, le STIF organise une réunion de présentation et d'échanges avec le réseau, ou l'entreprise si celle-ci exploite plusieurs réseaux. Dans ce cas précis, elle présente un tronc commun pour l'entreprise accompagné des déclinaisons spécifiques s'il y a lieu pour chacun des réseaux.

3.2. Vie du dispositif

Outre ce reporting trimestriel et annuel, le dispositif prévoit la tenue de réunions bilatérales (STIF-réseau) ou collectives autant que de besoins, ainsi que des rencontres sur le terrain.

Article 4. Fonctionnement du dispositif

4.1. Montant de l'aide financière

Le montant de référence de l'aide, pour l'année 2010, est de :

- 26 340 € pour un poste d'agent de médiation ;
- 22 389 € pour un poste d'agent de contrôle
- 26 190 € pour un poste d'encadrant.

Ce montant de référence de l'aide est actualisé au 1er janvier 2011 sur la base de l'indice trimestriel des taux de salaire mensuel des ouvriers et maîtrises du transport de septembre de l'année précédente.

4.2. Modalité de versement de l'aide apportée par le STIF

L'aide apportée par le STIF est calculée sur la base des jours de présence effectué par l'agent et selon un nombre de jours calendaires calculé sur la base de 365 jours / an.

Dés lors que l'entreprise ne perçoit plus l'aide forfaitaire de l'Etat dans le cadre de dispositifs d'aide à l'emploi, elle sera tenue de fournir au STIF les justificatifs de toute nouvelle aide de l'Etat.

Un poste est effectivement pourvu lorsqu'un titulaire nommément désigné lui est affecté et qu'il est rémunéré ou pris en charge par l'entreprise, sachant que la période considérée comporte des périodes de travail, de repos et de congés selon les règles en vigueur dans l'entreprise. Par contre, le poste sera considéré comme non pourvu pendant les périodes de maladie ou d'absences non rémunérées du titulaire.

La facturation sera effectuée trimestriellement à terme échu, et dans un délai d'un mois. Elle devra être accompagnée d'un état de présence.

Les versements seront effectués par le STIF à l'ordre suivant :

- Domiciliation :
- Code établissement :
- Code guichet :
- Numéro de compte :
- Clé RIB :

4.3. Effectifs rémunérés

L'aide financière versée par le STIF, dans le cadre de cette convention, porte sur :

- X agents de médiation
- X contrôleurs
- X agents d'encadrement

Article 5 : Durée

La présente convention prend effet à compter du **1er janvier 2011** pour une durée de trois mois.

Article 6 : Résiliation

Résiliation en cas d'inexécution contractuelle
Tout manquement de l'une ou 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, quinze jours après mise en demeure d'exécuter par lettre recommandée avec accusé de réception demeuré sans effet, sans préjudice de tous dommages et intérêts.

Résiliation amiable
Les parties mettent fin à la présente convention lors d'une nouvelle contractualisation globale entre le STIF et l'entreprise (contrat de type II), prévoyant un nouveau mode de rémunération de l'entreprise englobant l'aide attribuée au titre de la présente convention.

Article 7 - Règlement amiable des différends – litiges

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.
Les litiges entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déférés devant le Tribunal administratif de Paris.

Fait à Paris en deux exemplaires, le

Pour le Syndicat des transports d'Ile-de-France
La Directrice Générale
Sophie MOUGARD

Pour xxx

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
11 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n°2011/0073
Séance du 9 février 2011

Prévention et sécurité sur les réseaux de bus privés
Avenants aux contrats de type II portant sur la présence humaine

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,

VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le rapport n °2011/0033/0072/0073/0074 ;

VU l'avis de la commission de la qualité de service du 3 février 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : L'avenant au contrat d'exploitation de type 2 pour une politique de prévention sur les réseaux en politique de la ville tel qu'annexé à la présente délibération est approuvé.

ARTICLE 2 : Il concerne les réseaux suivants :
- Achères Conflans
- Albatrans
- Deux Rives de Seine (CSO)
- Versailles Grand Parc Le Chesnay (SAVAC)
- Cergy Pontoise (STIVO)
- Saclay (SAVAC)
- CASQY 002 049 039 (SAVAC)
- CCPL Limours (SAVAC)
- Versailles Grand Parc Le Chesnay (Hourtoule)
- Versailles Grand Parc Le Chesnay (STAVO)
- Haut Val d'Oise (Lacroix)
- Haut Val d'Oise (Keolis)
- Goelys
- Goussainville
- SEAPFA
- Grand'R
- Ligne 195-02 – Tremblay Montmorency
- Mitry
- Les Mureaux
- Mobilien 057-022 Mantes Saint Germain
- Mobilien 328-78 Mantes Saint-Quentin
- Mobilien 195-18
- Mobilien 212-003 Cergy Saint-Germain
- Mobilien 307
- Parisis
- Grand Morin

- Mobilien 307
- Parisis
- Grand Morin
- Pays de Meaux
- Pays houdanais
- PEP'S
- Périurbain de Mantes
- Plaine de Versailles (Hourtoule)
- Plaine de Versailles (STAVO)
- Poissy Aval (CSO)
- Poissy Aval (CTVMI)
- R'Bus
- Saclay-Les Ulis-Massy
- Saint Rémy les Chevreuse
- Sénart Bus
- Seine et Marne Express 051 177 018 (AMV)
- Situs
- CASQY (SQYbus)
- Tam-Limay
- TRAM
- Val de Marne
- Val de Seine
- Valbus
- Valmy
- Valoise

ARTICLE 3 : La directrice générale est autorisée à signer les avenants particuliers, sur la base du modèle type visé à l'article 1er, pour les réseaux visés à l'article 2 de la présente délibération.

ARTICLE 4 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

AVENANT N°

AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE II
PASSE ENTRE LE STIF ET L'ENTREPRISE X

Entre :

d'une part

Le **Syndicat de Transports d'Ile-de-France**, établissement public à caractère administratif, dont le siège est situé 41 rue de Châteaudun à Paris 9ème, n°SIRET 287 500 078 00020, représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD,

Dénommé ci-après « **le STIF** »,

Et d'autre part

L'Entreprise «… », Coordonnées, représentée par « xxx » ,

Dénommée ci-après « **l'entreprise** ».

Article 1
L'annexe B9 du contrat est modifiée et remplacée par celle figurant en annexe du présent avenant.

Article 2
L'annexe F4 du contrat est complétée des précisions suivantes :

Prévention Politique de la ville

Le réseau xxx bénéficie d'un financement spécifique au titre du dispositif de Prévention - Politique de la ville.

A ce titre le coût du service représentait en 2009 (valeur 2008) :
Agents d'ambiance :
- xxx € pour
- xxx ETP réels,
- pour un salaire moyen de xxx €

Agent d'encadrement :
- xxx € pour
- xxx ETP réels,
- pour un salaire moyen de xxx €

A partir de 2011 (valeur 2008), le coût du service évolue de la manière suivante :
Agents d'ambiance :
- xxx € pour
- xxx ETP
- pour un salaire moyen de xxx €

Agent d'encadrement :
- xxx € pour
- xxx ETP
- pour un salaire moyen de xxx €

La différence entre la rémunération 2009 et la rémunération à compter de 2011, est exprimée selon une valeur C14.
C14 est égal à : xxx €
Cette valeur C14 st soumise à la même progression annuelle applicable à C11 (K11).
Tenant compte de la spécificité de ce dispositif, elle est nette de marge et d'Assistance Technique.

Le réseau xxx connaissant des difficultés de recrutement, s'engage - dans les six premiers mois de l'année 2011 - à recruter les nouveaux effectifs contractuels.
A défaut de présentation au 1er juillet 2011 des pièces justificatives (DADSU) attestant du recrutement de ces agents, le STIF procèdera à la diminution des effectifs contractuels, en les réduisant aux effectifs réels.

Article 3
Toutes les clauses du contrat d'exploitation de type 2 en date du xxx, non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, restent applicables de plein droit jusqu'au terme dudit contrat.

Fait à Paris en double exemplaire, le

Pour le STIF
La Directrice Générale

Pour « L'entreprise »
Le Directeur Général

Annexe B9
PREVENTION POLITIQUE DE LA VILLE

1. Objet

Depuis 1994, la politique de prévention du STIF en faveur des réseaux repose sur le financement d'agents d'accompagnement effectuant un travail de prévention et d'assistance aux voyageurs et aux conducteurs, sur les lignes de bus desservant les territoires classés en Politique de la ville (ZUS, CUCS.)
Fortes de leur expérience, les entreprises sont arrivées à maturité et le STIF souhaite pérenniser ce dispositif dans les CT2, en leur laissant une plus grande latitude dans l'appréciation des moyens adaptés aux spécificités de leur réseau.

2. Description du dispositif

2.1. Engagements des parties

2.1.1. Engagements du STIF

a) Le financement de moyens humains

Le dispositif repose sur le financement par le STIF d'agents de médiation et de leur encadrement sur le périmètre du réseau CT2.

b) La détermination des moyens sur la base d'un plan de prévention validé par le STIF

Les effectifs financés par le STIF correspondent aux moyens humains accordés au réseau afin d'assurer la politique de prévention du réseau, sur la base d'un plan de prévention précisant les mesures prises par les entreprises afin de mener à bien cette politique.
Le STIF s'engage également à financer l'encadrement des équipes de prévention, à hauteur d'un agent d'encadrement à partir de 5 agents de médiation et de 2 agents d'encadrement à partir de 20.

2.1.2. Engagements des entreprises

a) Engagements en matière de moyens humains

Chaque entreprise s'engage à mettre en place les moyens financés par le STIF et à présenter annuellement au STIF un plan de prévention justifiant ces moyens humains.

b) Le plan de prévention

Le plan de prévention constitue la feuille de route des entreprises sur la durée du contrat. Il est présenté annuellement et comprend les informations suivantes :

Bilan

- un diagnostic sûreté annuel ;
- un bilan du plan d'actions de l'année précédente ;
- des actions de prévention auprès de tous les publics dispensées par des agents de l'entreprise en relation avec les usagers sur la base des partenariats institutionnels développés par les entreprises ;

Perspectives

- des actions de communication ;
- des propositions de toutes autres actions de prévention (traditionnelles ou novatrices).

2.2. Suivi du dispositif

2.2.1. Informations attendues par le STIF

1. Suivi trimestriel

Le transporteur fournit au STIF, tous les trimestres, un reporting aggloméré entreprise comportant les informations faisant figurer le nombre réel d'agents (exprimé en heures payées) au regard du nombre d'agents contractuels (exprimé en heures payées).
Ces informations sont présentées par mois.

La présentation de ce reporting est faite sous forme de tableaux excel. Ces tableaux sont adressés au STIF aux dates suivantes :

- le 1er mai de chaque année pour le 1er trimestre de l'année en cours
- le 1er août de chaque année pour le 2e trimestre de l'année en cours
- le 1er novembre de chaque année pour le 3e trimestre de l'année en cours
- le 1er février de l'année suivante pour le 4e trimestre de l'année écoulée.

Les conditions d'envoi de ces informations sont précisées par le STIF.

b) Suivi annuel

La synthèse de l'année écoulée et les perspectives pour l'année suivante sont présentées au STIF à travers la présentation du plan annuel de prévention entreprise.
Il doit comporter également les informations suivantes :

- Le nombre d'incidents liés à des problèmes de sécurité survenus sur le réseau sur la base des items suivants : suivi des incidents (actes contre les personnes, atteintes avec violence physique, atteinte sexuelle, injures, outrages, menaces diverses, crachats) ; atteintes à l'entreprise (aux biens et installations, destruction / dégradation de siège, jets de projectile ayant entrainé une dégradation de vitres, tags, graffitis, vol avec violence, vol simple, manipulation de purge de portes des véhicules) ; répartition des incidents en fonction du lieu de commission (incidents à bord des véhicules, incidents au point d'arrêt, incident au dépôt) ; répartition temporelle des incidents (06h-10h, 10h-14h, 14h-18h, 18h-22h, 22h-06h) ; évaluation de l'impact financier des incidents pour les entreprises (arrêts de travail à la suite d'une agression ou d'un incident, nb jours d'arrêts de travail à la suite d'une agression ou d'un incident, coût des dégradations liées au vandalisme, coût des dégradations à l'intérieur des véhicules, nombre de vitres changées, coût des dégradations liées aux jets de projectiles)
- Les données permettant de qualifier l'ambiance sur le réseau : nombre de dépôts de plainte, évaluation de l'impact des incidents sur le réseau (nombre d'arrêts de travail faisant suite à un incident ou une agression, coût des dégradations liées au vandalisme)
- Les missions des médiateurs sur le réseau : nombre d'heures dédiées aux différentes missions sur le réseau effectuées, par les équipes financées par le STIF (accompagnement, sécurisation et qualité de service, incitation à la validation, gestion des flux aux points de forte charge comme les gares, les marchés et les établissements scolaires)
- Les missions des médiateurs hors réseau : nombre d'heures dédiées aux différentes missions en dehors du réseau effectuées par les équipes financées par le STIF (actions ponctuelles, actions avec l'éducation nationale, actions tournées vers l'emploi et l'insertion, actions en direction des habitants et visant à favoriser la mobilité, actions à caractère événementiel et liées à la vie locale…)

Ce plan doit être adressé au STIF sous format électronique et par mail le 31 mars de chaque année. Après réception du document, le STIF organise une réunion de présentation et d'échanges avec le réseau, ou l'entreprise si celle-ci exploite plusieurs réseaux. Dans ce cas précis, elle présente un tronc commun pour l'entreprise accompagné des déclinaisons spécifiques s'il y a lieu pour chacun des réseaux.

2.2.2. Vie du dispositif

Outre ce reporting trimestriel et annuel, le dispositif prévoit la tenue de réunions bilatérales (STIF-réseau) ou collectives autant que de besoin, ainsi que des rencontres sur le terrain.

3. Fonctionnement du dispositif

3.1. Rémunération

La rémunération des entreprises s'effectue sur la base du coût forfaitaire par agent par catégorie fois le nombre d'agents par catégorie dans les limites prévues aux points 3.4 et 3.5. Ces coûts unitaires et le nombre d'agents sont fixés dans l'annexe F4.
Ces coûts forfaitaires sont les coûts réels nets de marges et d'autres frais généraux.
Tout abattement et (ou) aide complémentaire perçus par les entreprises (ex : emplois aidés) - en dehors de la présente relation contractuelle - sont par conséquent déduits du montant du coût du service tel qu'il est facturé dans le CT2.

3.2. Conditions de versement de la rémunération

Les entreprises sont rémunérées au travers du mécanisme général d'acompte sur présentation de factures mensuelles dans le cadre des factures globales présentées au STIF et correspondant à un douzième du montant affecté au service lié au présent dispositif. La variation de C11 entre les charges 2009 (valeur 2008) et les charges à compter de 2011 est exprimée par une valeur C14 présentée dans F4. Cette valeur est soumise à la même revalorisation annuelle que C11.

3.3. Possibilités d'audit du dispositif

Le STIF effectue un contrôle des éléments déclarés par les entreprises au moins une fois par an.
Le STIF peut demander, sous forme de courrier recommandé avec accusé de réception, Les bulletins de salaires exhaustifs des personnels financés par le STIF dans le cadre du présent dispositif et pour une période considérée.
L'entreprise fournit obligatoirement les documents dans les quinze jours ouvrés après réception de la demande.
Le STIF s'autorise à renouveler ce contrôle autant que de besoin. Le STIF s'engage à mettre en œuvre toutes les règles permettant de garantir la confidentialité des données fournies.

3.4. Régularisation

Les écarts entre l'engagement prévisionnel annuel des entreprises et les services réellement réalisés sont régularisés lors de la facture annuelle présentée au STIF le 31 mars de l'année suivante.
Cet écart est calculé sur la base des heures payées aux agents toutes catégories rapportées aux heures contractuelles qui sont égales au nombre d'agents toutes catégories multiplié par 1820h. Ces écarts sont mesurés par le STIF sur présentation par l'entreprise de l'ensemble des fiches de paye des agents adressé au STIF le 15 janvier de l'année suivant l'exercice.
Le trop perçu est déduit de la facture annuelle.

3.5. Pénalité

Les entreprises dont la réalisation de l'engagement de moyen annuel (écart entre le prévisionnel et le réalisé) est inférieure ou égale à 80% se voient appliquer une pénalité de 3% du montant total des coûts affectés à la présence humaine et présentés en annexe F4. Pour les effectifs supplémentaires de 2011 le taux est calculé sur la base des effectifs supplémentaires constatés au second semestre de 2011.
Cette pénalité intervient au moment de la régularisation annuelle.

3.6. Modification

Tenant compte de la durée du contrat, les moyens affectés dans le cadre de ce dispositif peuvent être adaptés aux évolutions du réseau et du contexte local.
Ces évolutions sont étudiées à la fin de la troisième année de mise en place du dispositif et sous réserve d'une présentation d'éléments circonstanciés au STIF.

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
11 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n°2011/0074
Séance du 9 février 2011

Prévention et sécurité sur les réseaux de bus privés Conventions « relais » TICE, STA et Société des Transports Daniel Meyer

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le rapport n °2011/0033/0072/0073/0074 ;

VU l'avis de la commission de la qualité de service du 3 février 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : La convention entre le STIF et la société TICE pour une politique de prévention sur les lignes desservant les quartiers politique de la ville, telle qu'annexée à la présente délibération, est approuvée.

ARTICLE 2 : La convention entre le STIF et la société STA pour une politique de prévention sur les lignes desservant les quartiers politique de la ville, telle qu'annexée à la présente délibération, est approuvée.

ARTICLE 3 : La convention entre le STIF et la société Transport Daniel Meyer pour une politique de prévention sur les lignes desservant les quartiers politique de la ville, telle qu'annexée à la présente délibération, est approuvée.

ARTICLE 4 : La directrice générale est autorisée à signer les conventions visées aux articles 1, 2 et 3 de la présente délibération.

ARTICLE 5 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

CONVENTION SIGNEE ENTRE LA SOCIETE TRANSPORT DANIEL MEYER ET LE STIF POUR UNE POLITIQUE DE PREVENTION SUR LES RESEAUX EN POLITIQUE DE LA VILLE

ENTRE

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39 bis – 41 rue de Châteaudun à Paris (9ème), n° SIRET 287 500 078 00020, représenté par sa Directrice Générale, Madame Sophie MOUGARD, dûment habilitée, en vertu de la délibération n°2011
  Ci-après désigné « le STIF »

d'une part,

ET

- La Société TRANSPORT DANIEL MEYER inscrite au registre du commerce sous le n°RCS58 B 142 dont le siège est à Montlhéry 91310, 123 rue Paul Fort, dénommée ci-après « l'Entreprise » et représentée par Mr Philippe TAHMAZIAN, Directeur Commercial

Vu la délibération n°2007/00456 du conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France du 11 juillet 2007 portant sur les nouveaux dispositifs Politique de la ville mis en place par le STIF,

Vu la délibération n°2008/0473 du conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France du 9 juillet 2008, portant sur la régularisation de subventions

Vu la délibération n°2011/ du conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France du 9 février 2011 portant sur,

Vu la convention pour une politique de prévention sur les lignes privées desservant les quartiers Politique de la ville en date du 1er février 2008.

Préambule

Depuis 1994, la politique de prévention du STIF en faveur des réseaux repose sur le financement d'agents d'accompagnement effectuant un travail de prévention et d'assistance aux voyageurs et aux conducteurs, sur les lignes de bus desservant les territoires classés en Politique de la ville (ZUS, CUCS.)

Fortes de leur expérience, les entreprises sont arrivées à maturité et le STIF souhaite pérenniser ce dispositif dans les contrats de type II, en leur laissant une plus grande latitude dans l'appréciation des moyens adaptés aux spécificités de leur réseau.

Le réseau Daniel Meyer a mis en place une politique de prévention fondée sur le renforcement de la présence humaine.

Cette présence est assurée par des contrôleurs et des agents de médiation. Du personnel spécifique encadre ces équipes.

Plusieurs conventions ont été signées avec le STIF permettant le financement sous forme de subvention de ces effectifs.

La dernière en date est arrivée à échéance le 31 décembre 2010. Or, aucun contrat de type II n'est encore entré en vigueur à compter de cette date.

C'est pourquoi, avant la signature du prochain contrat de type II, une convention de transition est proposée afin d'assurer la continuité du service.

Article 1 : Objet

La présente convention a pour objet de faire perdurer selon les modalités ci-après, jusqu'à l'entrée en vigueur du contrat de type II, l'aide accordée par le STIF à l'entreprise au titre de la politique de prévention sur les réseaux en politique de la ville qu'elle exploite.

Article 2 Engagements des parties

2.1. Engagements du STIF

Le financement de moyens humains
Le dispositif repose sur le financement par le STIF d'agents de médiation et de leur encadrement sur le périmètre du (ou des) réseau(x) Communauté de commune du Val d'Essonne.

La détermination des moyens sur la base d'un plan de prévention validé par le STIF
Les effectifs financés par la STIF correspondent aux moyens humains accordés au réseau afin d'assurer la politique de prévention du réseau, sur la base d'un plan de prévention précisant les mesures prises par les entreprises afin de mener à bien cette politique.
Le STIF s'engage également à financer l'encadrement des équipes de prévention, à hauteur d'un agent d'encadrement à partir de 5 agents de médiation et de 2 agents d'encadrement à partir de 20.

2.2. Engagements des entreprises

Engagements en matière de moyens humains
L'entreprise s'engage à mettre en place les moyens financés par le STIF et à présenter annuellement au STIF un plan de prévention justifiant ces moyens humains.

Le plan de prévention
Le plan de prévention constitue la feuille de route de l'entreprise sur la durée de la convention.
Il est présenté annuellement et comprend les informations suivantes :
Bilan
- un diagnostic sûreté annuel ;
- un bilan du plan d'actions de l'année précédente ;
- des actions de prévention auprès de tous les publics dispensées par des agents de l'entreprise en relation avec les usagers sur la base des partenariats institutionnels développés par les entreprises ;

Perspectives
- des actions de communication ;
- des propositions de toutes autres actions de prévention (traditionnelles ou novatrices.)

Article 3 Suivi du dispositif

3.1. Informations attendues par le STIF

Suivi trimestriel
L'entreprise fournit au STIF, tous les trimestres, un reporting comportant les informations faisant figurer les états de présence des agents.
Ces informations sont présentées par mois.

La présentation de ce reporting est faite sous forme de tableaux excel. Ces tableaux sont adressés au STIF aux dates suivantes :
- le 1er mai de chaque année pour le 1er trimestre de l'année en cours
- le 1er août de chaque année pour le 2e trimestre de l'année en cours
- le 1er novembre de chaque année pour le 3e trimestre de l'année en cours
- le 1er février de l'année suivante pour le 4e trimestre de l'année écoulée.

Les conditions d'envoi de ces informations sont précisées par le STIF.

Suivi annuel
La synthèse de l'année écoulée et les perspectives pour l'année suivante sont présentées au STIF à travers la présentation du plan annuel de prévention.
Il doit comporter également les informations suivantes :

- Le nombre d'incidents liés à des problèmes de sécurité survenus sur le réseau sur la base des items suivants : suivi des incidents (actes contre les personnes, atteintes avec violence physique, atteinte sexuelle, injures, outrages, menaces diverses, crachats) ; atteintes à l'entreprise (aux biens et installations, destruction / dégradation de siège, jets de projectile ayant entrainé une dégradation de vitres, tags, graffitis, vol avec violence, vol simple, manipulation de purge de portes des véhicules) ; répartition des incidents en fonction du lieu de commission (incidents à bord des véhicules, incidents au point d'arrêt, incident au dépôt) ; répartition temporelle des incidents (06h-10h, 10h-14h, 14h-18h, 18h-22h, 22h-06h) ; évaluation de l'impact financier des incidents pour les entreprises (arrêts de travail à la suite d'une agression ou d'un incident, nb jours d'arrêts de travail à la suite d'une agression ou d'un incident, coût des dégradations liées au vandalisme, coût des dégradations à l'intérieur des véhicules, nombre de vitres changées, coût des dégradations liées aux jets de projectiles)
- Les données permettant de qualifier l'ambiance sur le réseau : nombre de dépôts de plainte, évaluation de l'impact des incidents sur le réseau (nombre d'arrêts de travail faisant suite à un incident ou une agression, coût des dégradations liées au vandalisme)
- Les missions des médiateurs sur le réseau : nombre d'heures dédiées aux différentes missions sur le réseau effectuées, par les équipes financées par le STIF (accompagnement, sécurisation et qualité de service, incitation à la validation, gestion des flux aux points de forte charge comme les gares, les marchés et les établissements scolaires)
- Les missions des médiateurs hors réseau : nombre d'heures dédiées aux différentes missions en dehors du réseau effectuées par les équipes financées par le STIF (actions ponctuelles, actions avec l'éducation nationale, actions tournées vers l'emploi et l'insertion, actions en direction des habitants et visant à favoriser la mobilité, actions à caractère événementiel et liées à la vie locale…)

Ce plan doit être adressé au STIF sous format électronique et par mail le 31 mars de chaque année. Après réception du document, le STIF organise une réunion de présentation et d'échanges avec le réseau, ou l'entreprise si celle-ci exploite plusieurs réseaux. Dans ce cas précis, elle présente un tronc commun pour l'entreprise accompagné des déclinaisons spécifiques s'il y a lieu pour chacun des réseaux.

3.2. Vie du dispositif

Outre ce reporting trimestriel et annuel, le dispositif prévoit la tenue de réunions bilatérales (STIF-réseau) ou collectives autant que de besoins, ainsi que des rencontres sur le terrain.

Article 4. Fonctionnement du dispositif

4.1. Montant de l'aide financière

Le montant de référence de l'aide, pour l'année 2010, est de :

- 26 340 € pour un poste d'agent de médiation ;
- 22 389 € pour un poste d'agent de contrôle
- 26 190 € pour un poste d'encadrant.

Ce montant de référence de l'aide est actualisé au 1er janvier 2011 sur la base de l'indice trimestriel des taux de salaire mensuel des ouvriers et maîtrises du transport de septembre de l'année précédente.

4.2. Modalité de versement de l'aide apportée par le STIF

L'aide apportée par le STIF est calculée sur la base des jours de présence effectué par l'agent et selon un nombre de jours calendaires calculé sur la base de 365 jours / an.

Dés lors que l'entreprise ne perçoit plus l'aide forfaitaire de l'Etat dans le cadre de dispositifs d'aide à l'emploi, elle sera tenue de fournir au STIF les justificatifs de toute nouvelle aide de l'Etat.

Un poste est effectivement pourvu lorsqu'un titulaire nommément désigné lui est affecté et qu'il est rémunéré ou pris en charge par l'entreprise, sachant que la période considérée comporte des périodes de travail, de repos et de congés selon les règles en vigueur dans l'entreprise. Par contre, le poste sera considéré comme non pourvu pendant les périodes de maladie ou d'absences non rémunérées du titulaire.

La facturation sera effectuée trimestriellement à terme échu, et dans un délai d'un mois. Elle devra être accompagnée d'un état de présence.

Les versements seront effectués par le STIF à l'ordre suivant :

- Domiciliation : BICS IDF SUD ENTREPRISES (00083)
- Code établissement :10207
- Code guichet :00010
- Numéro de compte :04010003888
- Clé RIB :45

4.3. Effectifs rémunérés

L'aide financière versée par le STIF, dans le cadre de cette convention, porte sur :

- 10 agents de médiation
- 4 contrôleurs
- 1 agent d'encadrement

Article 5 : Durée

La présente convention prend effet à compter du **1er janvier 2011** pour une durée d'un an.

Article 6 : Résiliation

Résiliation en cas d'inexécution contractuelle

Tout manquement de l'une ou 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, quinze jours après mise en demeure d'exécuter par lettre recommandée avec accusé de réception demeuré sans effet, sans préjudice de tous dommages et intérêts.

Résiliation amiable

Les parties mettent fin à la présente convention lors d'une nouvelle contractualisation globale entre le STIF et l'entreprise (contrat de type II), prévoyant un nouveau mode de rémunération de l'entreprise englobant l'aide attribuée au titre de la présente convention.

Article 7 - Règlement amiable des différends – litiges

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.

Les litiges entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déférés devant le Tribunal administratif de Paris.

Fait à Paris en deux exemplaires, le

Pour le Syndicat des transports d'Ile-de-France
La Directrice Générale
Sophie MOUGARD

Pour Transport Daniel Meyer
Le Directeur Commercial
Philippe Tahmazian

CONVENTION SIGNEE ENTRE LA SOCIETE STA ET LE STIF
POUR UNE POLITIQUE DE PREVENTION SUR LES RESEAUX EN POLITIQUE DE LA VILLE

ENTRE

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39 bis – 41 rue de Châteaudun à Paris (9ème), n° SIRET 287 500 078 00020, représenté par sa Directrice Générale, Madame Sophie MOUGARD, dûment habilitée, en vertu de la délibération n°2011
  Ci-après désigné « le STIF »

d'une part,

ET

- La Société STA inscrite au registre du commerce sous le n° RCS 31498861900024 dont le siège EST à Ormoy 91540, dénommée ci-après « l'Entreprise » et représentée par Patrice Chautard

Ci-après désignée « l'entreprise »

Vu la délibération n°2007/00456 du conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France du 11 juillet 2007 portant sur les nouveaux dispositifs Politique de la ville mis en place par le STIF,

Vu la délibération n°2008/0473 du conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France du 9 juillet 2008, portant sur la régularisation de subventions

Vu la délibération n°2011/ du conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France du 9 février 2011 portant sur,

Vu la convention pour une politique de prévention sur les lignes privées desservant les quartiers Politique de la ville en date du 1er février 2008.

Préambule

Depuis 1994, la politique de prévention du STIF en faveur des réseaux repose sur le financement d'agents d'accompagnement effectuant un travail de prévention et d'assistance aux voyageurs et aux conducteurs, sur les lignes de bus desservant les territoires classés en Politique de la ville (ZUS, CUCS.)

Fortes de leur expérience, les entreprises sont arrivées à maturité et le STIF souhaite pérenniser ce dispositif dans les contrats de type II, en leur laissant une plus grande latitude dans l'appréciation des moyens adaptés aux spécificités de leur réseau.

Le réseau STA-SEB a mis en place une politique de prévention fondée sur le renforcement de la présence humaine.

Cette présence est assurée par des contrôleurs et des agents de médiation. Du personnel spécifique encadre ces équipes.

Plusieurs conventions ont été signées avec le STIF permettant le financement sous forme de subvention de ces effectifs.

La dernière en date est arrivée à échéance le 31 décembre 2010. Or, aucun contrat de type II n'est encore entré en vigueur à compter de cette date.

C'est pourquoi, avant la signature du prochain contrat de type II, une convention de transition est proposée afin d'assurer la continuité du service.

Article 1 - Objet

La présente convention a pour objet de faire perdurer selon les modalités ci-après, jusqu'à l'entrée en vigueur du contrat de type II, l'aide accordée par le STIF à l'entreprise au titre de la politique de prévention sur les réseaux en politique de la ville qu'elle exploite.

Article 2 - Engagements des parties

2.1. Engagements du STIF

Le financement de moyens humains
Le dispositif repose sur le financement par le STIF d'agents de médiation et de leur encadrement sur le périmètre du réseau STA-SEB

La détermination des moyens sur la base d'un plan de prévention validé par le STIF
Les effectifs financés par la STIF correspondent aux moyens humains accordés au réseau afin d'assurer la politique de prévention du réseau, sur la base d'un plan de prévention précisant les mesures prises par les entreprises afin de mener à bien cette politique.
Le STIF s'engage également à financer l'encadrement des équipes de prévention, à hauteur d'un agent d'encadrement à partir de 5 agents de médiation et de 2 agents d'encadrement à partir de 20.

2.2. Engagements des entreprises

Engagements en matière de moyens humains
L'entreprise s'engage à mettre en place les moyens financés par le STIF et à présenter annuellement au STIF un plan de prévention justifiant ces moyens humains.

Le plan de prévention
Le plan de prévention constitue la feuille de route de l'entreprise sur la durée de la convention.
Il est présenté annuellement et comprend les informations suivantes :
Bilan
- un diagnostic sûreté annuel ;
- un bilan du plan d'actions de l'année précédente ;
- des actions de prévention auprès de tous les publics dispensées par des agents de l'entreprise en relation avec les usagers sur la base des partenariats institutionnels développés par les entreprises ;

Perspectives
- des actions de communication ;
- des propositions de toutes autres actions de prévention (traditionnelles ou novatrices.)

Article 3 - Suivi du dispositif

3.1. Informations attendues par le STIF

Suivi trimestriel
L'entreprise fournit au STIF, tous les trimestres, un reporting comportant les informations faisant figurer les états de présence des agents.
Ces informations sont présentées par mois.

La présentation de ce reporting est faite sous forme de tableaux excel. Ces tableaux sont adressés au STIF aux dates suivantes :
- le 1er mai de chaque année pour le 1er trimestre de l'année en cours
- le 1er août de chaque année pour le 2e trimestre de l'année en cours
- le 1er novembre de chaque année pour le 3e trimestre de l'année en cours
- le 1er février de l'année suivante pour le 4e trimestre de l'année écoulée.

Les conditions d'envoi de ces informations sont précisées par le STIF.

Suivi annuel

La synthèse de l'année écoulée et les perspectives pour l'année suivante sont présentées au STIF à travers la présentation du plan annuel de prévention.
Il doit comporter également les informations suivantes :

- Le nombre d'incidents liés à des problèmes de sécurité survenus sur le réseau sur la base des items suivants : suivi des incidents (actes contre les personnes, atteintes avec violence physique, atteinte sexuelle, injures, outrages, menaces diverses, crachats) ; atteintes à l'entreprise (aux biens et installations, destruction / dégradation de siège, jets de projectile ayant entrainé une dégradation de vitres, tags, graffitis, vol avec violence, vol simple, manipulation de purge de portes des véhicules) ; répartition des incidents en fonction du lieu de commission (incidents à bord des véhicules, incidents au point d'arrêt, incident au dépôt) ; répartition temporelle des incidents (06h-10h, 10h-14h, 14h-18h, 18h-22h, 22h-06h) ; évaluation de l'impact financier des incidents pour les entreprises (arrêts de travail à la suite d'une agression ou d'un incident, nb jours d'arrêts de travail à la suite d'une agression ou d'un incident, coût des dégradations liées au vandalisme, coût des dégradations à l'intérieur des véhicules, nombre de vitres changées, coût des dégradations liées aux jets de projectiles)
- Les données permettant de qualifier l'ambiance sur le réseau : nombre de dépôts de plainte, évaluation de l'impact des incidents sur le réseau (nombre d'arrêts de travail faisant suite à un incident ou une agression, coût des dégradations liées au vandalisme)
- Les missions des médiateurs sur le réseau : nombre d'heures dédiées aux différentes missions sur le réseau effectuées, par les équipes financées par le STIF (accompagnement, sécurisation et qualité de service, incitation à la validation, gestion des flux aux points de forte charge comme les gares, les marchés et les établissements scolaires)
- Les missions des médiateurs hors réseau : nombre d'heures dédiées aux différentes missions en dehors du réseau effectuées par les équipes financées par le STIF (actions ponctuelles, actions avec l'éducation nationale, actions tournées vers l'emploi et l'insertion, actions en direction des habitants et visant à favoriser la mobilité, actions à caractère événementiel et liées à la vie locale…)

Ce plan doit être adressé au STIF sous format électronique et par mail le 31 mars de chaque année. Après réception du document, le STIF organise une réunion de présentation et d'échanges avec le réseau, ou l'entreprise si celle-ci exploite plusieurs réseaux. Dans ce cas précis, elle présente un tronc commun pour l'entreprise accompagné des déclinaisons spécifiques s'il y a lieu pour chacun des réseaux.

3.2. Vie du dispositif

Outre ce reporting trimestriel et annuel, le dispositif prévoit la tenue de réunions bilatérales (STIF-réseau) ou collectives autant que de besoins, ainsi que des rencontres sur le terrain.

Article 4 - Fonctionnement du dispositif

4.1. Montant de l'aide financière

Le montant de référence de l'aide, pour l'année 2010, est de :

- 26 340 € pour un poste d'agent de médiation ;
- 22 389 € pour un poste d'agent de contrôle
- 26 190 € pour un poste d'encadrant.

Ce montant de référence de l'aide est actualisé au 1er janvier 2011 sur la base de l'indice trimestriel des taux de salaire mensuel des ouvriers et maîtrises du transport de septembre de l'année précédente.

4.2. Modalité de versement de l'aide apportée par le STIF

L'aide apportée par le STIF est calculée sur la base des jours de présence effectué par l'agent et selon un nombre de jours calendaires calculé sur la base de 365 jours / an.

Dés lors que l'entreprise ne perçoit plus l'aide forfaitaire de l'Etat dans le cadre de dispositifs d'aide à l'emploi, elle sera tenue de fournir au STIF les justificatifs de toute nouvelle aide de l'Etat.

Un poste est effectivement pourvu lorsqu'un titulaire nommément désigné lui est affecté et qu'il est rémunéré ou pris en charge par l'entreprise, sachant que la période

considérée comporte des périodes de travail, de repos et de congés selon les règles en vigueur dans l'entreprise. Par contre, le poste sera considéré comme non pourvu pendant les périodes de maladie ou d'absences non rémunérées du titulaire.

La facturation sera effectuée trimestriellement à terme échu, et dans un délai d'un mois. Elle devra être accompagnée d'un état de présence.

Les versements seront effectués par le STIF à l'ordre suivant :

- Domiciliation : SOCIETE GENERALE
- Code établissement : 30003
- Code guichet : 00697
- Numéro de compte : 00020231233
- Clé RIB : 44

4.3. Effectifs rémunérés

L'aide financière versée par le STIF, dans le cadre de cette convention, porte sur :

- 4 agents de médiation
- 2 contrôleurs
- 1 agent d'encadrement

Article 5 - Durée

La présente convention prend effet à compter du **1er janvier 2011** pour une durée d'un an.

Article 6 - Résiliation

Résiliation en cas d'inexécution contractuelle
Tout manquement de l'une ou 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, quinze jours après mise en demeure d'exécuter par lettre recommandée avec accusé de réception demeuré sans effet, sans préjudice de tous dommages et intérêts.

Résiliation amiable
Les parties mettent fin à la présente convention lors d'une nouvelle contractualisation globale entre le STIF et l'entreprise (contrat de type II), prévoyant un nouveau mode de rémunération de l'entreprise englobant l'aide attribuée au titre de la présente convention.

Article 7 - Règlement amiable des différends – litiges

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.
Les litiges entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déférés devant le Tribunal administratif de Paris.

Fait à Paris en deux exemplaires, le

Pour le Syndicat des transports d'Ile-de-France
La Directrice Générale
Sophie MOUGARD

Pour STA-SEB
Le Directeur
Patrice CHAUTARD

CONVENTION SIGNEE ENTRE LA SOCIETE TICE ET LE STIF POUR UNE POLITIQUE DE PREVENTION SUR LES RESEAUX EN POLITIQUE DE LA VILLE

ENTRE

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39 bis – 41 rue de Châteaudun à Paris (9ème), n° SIRET 287 500 078 00020, représenté par sa Directrice Générale, Madame Sophie MOUGARD, dûment habilitée, en vertu de la délibération n°2011
  Ci-après désigné « le STIF »

d'une part,

ET

- La Société TICE inscrite au registre du commerce sous le n° RCS Evry 343077095 dont le siège est à 352 square des Champs Elysées – 91026 EVRY CEDEX, dénommée ci-après TRANSPORTS INITERCOMMUNAUX CENTRE ESSONNE et représentée par Monsieur Jacques GENTILE
  Ci-après désignée « l'entreprise »

Vu la délibération n°2007/00456 du conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France du 11 juillet 2007 portant sur les nouveaux dispositifs Politique de la ville mis en place par le STIF,

Vu la délibération n°2008/0473 du conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France du 9 juillet 2008, portant sur la régularisation de subventions

Vu la délibération n°2011/ du conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France du 9 février 2011 portant sur,

Vu la convention pour une politique de prévention sur les lignes privées desservant les quartiers Politique de la ville en date du 1er février 2008.

Préambule

Depuis 1994, la politique de prévention du STIF en faveur des réseaux repose sur le financement d'agents d'accompagnement effectuant un travail de prévention et d'assistance aux voyageurs et aux conducteurs, sur les lignes de bus desservant les territoires classés en Politique de la ville (ZUS, CUCS.)

Fortes de leur expérience, les entreprises sont arrivées à maturité et le STIF souhaite pérenniser ce dispositif dans les contrats de type II, en leur laissant une plus grande latitude dans l'appréciation des moyens adaptés aux spécificités de leur réseau.

Le réseau TICE a mis en place depuis 1997 une politique de prévention fondée sur le renforcement de la présence humaine.

Cette présence est assurée par des contrôleurs et des agents de médiation. Du personnel spécifique encadre ces équipes.

Plusieurs conventions ont été signées avec le STIF permettant le financement sous forme de subvention de ces effectifs.

La dernière en date est arrivée à échéance le 31 décembre 2010. Or, aucun contrat de type II n'est encore entré en vigueur à compter de cette date.

C'est pourquoi, avant la signature du prochain contrat de type II, une convention de transition est proposée afin d'assurer la continuité du service.

Article 1 - Objet

La présente convention a pour objet de faire perdurer selon les modalités ci-après, jusqu'à l'entrée en vigueur du contrat de type II, l'aide accordée par le STIF à l'entreprise au titre de la politique de prévention sur les réseaux en politique de la ville qu'elle exploite.

Article 2 - Engagements des parties

2.1. Engagements du STIF

Le financement de moyens humains
Le dispositif repose sur le financement par le STIF d'agents de médiation et de leur encadrement sur le périmètre du réseau TICE.

La détermination des moyens sur la base d'un plan de prévention validé par le STIF
Les effectifs financés par la STIF correspondent aux moyens humains accordés au réseau afin d'assurer la politique de prévention du réseau, sur la base d'un plan de prévention précisant les mesures prises par les entreprises afin de mener à bien cette politique.
Le STIF s'engage également à financer l'encadrement des équipes de prévention, à hauteur d'un agent d'encadrement à partir de 5 agents de médiation et de 2 agents d'encadrement à partir de 20.

2.2. Engagements des entreprises

Engagements en matière de moyens humains
L'entreprise s'engage à mettre en place les moyens financés par le STIF et à présenter annuellement au STIF un plan de prévention justifiant ces moyens humains.

Le plan de prévention
Le plan de prévention constitue la feuille de route de l'entreprise sur la durée de la convention.
Il est présenté annuellement et comprend les informations suivantes :
Bilan
- un diagnostic sûreté annuel ;
- un bilan du plan d'actions de l'année précédente ;
- des actions de prévention auprès de tous les publics dispensées par des agents de l'entreprise en relation avec les usagers sur la base des partenariats institutionnels développés par les entreprises ;

Perspectives
- des actions de communication ;
- des propositions de toutes autres actions de prévention (traditionnelles ou novatrices.)

Article 3 - Suivi du dispositif

3.1. Informations attendues par le STIF

Suivi trimestriel
L'entreprise fournit au STIF, tous les trimestres, un reporting comportant les informations faisant figurer les états de présence des agents.
Ces informations sont présentées par mois.

La présentation de ce reporting est faite sous forme de tableaux excel. Ces tableaux sont adressés au STIF aux dates suivantes :
- le 1er mai de chaque année pour le 1er trimestre de l'année en cours
- le 1er août de chaque année pour le 2e trimestre de l'année en cours
- le 1er novembre de chaque année pour le 3e trimestre de l'année en cours
- le 1er février de l'année suivante pour le 4e trimestre de l'année écoulée.

Les conditions d'envoi de ces informations sont précisées par le STIF.

Suivi annuel
La synthèse de l'année écoulée et les perspectives pour l'année suivante sont présentées au STIF à travers la présentation du plan annuel de prévention.
Il doit comporter également les informations suivantes :

- Le nombre d'incidents liés à des problèmes de sécurité survenus sur le réseau sur la base des items suivants : suivi des incidents (actes contre les personnes, atteintes avec violence physique, atteinte sexuelle, injures, outrages, menaces diverses, crachats) ; atteintes à l'entreprise (aux biens et installations, destruction / dégradation de siège, jets de projectile ayant entrainé une dégradation de vitres, tags, graffitis, vol avec violence, vol simple, manipulation de purge de portes des véhicules) ; répartition des incidents en fonction du lieu de commission (incidents à bord des véhicules, incidents au point d'arrêt, incident au dépôt) ; répartition temporelle des incidents (06h-10h, 10h-14h, 14h-18h, 18h-22h, 22h-06h) ; évaluation de l'impact financier des incidents pour les entreprises (arrêts de travail à la suite d'une agression ou d'un incident, nb jours d'arrêts de travail à la suite d'une agression ou d'un incident, coût des dégradations liées au vandalisme, coût des dégradations à l'intérieur des véhicules, nombre de vitres changées, coût des dégradations liées aux jets de projectiles)
- Les données permettant de qualifier l'ambiance sur le réseau : nombre de dépôts de plainte, évaluation de l'impact des incidents sur le réseau (nombre d'arrêts de travail faisant suite à un incident ou une agression, coût des dégradations liées au vandalisme)
- Les missions des médiateurs sur le réseau : nombre d'heures dédiées aux différentes missions sur le réseau effectuées, par les équipes financées par le STIF (accompagnement, sécurisation et qualité de service, incitation à la validation, gestion des flux aux points de forte charge comme les gares, les marchés et les établissements scolaires)
- Les missions des médiateurs hors réseau : nombre d'heures dédiées aux différentes missions en dehors du réseau effectuées par les équipes financées par le STIF (actions ponctuelles, actions avec l'éducation nationale, actions tournées vers l'emploi et l'insertion, actions en direction des habitants et visant à favoriser la mobilité, actions à caractère événementiel et liées à la vie locale…)

Ce plan doit être adressé au STIF sous format électronique et par mail le 31 mars de chaque année. Après réception du document, le STIF organise une réunion de présentation et d'échanges avec le réseau, ou l'entreprise si celle-ci exploite plusieurs réseaux. Dans ce cas précis, elle présente un tronc commun pour l'entreprise accompagné des déclinaisons spécifiques s'il y a lieu pour chacun des réseaux.

3.2. Vie du dispositif

Outre ce reporting trimestriel et annuel, le dispositif prévoit la tenue de réunions bilatérales (STIF-réseau) ou collectives autant que de besoins, ainsi que des rencontres sur le terrain.

Article 4 - Fonctionnement du dispositif

4.1. Montant de l'aide financière

Le montant de référence de l'aide, pour l'année 2010, est de :

- 26 340 € pour un poste d'agent de médiation ;
- 22 389 € pour un poste d'agent de contrôle
- 26 190 € pour un poste d'encadrant.

Ce montant de référence de l'aide est actualisé au 1er janvier 2011 sur la base de l'indice trimestriel des taux de salaire mensuel des ouvriers et maîtrises du transport de septembre de l'année précédente.

4.2. Modalité de versement de l'aide apportée par le STIF

L'aide apportée par le STIF est calculée sur la base des jours de présence effectué par l'agent et selon un nombre de jours calendaires calculé sur la base de 365 jours / an.

Dés lors que l'entreprise ne perçoit plus l'aide forfaitaire de l'Etat dans le cadre de dispositifs d'aide à l'emploi, elle sera tenue de fournir au STIF les justificatifs de toute nouvelle aide de l'Etat.

Un poste est effectivement pourvu lorsqu'un titulaire nommément désigné lui est affecté et qu'il est rémunéré ou pris en charge par l'entreprise, sachant que la période considérée comporte des périodes de travail, de repos et de congés selon les règles en vigueur dans l'entreprise. Par contre, le poste sera considéré comme non pourvu pendant les périodes de maladie ou d'absences non rémunérées du titulaire.

La facturation sera effectuée trimestriellement à terme échu, et dans un délai d'un mois. Elle devra être accompagnée d'un état de présence.

Les versements seront effectués par le STIF à l'ordre suivant :

- Domiciliation : SOCIETE GENERALE
- Code établissement : 30003
- Code guichet : 00683
- Numéro de compte : 00020277665
- Clé RIB : 56

4.3. Effectifs rémunérés

L'aide financière versée par le STIF, dans le cadre de cette convention, porte sur :

- 39 agents de médiation
- 32 contrôleurs
- 4 agents d'encadrement

Article 5 - Durée

La présente convention prend effet à compter du **1er janvier 2011** pour une durée d'un an.

Article 6 : Résiliation

Résiliation en cas d'inexécution contractuelle
Tout manquement de l'une ou 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, quinze jours après mise en demeure d'exécuter par lettre recommandée avec accusé de réception demeuré sans effet, sans préjudice de tous dommages et intérêts.

Résiliation amiable
Les parties mettent fin à la présente convention lors d'une nouvelle contractualisation globale entre le STIF et l'entreprise (contrat de type II), prévoyant un nouveau mode de rémunération de l'entreprise englobant l'aide attribuée au titre de la présente convention.

Article 7 - Règlement amiable des différends – litiges

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.
Les litiges entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déférés devant le Tribunal administratif de Paris.

Fait à Paris en deux exemplaires, le

Pour le Syndicat des transports d'Ile-de-France
La Directrice Générale
Sophie MOUGARD

Pour La TICE
Le Directeur
Jacques Gentile

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
11 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2010/0050

Séance du 9 février 2011

MARCHE 2010-60 – DEBRANCHEMENT DU TRAM-TRAIN T4 JUSQU'AU PLATEAU DE CLICHY-MONTFERMEIL

MARCHE D'ETUDES DE SYSTEME DE TRANSPORT ET D'INSERTION URBAINE

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

VU le Code des Marchés Publics notamment ses articles 57 à 59 ;

VU la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 19 janvier 2011 attribuant le marché à SETEC TPI ;

VU le rapport n° 2010/0050 ;

VU l'avis de la Commission économique et tarifaire du 4 février 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer le marché 2010-60 avec SETEC TPI pour les montants suivants,

Prix de la tranche ferme : 810 470 € HT
Prix de la tranche conditionnelle n°1 : 132 880 € HT (montant estimatif)

ARTICLE 2 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PREFECTURE DE LA REGION
D'ILE-DE-FRANCE
PREFECTURE DE PARIS
11 FEV. 2011
Bureau du contrôle de legalité
et du contentieux

Délibération n° 2010/0051

Séance du 9 février 2011

MARCHE 2010-81 – PROLONGEMENT DE LA LIGNE 11 DU METRO A L'EST – ETUDE D'IMPACT, REDACTION DU SCHEMA DE PRINCIPE ET DU DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

VU le Code des Marchés Publics notamment ses articles 57 à 59 ;

VU la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 19 janvier 2011 attribuant le marché à INGEROP ;

VU le rapport n° 2010/0051 ;

VU l'avis de la Commission économique et tarifaire du 4 février 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer le marché 2010-81 avec INGEROP pour les montants suivants,

Prix de la tranche ferme : 143 786 € HT
Prix de la tranche conditionnelle n°1 : 41 220 € HT
Prix de la tranche conditionnelle n°2 : 53 800 € HT
Prix de la tranche conditionnelle n°3 : sans montant minimum et avec pour montant maximum 160 000 € HT.

ARTICLE 2 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
11 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2010/0052

Séance du 9 février 2011

MARCHE 2010-82 – ETUDES TECHNIQUES RELATIVES AU PROLONGEMENT DE LA LIGNE 11 A L'EST EN VUE D'ELABORER LE SCHEMA DE PRINCIPE ET LE DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

VU le Code des Marchés Publics notamment son article 35-II-8° ;

VU la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 19 janvier 2011 attribuant le marché à la RATP ;

VU le rapport n° 2010/0052 ;

VU l'avis de la Commission économique et tarifaire du 4 février 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer le marché 2010-82 avec la RATP pour le montant suivant : 3 601 557 € HT.

ARTICLE 2 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
11 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2010/0053

Séance du 9 février 2011

MARCHE 2010-99 – PRESTATIONS DE COMMUNICATION

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

VU le Code des Marchés Publics notamment ses articles 57 à 59 ;

VU la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 19 janvier 2011 attribuant le lot n°1 à Equancy, le lot n°2 à l'Agence H, le lot n°4 à République, le lot n°5 à Globe Diffusion, le lot n°6 à Campana Eleb Sablic et le lot n°7 au Groupement représenté par Sennse ;

VU le rapport n° 2010/0053 ;

VU l'avis de la Commission économique et tarifaire du 4 février 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer le marché 2010-99 avec :

- Pour le lot n°1 à Equancy pour un montant minimum de 15 000 € HT par mois et sans montant maximum
- Pour le lot n°2 Agence H pour un montant minimum de 8 000 € HT par mois et sans montant maximum
- Pour le lot n°4 République pour un montant minimum de 6 800 € HT par mois et sans montant maximum
- Pour le lot n°5 Globe diffusion pour un montant minimum de 1 700 € HT par mois et sans montant maximum
- Pour le lot n°6 Campana Eleb Sablic sans montant minimum et sans montant maximum
- Pour le lot n°7 au Groupement Sennse-Bessis sans montant minimum et sans montant maximum

ARTICLE 2 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PREFECTURE DE LA REGION
D'ILE-DE-FRANCE
PREFECTURE DE PARIS
11 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2010/0054

Séance du 9 février 2011

MARCHE 2011-02 MARCHE COMPLEMENTAIRE AU MARCHE 2008-14 ETUDES D'INSERTION DE TRACES, IMPACTS SOMMAIRES ET PREPARATION D'UN DOCP

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

VU le Code des Marchés Publics notamment son article 35 ;

VU la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 19 janvier 2011 attribuant le marché à SETEC TPI ;

VU le rapport n° 2010/0054 ;

VU l'avis de la Commission économique et tarifaire du 4 février 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer le marché 2011-02 avec SETEC TPI pour un montant de 210 927.5 € HT.

ARTICLE 2 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PREFECTURE DE LA REGION
D'ILE-DE-FRANCE
PREFECTURE DE PARIS
11 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2010/0055

Séance du 9 février 2011

MARCHE 2010-91

MARCHE COMPLEMENTAIRE AU MARCHE 2008-48

ASSISTANCE A MAITRISE D'OUVRAGE POUR LA NEGOCIATION D'UN NOUVEAU CADRE CONTRACTUEL (CONTRAT DE TYPE II) AVEC LES ENTREPRISES PRIVEES EXPLOITANTES DE LIGNES DE TRANSPORTS PUBLICS REGROUPEES AU SEIN DE L'ASSOCIATION OPTILE

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

VU le Code des Marchés Publics notamment son article 35 ;

VU la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 22 novembre 2010 attribuant le marché complémentaire au Groupement Roland Berger-Service public 2000-Erea ;

VU le rapport n° 2010/0055 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : L'article 1 de la délibération n°2010/0729 est modifié comme suit.

Les montants du marché conclu avec le Groupement Roland Berger-Service public 2000-Erea sont les suivants :
Prix de la tranche ferme : 189 594 € HT
Prix de la tranche conditionnelle n°1 : 10 500 € HT

ARTICLE 2 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PREFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
11 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2010/0056

Séance du 9 février 2011

MARCHE 2010-32 – REFONTE ET MAINTENANCE DE LA PLATE-FORME INTERNET D'INFORMATION VOYAGEURS

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

VU le Code des Marchés Publics notamment ses articles 57 à 59 ;

VU la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 22 novembre 2010 attribuant le marché à Sword ;

VU le rapport n° 2010/0056 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

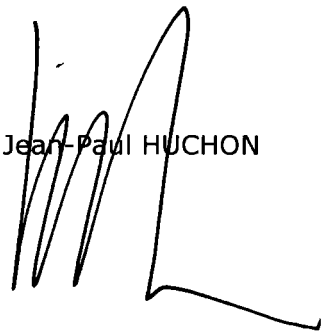
ARTICLE 1 : L'article 1 de la délibération 2010/0723 est modifié comme suit :

Le montant du marché est le suivant :

Prix de la tranche ferme : 902 939 € HT ;
Prix de la tranche conditionnelle n°1 : 29 700 € HT ;
Prix de la tranche conditionnelle n°2 : 23 100 € HT.

ARTICLE 2 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France



Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
11 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n°2011/0057

Séance du 9 février 2011

DELEGATION DE COMPETENCE POUR L'ORGANISATION DE LA DESSERTE REGULIERE LOCALE DE DOMONT (Modification erreur matérielle)

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

VU le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-1, L.1241-2, L.1241-3 et L.3111-14 ;
VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
VU le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France ;
VU la délibération n° 2007/0048 du 14 février 2007 relative aux dessertes de niveau local ;
VU la délibération n° 2010/0719 du 8 décembre 2010 relative à la délégation de compétence pour l'organisation de la desserte régulière locale de Domont ;
VU la délibération n° DEL-2010-141 du 13 décembre 2010 du Conseil Municipal de Domont ;
VU le rapport n°2011/0057 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Le visa de la convention de délégation de compétence pour l'organisation de la desserte régulière locale de Domont, approuvée par la délibération n°2010/0719 du 8 décembre 2010, ci-après :

VU *la délibération n°09-3-12 du 13/05/2009 du Conseil Municipal du Pecq ;*

Est remplacé par le visa suivant :

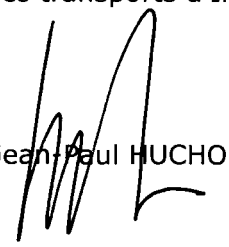
VU *la délibération n° DEL-2010-141 du 13/12/2010 du Conseil Municipal de Domont ;*

ARTICLE 2 : La convention de délégation de compétence jointe à la présente délibération, annule et remplace la convention de délégation de compétence jointe à la délibération n°2010/0719 du 8 décembre 2010.

ARTICLE 3 : Toutes les dispositions de la délibération n°2010/0719 du 8 décembre 2010, non modifiées par la présente délibération et non contraires aux dispositions de cette dernière, demeurent applicables de plein droit.

ARTICLE 4 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France



Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
11 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2011/0058

Séance du 9 février 2011

Transformation de postes au tableau des effectifs

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le code des transports (partie législative) ;

VU la loi n°83-634 du 13 juillet 1983 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° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération n° 2010/0703 du 8 décembre 2010 adoptant le budget initial 2011 et fixant le tableau des effectifs au 1er janvier 2011 ;

VU l'avis du Comité Technique Paritaire en date 6 décembre 2010 ;

VU le rapport n°2011/0058 ;

Après en avoir délibéré

DECIDE

ARTICLE 1 : de transformer un poste de catégorie B en poste de catégorie A et un poste de catégorie A en A+, et fixe le tableau des emplois à compter du 15/02/2011.

ARTICLE 2 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul Huchon

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PREFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
11 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2011/0059
Séance du 9 février 2011
CARACTERISTIQUES D'UN EMPLOI D'AGENT NON TITULAIRE

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le code des transports (partie législative) ;

VU la loi n°83-634 du 13 juillet 1983 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°85-1148 du 24 octobre 1985 modifié relatif à la rémunération des personnels civils et militaires de l'Etat, des personnels des collectivités territoriales et des personnels des établissements publics d'hospitalisation ;

VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;

VU la délibération n° 2010/0703 du 8 décembre 2010 adoptant le budget initial 2011 et fixant le tableau des effectifs au 1er janvier 2011 ;

VU le rapport n° 2011/0059 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Le total de la rémunération des agents contractuels recrutés, hors référence à un cadre d'emplois de la fonction publique territoriale, en application de l'article 3, alinéas 4, 5 et 7 de la loi n°84-53 du 26 janvier 1984 modifiée, correspond au traitement indiciaire (indice majoré) de référence majoré de 35% pour tenir compte du montant moyen des indemnités et primes versées aux personnels titulaires et non titulaires relevant d'un cadre d'emplois de la fonction publique territoriale.
L'indemnité de résidence dont bénéficient ces agents contractuels est calculée sur la base du traitement brut.

ARTICLE 2 : Les caractéristiques d'un emploi d'agent contractuel de droit public sont adoptées telles qu'elles figurent en annexe 1.

ARTICLE 3 : Les dépenses correspondantes seront imputées sur le chapitre 64 - dépenses de personnel.

ARTICLE 4 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil du Syndicat
des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

PREFECTURE DE LA RÉGION
ILE-DE-FRANCE
01 FEV. 2011
BUREAU DES AFFAIRES JURIDIQUES

Décision n° 20110124

du 01 FEV. 2011

RÉGULARISATION DE LA SITUATION DE LA LIGNE N° 025-195-008 « SANTEUIL (EPAGNES) – CERGY (PREFECTURE) » EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « CEOBUS »

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;

VU la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.3. ;

VU la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;

VU la décision n° 20091165 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;

VU la décision n° 20090138 du 05/02/2009 ;

VU le dossier technique n° 15739 enregistré par le Syndicat le 04/10/2010 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1er : L'entreprise « CEOBUS » est autorisée à exploiter la ligne 025-195-018 « SANTEUIL (EPAGNES) – CERGY (PREFECTURE) » dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : Une interdiction de trafic local est mise en place sur la ligne susvisée entre l'arrêt « PONTOISE (AVENUE DE NORMANDIE) » et l'arrêt « CERGY (PREFECTURE RER) ».

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Pour la directrice générale et
par délégation,
Isabelle BRIEND
la Chef de division Offre Routière

Décision n° 20110125

du 01 FEV. 2011

REGULARISATION DE LA SITUATION DE LA LIGNE N° 025-195-014 « SAGY (SAILLANCOURT-PLACE) – MARINES (CES LES HAUTIERS) » EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « CEOBUS »

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;

VU la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.3. ;

VU la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;

VU la décision n° 20091165 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;

VU la décision n° 20080601 du 01/08/2008 ;

VU le dossier technique n° 15740 enregistré par le Syndicat le 04/10/2010 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1er : L'entreprise « CEOBUS » est autorisée à exploiter la ligne 025-195-014 « SAGY (SAILLANCOURT-PLACE) – MARINES (CES LES HAUTIERS) » dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Pour la directrice générale et
par délégation,
Isabelle BRIEND
la Chef de division Offre Routière

PREFECTURE DE LA RÉGION
ILE-DE-FRANCE
01 FEV. 2011
BUREAU DES AFFAIRES JURIDIQUES

Décision n° 20110126

du 01 FEV. 2011

MODIFICATION DE LA LIGNE N° 030-030-031 « HERBLAY/TAVERNY (LYCEE/COLLEGE/PLACE DE VERDUN) – HERBLAY/MONTIGNY-LES-CORMEILLES (AVENUE DE LA LIBERATION/BIBLIOTHEQUE MUNICIPALE) » EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « CARS LACROIX »

PREFECTURE DE LA RÉGION ILE-DE-FRANCE
01 FEV. 2011
AFFAIRES JURIDIQUES

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;

VU la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.3. ;

VU la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;

VU la décision n° 20091165 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;

VU le contrat type II n°002-013-030 entré en vigueur le 01/01/2011 ;

VU la décision n°20080482 du 07/07/2008 ;

VU le dossier technique n° 15854 enregistré par le Syndicat le 20/01/2011 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1er : La ligne n° 030-030-031 « HERBLAY/TAVERNY (LYCEE/COLLEGE/PLACE DE VERDUN) – HERBLAY/MONTIGNY-LES-CORMEILLES (AVENUE DE LA LIBERATION/BIBLIOTHEQUE MUNICIPALE) », exploitée par l'entreprise « CARS LACROIX », est modifiée comme suit :

- sont créées les sous-lignes n°4 et 5,
- est modifiée la sous-ligne n°3,
- sont supprimées les sous-lignes n°1 et 2,

dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Pour la directrice générale et
par délégation,
Isabelle BRIEND
la Chef de division Offre Routière

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
01 FEV. 2011
BUREAU DES AFFAIRES JURIDIQUES

Décision n° 20110127

du 01 FEV. 2011

REGULARISATION DE LA SITUATION DE LA LIGNE N° 030-030-044 « ARGENTEUIL (GARE DU VAL D'ARGENTEUIL (LYCEE ROMAIN ROLLAND)) – CORMEILLES-EN-PARISIS (CARREFOUR L. MOURRIER) » EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « CARS LACROIX »

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

VU le code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
VU la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.3. ;
VU la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
VU la décision n° 20091165 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
VU la décision n°20100623 du 07/10/2010 ;
VU le dossier technique n° 15773 enregistré par le Syndicat le 02/11/2010 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1er : L'entreprise « CARS LACROIX » est autorisée à exploiter la ligne 030-030-044 « ARGENTEUIL (GARE DU VAL D'ARGENTEUIL (LYCEE ROMAIN ROLLAND)) – CORMEILLES-EN-PARISIS (CARREFOUR L. MOURRIER) » dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Pour la directrice générale et
par délégation,
Isabelle BRIEND
la Chef de division Offre Routière

PREFECTURE DE LA RÉGION
ILE-DE-FRANCE
01 FEV. 2011
BUREAU DES AFFAIRES JURIDIQUES

Décision n° 20110128

du 01 FEV. 2011

REGULARISATION DE LA SITUATION DE LA LIGNE N° 040—040-007 « COMBS-LA-VILLE (GARE RER) – BRIE-COMTE-ROBERT (AMBROISE PARE) » EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « SOCIETE D'EXPLOITATION DE TRANSPORTS ET DE REPARATIONS AUTOMOBILES »

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

VU le code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
VU la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.3. ;
VU la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
VU la décision n° 20091165 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
VU la décision n° 20090989 du 09/12/2009 ;
VU le dossier technique n° 15780 enregistré par le Syndicat le 15/11/2010 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1er : L'entreprise « SOCIETE D'EXPLOITATION DE TRANSPORTS ET DE REPARATIONS AUTOMOBILES » est autorisée à exploiter la ligne 040-040-007 « COMBS-LA-VILLE (GARE RER) – BRIE-COMTE-ROBERT (AMBROISE PARE) » dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : Une interdiction de trafic local est mise en place sur la ligne susvisée entre l'arrêt « COMBS-LA-VILLE (COMBS RER) » et l'arrêt « COMBS-LA-VILLE (SAINT-JACQUES) ».

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Pour la directrice générale et
par délégation,
Isabelle BRIEND
la Chef de division Offre Routière

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
ÎLE-DE-FRANCE
01 FEV. 2011
BUREAU DES AFFAIRES JURIDIQUES

Décision n° 20110129

du 01 FEV. 2011

REGULARISATION DE LA SITUATION DE LA LIGNE N° 040--040-012 « BOISSY-SAINT-LEGER (GARE RER) – SANTENY (RN) » EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « SOCIETE D'EXPLOITATION DE TRANSPORTS ET DE REPARATIONS AUTOMOBILES »

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;

VU la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.3. ;

VU la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;

VU la décision n° 20091165 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;

VU la décision n° 20100438 du 12/07/2010 ;

VU le dossier technique n° 15781 enregistré par le Syndicat le 15/11/2010 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1er : L'entreprise « SOCIETE D'EXPLOITATION DE TRANSPORTS ET DE REPARATIONS AUTOMOBILES » est autorisée à exploiter la ligne 040-040-012 « BOISSY-SAINT-LEGER (GARE RER) – SANTENY (RN) » dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Pour la directrice générale et
par délégation,
Isabelle BRIEND
la Chef de division Offre Routière

Décision n° 20110130

du 01 FEV. 2011

REGULARISATION DE LA SITUATION DE LA LIGNE N° 040—040-021 « CRETEIL (ECHAT) – GUIGNES (LES SABLONS) » EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « SOCIETE D'EXPLOITATION DE TRANSPORTS ET DE REPARATIONS AUTOMOBILES »

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

VU le code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
VU la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.3. ;
VU la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
VU la décision n° 20091165 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
VU la décision n° 20100149 du 02/02/2010 ;
VU le dossier technique n° 15782 enregistré par le Syndicat le 15/11/2010 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1er : L'entreprise « SOCIETE D'EXPLOITATION DE TRANSPORTS ET DE REPARATIONS AUTOMOBILES » est autorisée à exploiter la ligne 040-040-021 « CRETEIL (ECHAT) – GUIGNES (LES SABLONS) » dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : Une interdiction de trafic local est mise en place sur la ligne susvisée entre l'arrêt « CRETEIL (ECHAT) » et l'arrêt « BONNEUIL-SUR-MARNE (Avenue de Choisy) ».

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Pour la directrice générale et
par délégation,
Isabelle BRIEND
la Chef de division Offre Routière

PREFECTURE DE LA RÉGION
ILE-DE-FRANCE
01 FEV. 2011

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
ÎLE-DE-FRANCE
01 FEV. 2011
BUREAU DES AFFAIRES JURIDIQUES

Décision n° 20110131

du 01 FEV. 2011

RÉGULARISATION DE LA SITUATION DE LA LIGNE N° 040—040-023 « BRIE-COMTE-ROBERT (PISCINE) – CRETEIL (L'ECHAT) » EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « SOCIETE D'EXPLOITATION DE TRANSPORTS ET DE REPARATIONS AUTOMOBILES »

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

VU le code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
VU la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.3. ;
VU la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
VU la décision n° 20091165 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
VU la décision n° 20100231 du 05/03/2010 ;
VU le dossier technique n° 15783 enregistré par le Syndicat le 15/11/2010 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1er : L'entreprise « SOCIETE D'EXPLOITATION DE TRANSPORTS ET DE REPARATIONS AUTOMOBILES » est autorisée à exploiter la ligne 040-040-023 « BRIE-COMTE-ROBERT (PISCINE) – CRETEIL (L'ECHAT) » dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : Une interdiction de trafic local est mise en place sur la ligne susvisée entre l'arrêt « CRETEIL (ECHAT) » et l'arrêt « BONNEUIL-SUR-MARNE (Avenue de Choisy) ».

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Pour la directrice générale et
par délégation,
Isabelle BRIEND
la Chef de division Offre Routière

Décision n° 20110132

du 01 FEV. 2011

MODIFICATION DE LA LIGNE N° 045-045-005 « CROSNE (SALVADOR ALLENDE) – VILLENEUVE-SAINT-GEORGES (GARE RER) » EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « SOCIETE DE TRANSPORT AUTOMOBILE DE VOYAGEURS »

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

VU le code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
VU la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.3. ;
VU la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
VU la décision n° 2009/116 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
VU la convention du 01/03/2007 conclue entre la « Communauté d'Agglomération du Val d'Yerres » et l'entreprise « SOCIETE DE TRANSPORT AUTOMOBILE DE VOYAGEURS » ;
VU la décision n°20100604 du 04/10/2010 ;
VU le dossier technique n° 15775 enregistré par le Syndicat le 15/11/2010 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1er : La ligne n° 045-045-005 « CROSNE (SALVADOR ALLENDE) – VILLENEUVE-SAINT-GEORGES (GARE RER) », exploitée par l'entreprise « SOCIETE DE TRANSPORT AUTOMOBILE DE VOYAGEURS », est modifiée comme suit :

- sont modifiées les sous-lignes n°2 et 7,

dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : Demeurent inchangées les sous-lignes n°1, 3 et 4.

ARTICLE 3 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec la « Communauté d'Agglomération du Val d'Yerres ».

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

PREFECTURE DE LA RÉGION ILE-DE-FRANCE
01 FEV. 2011
BUREAU DES AFFAIRES JURIDIQUES

Pour la directrice générale et par délégation,
Isabelle BRIEND
la Chef de division Offre Routière

Décision n° 20110133

du 01 FEV. 2011

PRÉFE... ...ION
01 FEV. 2011
BUREAU DES AFFAIRES JURIDIQUES

REGULARISATION DE LA SITUATION DE LA LIGNE N° 063-063-021 « SAINT-FARGEAU-PONTHIERRY (BATICOP) – AVON (LYCEE URUGUAY) » EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « VEOLIA TRANSPORT – ETABLISSEMENT DE SAINT-FARGEAU-PONTHIERRY »

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

VU le code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
VU la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.3. ;
VU la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
VU la décision n° 20091165 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
VU la convention du 01/01/2009 conclue entre les « Communautés de Communes Seine Ecole et des Pays de Bière », la « Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine » et l'entreprise « VEOLIA TRANSPORT- ETABLISSEMENT DE SAINT-FARGEAU-PONTHIERRY » ;
VU la décision n° 20090707 du 03/08/2009 ;
VU le dossier technique n° 15749 enregistré par le Syndicat le 14/10/2010 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1er : L'entreprise « VEOLIA TRANSPORT- ETABLISSEMENT DE SAINT-FARGEAU-PONTHIERRY » est autorisée à exploiter la ligne 063-063-021 « VEOLIA TRANSPORT - SAINT-FARGEAU-PONTHIERRY » dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec les « Communautés de Communes Seine Ecole et des Pays de Bière » et la « Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine ».

ARTICLE 3 : Une interdiction de trafic local est mise en place sur la ligne susvisée entre l'arrêt « FONTAINEBLEAU (CHATEAU) » et l'arrêt « AVON (LYCEE URUGUAY) ».

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Pour la directrice générale et
par délégation,
Isabelle BRIEND
la Chef de division Offre Routière

PREFECTURE DE LA RÉGION
ILE-DE-FRANCE
01 FEV. 2011
BUREAU DES AFFAIRES JURIDIQUES

Décision n° 20110134

du 01 FEV. 2011

MODIFICATION DE LA LIGNE N° 100-100-358 « RUEIL-MALMAISON (Ville) - LA GARENNE-COLOMBES (Europe) » EXPLOITEE PAR LA RATP

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

VU le code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
VU la délibération n° 2006/0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.3. ;
VU la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
VU la décision n° 2008/0038 du 16 janvier 2008 autorisant la modification de la ligne ;
VU la décision n° 2009/0092 du 04/12/2008 ;
VU la décision n° 2009/1165 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
VU le dossier technique n°662 enregistré par le Syndicat le 21/12/2010 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

CONSIDERANT que les modifications demandées ont une incidence financière de 11 201 $€_{2007}$ HT en faveur du Syndicat ;

DECIDE :

ARTICLE 1er : La ligne n°100-100-358 « RUEIL-MALMAISON (Ville) - LA GARENNE-COLOMBES (Europe) », exploitée par la RATP, est modifiée dans les conditions définies dans la fiche contrat et le plan de ligne joints à la présente décision.

ARTICLE 2 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Pour la directrice générale et
par délégation,
Isabelle BRIEND
la Chef de division Offre Routière

PREFECTURE DE LA RÉGION
ILE-DE-FRANCE

01 FEV. 2011

BUREAU DES AFFAIRES JURIDIQUES

Décision n° 20110135

du 01 FEV. 2011

MODIFICATION DE LA LIGNE N° 228-228-015 « SALINS (LE ROTI) – MONTEREAU (GARE SNCF) » EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « PROCARS »

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

VU le code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
VU la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.3. ;
VU la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
VU la décision n° 2009/116 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
VU la décision n°20070918 du 21/11/2007 ;
VU le dossier technique n° 15774 enregistré par le Syndicat le 04/11/2010 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1er : La ligne n° 228-228-015 « SALINS (LE ROTI) – MONTEREAU (GARE SNCF) », exploitée par l'entreprise « PROCARS », est modifiée comme suit :

- est créée la sous-ligne n°3,

dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : Demeurent inchangées les sous-lignes n°1 et 2.

ARTICLE 3 : Une interdiction de trafic local est mise en place sur la ligne susvisée entre l'arrêt « MONTEREAU (COLLEGE P. ELUARD) et l'arrêt « VARENNES (LYCEE G. EIFFEL) ».

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Pour la directrice générale et
par délégation,
Isabelle BRIEND
la Chef de division Offre Routière

PREFECTURE DE LA RÉGION
ILE-DE-FRANCE
04 FEV. 2011
BUREAU DES AFFAIRES JURIDIQUES

Décision n° 20110137

du 03 FEV. 2011

REGULARISATION DE LA SITUATION DE LA LIGNE N° 003-003-309 « CREVECOEUR (PLACE SAINT-JEAN) – TOURNAN-EN-BRIE (COLLEGE VERMAY) » EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « N°4 MOBILITES »

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

VU le code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
VU la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.3. ;
VU la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
VU la décision n° 20091165 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
VU la convention du 01/09/2010 conclue entre la « Communauté de Communes du Val Bréon », le « Conseil Général de Seine-et-Marne » et l'entreprise « N°4 MOBILITES » ;
VU la décision n° 20100180 du 11/02/2010 ;
VU le dossier technique n° 15823 enregistré par le Syndicat le 29/12/2010 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1er : L'entreprise « N°4 MOBILITES » est autorisée à exploiter la ligne 003-003-309 « CREVECOEUR (PLACE SAINT-JEAN) – TOURNAN-EN-BRIE (COLLEGE VERMAY) » dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec la Communauté de Communes du Val Bréon » et le « Conseil Général de Seine-et-Marne ».

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Pour la directrice générale et
par délégation,
Isabelle BRIEND
la Chef de division Offre Routière

Décision n° 20110138

du 03 FEV. 2011

REGULARISATION DE LA SITUATION DE LA LIGNE N° 003-351-503 « OZOIR-LA-FERRIERE (INTERMARCHE) – ROISSY-EN-BRIE (RER) » EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « N°4 MOBILITES »

PREFECTURE DE LA RÉGION ILE-DE-FRANCE
04 FEV. 2011
BUREAU DES AFFAIRES JURIDIQUES

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;

VU la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.3. ;

VU la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;

VU la décision n° 20091165 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;

VU la convention du 01/01/2005 conclue entre la « Communauté d'Agglomération de la Brie Francilienne », les communes « Roissy-en-Brie » et « Pontault-Combault, le « Conseil Général de Seine-et-Marne » et l'entreprise « N°4 MOBILITES » ;

VU la décision n° 20100428 du 12/07/2010 ;

VU le dossier technique n° 15841 enregistré par le Syndicat le 07/01/2011 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1er : L'entreprise « N°4 MOBILITES » est autorisée à exploiter la ligne 003-351-503 « OZOIR-LA-FERRIERE (INTERMARCHE) – ROISSY-EN-BRIE (RER) » dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec la « Communauté d'Agglomération de la Brie Francilienne », les communes « Roissy-en-Brie » et « Pontault-Combault » et le « Conseil Général de Seine-et-Marne ».

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Pour la directrice générale et
par délégation,
Isabelle BRIEND
la Chef de division Offre Routière

PREFECTURE DE LA RÉGION ILE-DE-FRANCE
04 FEV. 2011
BUREAU DES AFFAIRES JURIDIQUES

Décision n° 20110139

du 03 FEV. 2011

REGULARISATION DE LA SITUATION DE LA LIGNE N° 003-351-507 « OZOIR-LA-FERRIERE (ANOUILH) – NOISIEL (RER) » EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « N°4 MOBILITES »

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

VU le code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
VU la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.3. ;
VU la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
VU la décision n° 20091165 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
VU la convention du 01/01/2005 conclue entre la « Communauté d'Agglomération de la Brie Francilienne », les communes « Roissy-en-Brie » et « Pontault-Combault, le « Conseil Général de Seine-et-Marne » et l'entreprise « N°4 MOBILITES » ;
VU la décision n° 20060750 du 31/08/2006 ;
VU le dossier technique n° 15843 enregistré par le Syndicat le 07/01/2011 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1er : L'entreprise « N°4 MOBILITES » est autorisée à exploiter la ligne 003-351-507 « OZOIR-LA-FERRIERE (ANOUILH) – NOISIEL (RER) » dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec la « Communauté d'Agglomération de la Brie Francilienne », les communes « Roissy-en-Brie » et « Pontault-Combault et le « Conseil Général de Seine-et-Marne ».

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Pour la directrice générale et
par délégation,
Isabelle BRIEND
la Chef de division Offre Routière

PREFECTURE DE LA RÉGION
ILE-DE-FRANCE
04 FEV. 2011
BUREAU DES AFFAIRES JURIDIQUES

Décision n° 20110140

du 03 FEV. 2011

RÉGULARISATION DE LA SITUATION DE LA LIGNE N° 208-208-017 « FORGES (LES COURREAUX) – MONTEREAU (GARE SNCF) » EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « INTERVAL SEINE-ET-MARNE »

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;

VU la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.3. ;

VU la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;

VU la décision n° 20091165 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;

VU la convention du 01/01/2007 conclue entre le « SITCOME », le « Conseil Général de Seine-et-Marne » et l'entreprise « INTERVAL SEINE-ET-MARNE » ;

VU la décision n° 20100667 du 25/10/2010 ;

VU le dossier technique n° 15824 enregistré par le Syndicat le 29/12/2010 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1er : L'entreprise « INTERVAL SEINE-ET-MARNE » est autorisée à exploiter la ligne 208-208-017 « FORGES (LES COURREAUX) – MONTEREAU (GARE SNCF) » dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec le « SITCOME » et le « Conseil Général de Seine-et-Marne ».

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Pour la directrice générale et
par délégation,
Isabelle BRIEND
la Chef de division Offre Routière

Décision n° 20110157

du 15 FEV. 2011

REGULARISATION DE LA SITUATION DE LA LIGNE N° 054-054-020 « MEAUX (GARE) – TREMBLAY-EN-France (GARE D'AEROPORT CHARLES DE GAULLE 1) » EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « TRANS VAL DE FRANCE »

PREFECTURE DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE
PREFECTURE DE PARIS
15 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité et du contentieux

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;

VU la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.3. ;

VU la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;

VU la décision n° 20091165 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;

VU la convention du 01/09/2010 conclue entre le « Conseil Général de Seine-et-Marne » et l'entreprise « TRANS VAL DE FRANCE » ;

VU la décision n° 20061033 du 20/10/2006 ;

VU le dossier technique n° 15826 enregistré par le Syndicat le 03/01/2011 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1er : L'entreprise « TRANS VAL DE FRANCE » est autorisée à exploiter la ligne 054-054-020 « MEAUX (GARE) – TREMBLAY-EN-France (GARE D'AEROPORT CHARLES DE GAULLE 1) » dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec le « Conseil Général de Seine-et-Marne ».

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Pour la directrice générale et
par délégation,
Isabelle BRIEND
la Chef de division Offre Routière

Décision n° 20110158

du 15 FEV. 2011

REGULARISATION DE LA SITUATION DE LA LIGNE N° 007-007-054 « CHESSY (GARES) – MAGNY-LE-HONGRE (HOTELS VAL DE France) » EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « EUROPE AUTOCARS »

PRÉFECTURE DE LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
15 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité et du contentieux

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;

VU la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.3. ;

VU la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;

VU la décision n° 20091165 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;

VU la décision n° 20080353 du 16/05/2008 ;

VU le dossier technique n° 15416 enregistré par le Syndicat le 12/03/2010 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1er : L'entreprise « EUROPE AUTOCARS » est autorisée à exploiter la ligne 007-007-054 « CHESSY (GARES) – MAGNY-LE-HONGRE (HOTELS VAL DE France) » dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Pour la directrice générale et
par délégation,
Isabelle BRIEND
la Chef de division Offre Routière

Décision n° 20110169

du 21 FEV. 2011

PRÉFECTURE DE LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
22 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité et du contentieux

SUPPRESSION DE LA LIGNE N° 213-921-102 « COURBEVOIE (HOTEL DE VILLE) – COURBEVOIE (HOTEL DE VILLE) » EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « VEOLIA TRANSPORT NANTERRE »

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;

VU la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.1. ;

VU la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;

VU la décision n°20091161 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;

VU la convention du 01/01/2003 conclue entre la « commune de COURBEVOIE » et l'entreprise « VEOLIA TRANSPORT NANTERRE »

VU la décision du 22/06/2005 ;

VU le dossier technique n° 15661 enregistré par le Syndicat le 19/07/2010 ;

CONSIDERANT que l'incidence financière prévisionnelle annuelle pour le Syndicat de la décision à prendre est inférieure à 1 000 000 d'euros HT,

DECIDE :

ARTICLE 1er : La ligne n° 213-921-102 « COURBEVOIE (HOTEL DE VILLE) – COURBEVOIE (HOTEL DE VILLE) », exploitée par l'entreprise « VEOLIA TRANSPORT NANTERRE », est supprimée du plan régional des transports.

ARTICLE 2 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec la « commune de COURBEVOIE ».

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Pour la directrice générale et par délégation,
Thierry GUIMBAUD
Le Directeur de l'Exploitation

Décision n° 20110170

du 21 FEV. 2011

SUPPRESSION DE LA LIGNE N° 501-501-001 « DOMONT (PIGALLE) – DOMONT (GARE SNCF) » EXPLOITEE PAR LA « REGIE DE DOMONT »

PRÉFECTURE DE LA RÉGION ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
22 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité et du contentieux

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;

VU la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.1. ;

VU la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;

VU la décision n°20091161 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;

VU la décision n° 20060895 du 27/09/2006 ;

VU le dossier technique n° 15810 enregistré par le Syndicat le 21/12/2010 ;

CONSIDERANT que l'incidence financière prévisionnelle annuelle pour le Syndicat de la décision à prendre est inférieure à 1 000 000 d'euros HT,

DECIDE :

ARTICLE 1er : La ligne n° 501-501-001 « DOMONT (PIGALLE) – DOMONT (GARE SNCF) », exploitée par la « REGIE DE DOMONT », est supprimée du plan régional des transports.

ARTICLE 2 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Pour la directrice générale et
par délégation,
Thierry GUIMBAUD
Le Directeur de l'Exploitation

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
25 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Décision n° 20110185

du 24 FEV. 2011

REGULARISATION DE LA SITUATION DE LA LIGNE N° 057-057-008 « GARGENVILLE (HANNECOURT) – EPONE (GARE SNCF) » EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « COMPAGNIE DE TRANSPORTS DE VOYAGEURS DU MANTOIS INTERURBAINS »

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;

VU la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.3. ;

VU la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;

VU la décision n° 20091165 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;

VU la décision n° 20060534 du 01/06/2006 ;

VU le dossier technique n° 15535 enregistré par le Syndicat le 03/06/2010 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1er : L'entreprise « COMPAGNIE DE TRANSPORTS DE VOYAGEURS DU MANTOIS INTERURBAINS » est autorisée à exploiter la ligne 057-057-008 « GARGENVILLE (HANNECOURT) – EPONE (GARE SNCF) » dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Pour la directrice générale et
par délégation,
Isabelle BRIEND
la Chef de division Offre Routière

25 FEV. 2011
Bureau du contrôle de la légalité et des actes locaux

Décision n° 20110186

du 24 FEV. 2011

REGULARISATION DE LA SITUATION DE LA LIGNE N° 057-318-008 « MANTES-LA-VILLE (GARE ROUTIERE) – DREUX (GARE ROUTIERE) » EXPLOITEE PAR LE POOL « COMPAGNIE DE TRANSPORTS DE VOYAGEURS DU MANTOIS INTERURBAINS – TRANSPORTS D'EURE-ET-LOIR – COURRIERS DE SEINE-ET-OISE »

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

VU le code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
VU la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.3. ;
VU la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
VU la décision n° 20091165 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
VU la décision du 03/10/2001 ;
VU le dossier technique n° 15692 enregistré par le Syndicat le 18/08/2010 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1er : Le pool « COMPAGNIE DE TRANSPORTS DE VOYAGEURS DU MANTOIS INTERURBAINS – TRANSPORTS D'EURE-ET-LOIR – COURRIERS DE SEINE-ET-OISE » est autorisé à exploiter la ligne 057-318-008 «MANTES-LA-VILLE (GARE ROUTIERE) – DREUX (GARE ROUTIERE) » dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Pour la directrice générale et
par délégation,
Isabelle BRIEND
la Chef de division Offre Routière

25 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité et du contentieux

Décision n° 20110187

du 24 FEV. 2011

REGULARISATION DE LA SITUATION DE LA LIGNE N° 057-318-118 « SAINT-ILLIERS-LE-BOIS (PLACE DES TILLEULS) – BREVAL (COLLEGE DES NENUPHARS) » EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « COMPAGNIE DE TRANSPORTS DE VOYAGEURS DU MANTOIS INTERURBAINS »

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;

VU la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.3. ;

VU la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;

VU la décision n° 20091165 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;

VU la décision n° 20090938 du 05/10/2009 ;

VU le dossier technique n° 15636 enregistré par le Syndicat le 13/07/2010 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1er : L'entreprise « COMPAGNIE DE TRANSPORTS DE VOYAGEURS DU MANTOIS INTERURBAINS » est autorisée à exploiter la ligne 057-318-118 « SAINT-ILLIERS-LE-BOIS (PLACE DES TILLEULS) – BREVAL (COLLEGE LES NENUPHARS) » dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Pour la directrice générale et
par délégation,
Isabelle BRIEND
la Chef de division Offre Routière

25 FEV. 2011
Bureau de la police de la légalité et du contentieux

Décision n° 20110188

du 24 FEV. 2011

REGULARISATION DE LA SITUATION DE LA LIGNE N° 057-318-120 « SAINT-ILLIERS-LA-VILLE (PLACE LOUISE HENRY) – MAGNANVILLE (LYCEE L.SEDAR SENGHOR) » EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « COMPAGNIE DE TRANSPORTS DE VOYAGEURS DU MANTOIS INTERURBAINS »

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;

VU la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.3. ;

VU la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;

VU la décision n° 20091165 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;

VU la décision n° 20090835 du 01/09/2009 ;

VU le dossier technique n° 15654 enregistré par le Syndicat le 15/07/2010 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1er : L'entreprise « COMPAGNIE DE TRANSPORTS DE VOYAGEURS DU MANTOIS INTERURBAINS » est autorisée à exploiter la ligne 057-318-120 « SAINT-ILLIERS-LA-VILLE (PLACE LOUIS HENRY) – MAGNANVILLE (LYCEE L.SEDAR SENGHOR) » dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Pour la directrice générale et
par délégation,
Isabelle BRIEND
la Chef de division Offre Routière

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Décision n° 20110143

du 07 FEV. 2011

portant délégation de signature

La directrice du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,

VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du Conseil du Syndicat n° 2006-217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du Conseil à la directrice générale ;

VU l'arrêté du président du Conseil du Syndicat n° SRHRS 2006-016 du 17 mars 2006 portant recrutement par voie de détachement de Mme Sophie MOUGARD en qualité de directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

DECIDE

ARTICLE 1 : en l'absence de la directrice générale, délégation de signature est donnée à Monsieur Olivier NALIN, directeur du développement, des affaires économiques et tarifaires, du 14 au 18 février 2011 inclus, à l'effet de signer tous actes, décisions, contrats ou conventions.

ARTICLE 2 : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, affichée au siège du Syndicat des transports d'Ile-de-France, notifiée à l'intéressé et publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Sophie MOUGARD

La directrice générale,
- certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte,
- informe que le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif dans un délai de deux mois à compter de la présente notification.

Notifié le

.....

Signature de l'agent :

PREFECTURE DE LA RÉGION
ILE-DE-FRANCE
08 FEV. 2011
BUREAU DES AFFAIRES JURIDIQUES

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Décision N° 2011-0144

du 7 Février 2011

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La Directrice Générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance N° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale n° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

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 pour adultes et jeunes handicapés du Val-de-Marne (APAJH 94) – siret 32387602900030 - dont le siège social est situé 4-6, C. avenue Général Billotte 94001 Créteil, n'est pas reconnue d'utilité publique bien qu'adhérente à la Fédération des associations pour adultes et jeunes handicapés,

- que le caractère social de son activité n'est pas démontré, notamment parce que le financement provient principalement des fonds publics et que son activité est assurée essentiellement par du personnel salarié,

- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1er : La décision d'exonération du paiement du versement de transport établie le 26 mars 2002 pour l'Institut médico-pédagogique Les Buttes -établissement secondaire- situé 20, bis avenue de ceinture à Créteil (94) est abrogée.

ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale du Val de Marne – rue Pasteur Vallery Radot – 94011 Créteil Cedex.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
Et par délégation

Véronique HAMAYON-TARDE

PREFECTURE DE LA RÉGION
ILE-DE-FRANCE
08 FEV. 2011
BUREAU DES AFFAIRES JURIDIQUES

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Décision N° 2011-0142

du 7 Février 2011

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La Directrice Générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance N° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale n° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

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 pour adultes et jeunes handicapés du Val-de-Marne (APAJH 94) – siret 32387602900030 - dont le siège social est situé 4-6, C. avenue Général Billotte 94001 Créteil, n'est pas reconnue d'utilité publique bien qu'adhérente à la Fédération des associations pour adultes et jeunes handicapés,

- que le caractère social de son activité n'est pas démontré, notamment parce que le financement provient principalement des fonds publics et que son activité est assurée essentiellement par du personnel salarié,

- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1er : L'Association pour adultes et jeunes handicapés du Val-de-Marne (APAJH 94) ainsi que les établissements dont elle assure la gestion (annexe n° 1 jointe) ne sont pas exonérés du paiement du versement de transport.

ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale du Val de Marne – rue Pasteur Vallery Radot – 94011 Créteil Cedex.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
Et par délégation

Véronique HAMAYON-TARDE

ANNEXE N° 1

APAJH 94 - Siège : 4-6 avenue du général Pierre Billotte 94001 Créteil. Siret 32387602900030

Institut Médico Educatif : IME «Robert Desnos» 1, rue Buffon 94310 Orly. Siret 32387602900055

Institut Médico Educatif : IME «Louis le Guillant» 22, boulevard Chastenet de Gery 94814 Villejuif cedex. Siret 32387602900147

Institut Médico Educatif : IME «Françoise Leloup» 2, rue Saussure 94044 Créteil cedex. Siret 32387602900188

Centre d'habitats : 26, rue Edouard Vaillant 94140 Alfortville. Siret 32387602900089

Maison d'Accueil Spécialisé (MAS) 2, rue Alfred Gillet 94380 Bonneuil sur Marne. Siret 32387602900121

Maison d'Accueil Spécialisé (MAS) 86, rue Marcel Bourdarias 94140 Alfortville. Siret 32387602900212

Ateliers protégés «Alter Ego» 124, avenue d'Alfortville 94600 Choisy le Roi. Siret 32387602900139

Service d'accompagnement à la vie sociale (SAVS): 26, rue Edouard Vaillant 94140 Alfortville. Siret 32387602900162

Foyer résidence Jacqueline Olivier : 24, rue Jacques Kable 94130 Nogent sur Marne. Siret 32387602900170

Foyer de vie : 26, rue Edouard Vaillant 94140 Alfortville. Siret 32387602900196

Etablissement et service d'aide par le travail «Alter Ego» : ZA Jardins d'Alfortville 71, rue Etienne Dolet 94146 Alfortville cedex. Siret 32387602900204

Service départemental pour l'intégration des enfants déficients visuels du 94 -Janina Ganot- (SDIDV) : 48, B. Boulevard Rabelais 94100 Saint Maur des Fossés. Siret 32387602900220

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
15 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité et du contentieux

Décision N° 2011-0144

du 10 Février 2011

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La Directrice Générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance N° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale n° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

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 de résidences pour personnes âgées dépendantes (ARPAD) – siret 341 373 819 00133 - dont le siège est situé 103 boulevard Hausmann à Paris (75), n'est pas reconnue d'utilité publique bien qu'adhérente à l'Union Nationale Interfédérale des Œuvres et Organismes Privés Sanitaires et Sociaux (UNIOPSS),

- que le caractère social de l'activité n'est pas démontré, d'une part parce que le financement est apporté principalement par les résidents et les fonds publics et d'autre part parce que son activité est assurée essentiellement par du personnel salarié,

- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1er : La décision d'exonération du paiement du versement de transport établie le 3 décembre 1998 pour l'Association de résidences pour personnes âgées dépendantes (ARPAD) ainsi que pour les établissements dont elle assure la gestion, est abrogée à compter du 1er avril 2011.

ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale de Paris - Immeuble le Brabant, 11, rue de Cambrai - 75945 Paris cedex 19.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
Et par délégation

Véronique HAMAYON-TARDE

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
15 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Décision N° 2011-0465

du 10 Février 2011

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La Directrice Générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance N° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale n° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

VU l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les pièces produites à l'appui de la demande ;

VU la décision n° 2010-0804 du 3 décembre 2010 ;

CONSIDERANT

- que l'Association de résidences pour personnes âgées dépendantes (ARPAD)– siret 341 373 819 00133 - dont le siège est situé 103 boulevard Hausmann à Paris (75), n'est pas reconnue d'utilité publique bien qu'adhérente à l'Union Nationale Interfédérale des Œuvres et Organismes Privés Sanitaires et Sociaux (UNIOPSS),

- que le caractère social de l'activité n'est pas démontré, d'une part parce que le financement est apporté principalement par les résidents et les fonds publics et d'autre part parce que son activité est assurée essentiellement par du personnel salarié,

- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1er : l'Association de résidences pour personnes âgées dépendantes ainsi que les établissements dont elle assure la gestion et notamment les établissements créés depuis le 3 décembre 1998 :

- Arpad Levallois Perret (92), 97 rue Paul Vaillant Couturier, 341 373 819 00166 créé en 2004
- Arpad Juvisy sur Orge (91), 2 avenue Anatole France, 341 373 819 00190, créé en 2008
- Arpad Epinay sur Seine (93), 77 avenue Jean Jaurès, 341 373 819 00208 créé en 2009

ne sont pas exonérés du paiement du versement de transport.

ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale de Paris – 11, Rue de Cambrai- Immeuble Le Brabant – 75945 Paris Cedex 19.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
Et par délégation

Véronique HAMAYON-TARDE

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
15 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Décision N° 2011 - 0446

du 10 Février 2011

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La Directrice Générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance N° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale n° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

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 Institut Edouard Claparède – siret 348 847 724 00013 - dont le siège est situé 5, rue du Général Cordonnier à Neuilly 92200, n'est pas reconnue d'utilité publique bien qu'adhérente à l'Union Régionale Interfédérale des Organismes Privés Sanitaires et Sociaux (URIOPSS),

- que le caractère social de son activité n'est pas démontré, parce que le financement de son activité, assurée essentiellement par du personnel salarié, résulte principalement de fonds publics,

- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1er : La décision d'exonération du paiement du versement de transport établie le 6 juillet 2001 pour l'Association Institut Edouard Claparède et le Centre médico-psycho-pédagogique dont elle assure la gestion, est abrogée à compter du 1er avril 2011.

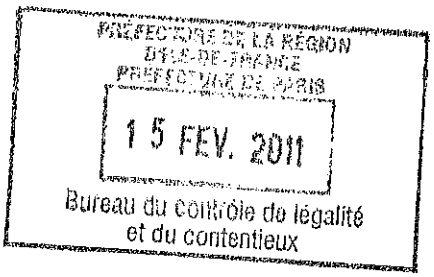
ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale de Nanterre - 1, boulevard Bouvets - 92000 Nanterre.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
Et par délégation

Véronique HAMAYON-TARDE

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France



Décision N° 2011-0149

du 10 Février 2011

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La Directrice Générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance N° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale n° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

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 du nord-est parisien d'aide aux mères et aux familles à domicile dont le siège est situé 3/5 allée Paul Lafargue, 93320 Les Pavillons-sous-Bois –siret 785 506 031 00034- n'est pas reconnue d'utilité publique bien qu'adhérente à la Fédération des associations pour l'aide aux mères de familles, reconnue d'utilité publique par décret du 9 décembre 1938,

- que le caractère social de l'activité n'est pas démontré, d'une part parce que le financement est apporté principalement par les usagers et les fonds publics et d'autre part parce que son activité est assurée essentiellement par du personnel salarié,

- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1er : La décision d'exonération du paiement du versement de transport établie le 9 janvier 1996 pour l'établissement situé 1 allée des Pâquerettes, 93140 Bondy -siret 785 506 031 00018- est abrogée à compter du 1er avril 2011.

ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale de Bobigny – 173, avenue Paul Vaillant Couturier – 93000 Bobigny.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
Et par délégation

Véronique HAMAYON-TARDE

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
15 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité et du contentieux

Décision N° 2011 - 0694

du 10 Février 2011

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La directrice générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance N° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale n° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

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 « L'Aide à l'Epileptique », dont le siège social se situe au 26, rue du Général Sarrail à Créteil 94003 SIRET N°78569839000016 n'est pas reconnue d'utilité publique bien qu'affiliée à l'Union Régionale Interfédérale des Œuvres et Organismes Privés Sanitaires et Sociaux.

- que le caractère social de l'activité n'est pas démontré, d'une part parce que le financement est apporté principalement par les fonds publics, et d'autre part parce que l'activité de l'association est assurée essentiellement par du personnel salarié.

- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L.2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1er : La décision d'exonération du paiement de la taxe de versement de transport établie le 30 octobre 2000 pour l'Association « l'Aide à l'Epileptique » -ainsi que les établissements suivants : Etablissement et Service d'Aide par le Travail, 26 rue du général Sarrail BP 115 94028 Créteil Cedex-, est abrogée à compter du 1er Avril 2011.

ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale de Val de Marne-Rue Pasteur Vallery Radot-94011 Créteil Cedex.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
Et par délégation,

Véronique HAMAYON-TARDE

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
15 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Décision N° 2011-0151

du 10 Février 2011

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La directrice générale 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 décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale n° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

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 «Aide Familiale Populaire de Cergy » dont le siège social se situe au 12, rue du Chêne 95300 Ennery, et la permanence au 7, allée des Petits Pains 95800 Cergy Saint Christophe - SIRET N°39261294100022- n'est pas reconnue d'utilité publique.

- que le caractère social de l'activité n'est pas démontré, d'une part parce que le financement est apporté principalement par les usagers et des fonds publics, et d'autre part, parce que l'essentiel de son activité est assurée par du personnel salarié.

- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L.2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales sont ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1er : La décision d'exonération de versement de la taxe dite de versement transport du 12 Mars 1996 est abrogée à compter du 1er avril 2011,

ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale du Val d'Oise-8, place de la Fontaine 95000 CERGY

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
Et par délégation,

Véronique HAMAYON-TARDE

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
15 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Décision N° 2011 - 0152

du 10 Février 2011

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La directrice générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance N° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale n° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

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 CONFIANCE-Pierre Boulenger Association de Parents et Amis de Personnes Handicapées Mentales du Sud Yvelines» SIRET N°77570767200090 dont le siège social est situé au 32 rue Sadi Carnot 78120 Rambouillet, n'est pas reconnue d'utilité publique et ce, bien qu'affiliée à l'Union Nationale des Associations de Parents et Personnes Handicapées Mentales et de leurs Amis (UNAPEI).

- que le caractère social de l'activité n'est pas démontré, d'une part parce que le financement est apporté principalement par des fonds publics, et d'autre part parce que l'activité de l'association est assurée essentiellement par du personnel salarié.

- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L.2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1er : Les décisions d'exonération du paiement de la taxe de versement de transport établies le 11 janvier 1991 et le 3 décembre 1993 pour l'association Confiance-Pierre Boulenger-Association de Parents et Amis de Personnes Handicapées Mentales et de leurs Amis du Sud Yvelines sont abrogées à compter du 1er avril 2011.

ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale de Versailles-7, rue Chantiers 78000 Versailles.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
Et par délégation,

Véronique HAMAYON-TARDE

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
15 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité et du contentieux

Décision N° 2011-0153

du 11 Février 2011

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La directrice générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance N° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale n° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

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 « Protection Sociale de Vaugirard-Fonds Marie José Chérioux » dont le siège social se situe au 91 bis, rue Falguière 75015 Paris SIRET N° 77568401200138, n'est pas reconnue d'utilité publique ;

- que le caractère social de l'activité n'est pas démontré, d'une part parce que le financement est apporté principalement par les prestations de services qu'elle propose, ainsi que par les fonds publics; et d'autre part l'activité de l'association est assurée essentiellement par du personnel salarié.

- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L.2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1er : La décision d'exonération du paiement du versement de transport établie le 9 juin 1994 pour les établissements listés dans l'annexe n°1 et gérés par l'association « Protection Sociale de Vaugirard- Fonds Marie José Chérioux » est abrogée à compter du 1er avril 2011.

ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale de Paris-Immeuble Le Brabant-11 rue de Cambrai 75945 Paris Cedex.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
Et par délégation,

Véronique HAMAYON-TARDE

ANNEXE N° 1

- Siège social

  91bis rue Falguière 75015 Paris SIRET N°77568401200138

- Institut Médico-Educatif

  5 rue Oscar Roty SIRET N° 77568401200120

- Etablissement et Service d'Aide par le Travail

  133 rue Falguière 75015 Paris SIRET 77568401200070

- Foyer d'Adultes

  91 bis rue Falguière 75015 Paris SIRET 77568401200146

- Foyer Jean Escudie

  127 rue Falguière 75015 Paris SIRET 7756840120006

- Foyer Darty 15

  2 rue Emeriau 75015 Paris SIRET 7756840120008

- Foyer Michelle Darty 13

  20-22 rue Dunois 75013 Paris SIRET 77568401200153

- Atelier 133
  133 rue Falguière 75015 Paris SIRET N°77568401200096

- Centre d'Activités du Jour
  5, rue Oscar Roty 75015 Paris SIRET N° 77568401200104

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS

15 FEV. 2011

Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Décision N° 2011-0154

du 11 Février 2011

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La directrice générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance N° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale n° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

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 « Protection Sociale de Vaugirard-Fonds Marie José Chérioux » – SIRET N° 77568401200138 – dont le siège social est situé 91 bis, rue Falguière 75015 Paris, n'est pas reconnue d'utilité publique ;

- que le caractère social de l'activité n'est pas démontré, d'une part parce que le financement est apporté principalement par des fonds publics et d'autre part parce que son activité est assurée essentiellement par du personnel salarié,

- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L.2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1er : L'Association «Protection Sociale de Vaugirard-Fonds Marie José Chérioux» n'est pas exonérée du paiement du versement de transport pour les établissements créés après le 9 juin 1994, dont elle assure la gestion, listés en annexe n° 1.

ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale de Paris-Immeuble Le Brabant-11, rue de Cambrai 75945 Paris Cedex.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
Et par délégation,

Véronique HAMAYON-TARDE

Annexe 1

- Centre d'Activités de Jour
  66, rue de la Convention 75015 Paris
  SIRET N° 77568401200203

- Institut Médico Educatif
  25, rue Lacordaire 75015 Paris
  SIRET N° 77568401200195

- Foyer Malakoff Vie
  55, rue Gambetta 92240 Malakoff
  SIRET N°77568401200187

- Foyer Malakoff Hébergement
  55, rue Gambetta 92240 Malakoff
  SIRET N° 77568401200179

- Foyer Darty 92
  46, rue Jean Jacques Rousseau 92130 Issy les Moulineaux
  SIRET N° 77568401200161

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
15 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Décision N° 2011_0455

du 14 Février 2011

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La Directrice Générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance N° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale n° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

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 intercommunale d'aide et de soutien à domicile située 1 bis rue Lelégard, 92210 Saint-Cloud, -siret 334 769 718 00027- n'est pas reconnue d'utilité publique bien qu'adhérente à l'Union régionale interfédérale des organismes privés sanitaires et sociaux (URIOPSS) et à l'Union nationale de l'aide, des soins et des services aux domiciles (UNA), reconnues d'utilité publique respectivement par décret du 13 novembre 1996 et du 28 janvier 1999,

- que le caractère social de l'activité n'est pas démontré, d'une part parce que le financement est apporté principalement par les usagers et les fonds publics et d'autre part parce que son activité est assurée essentiellement par du personnel salarié,

- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L 2531-2 du Code général des collectivités territoriales ne sont pas ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1er : La décision d'exonération du paiement du versement de transport établie le 23 septembre 1996 pour l'Association intercommunale de maintien à domicile est abrogée à compter du 1er avril 2011.

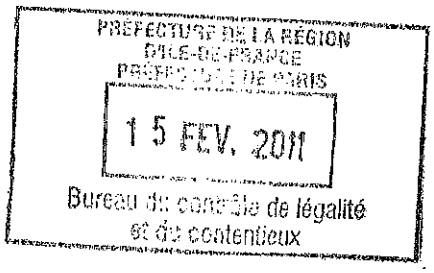
ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des affaires de sécurité sociale de Nanterre - 1, boulevard Bouvets - 92000 Nanterre.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
Et par délégation

Véronique HAMAYON-TARDE

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France



Décision N° 2011_0156

du 11 Février 2011

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La Directrice Générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance N° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale n° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

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 Intercommunale d'Aide et de Soin à Domicile située 1 bis rue Lelégard, 92210 Saint-Cloud, -siret 785 464 520 00044- n'est pas reconnue d'utilité publique bien qu'adhérente à l'Union régionale interfédérale des organismes privés sanitaires et sociaux (URIOPSS) et à l'Union nationale de l'aide, des soins et des services aux domiciles (UNA), reconnues d'utilité publique respectivement par décret du 13 novembre 1996 et du 28 janvier 1999,

- que le caractère social de l'activité n'est pas démontré, d'une part parce que le financement est apporté principalement les fonds publics et d'autre part parce que son activité est assurée essentiellement par du personnel salarié,

- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L 2531-2 du Code général des collectivités territoriales ne sont pas ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1er : La décision d'exonération du paiement du versement de transport établie le 28 octobre 1996 pour l'Association aide et soins à domicile de l'ouest des Hauts-de-Seine est abrogée à compter du 1er avril 2011.

ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des affaires de sécurité sociale de Nanterre – 1, boulevard Bouvets – 92000 Nanterre.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
Et par délégation

Véronique HAMAYON-TARDE

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS

17 FEV. 2011

Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Décision N° 2011 - 0159

du 14 février 2011

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La directrice générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance N° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale n° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

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 « CONFIANCE-Pierre Boulenger Association des Parents et Amis de Personnes Handicapées Mentales du Sud des Yvelines » SIRET N° 77570767200090, dont le siège social est situé au 32, rue Sadi Carnot 78120 Rambouillet, n'est pas reconnue d'utilité publique bien qu'affiliée à l'Union Nationale des Associations de Parents et Personnes Handicapées Mentales et de leurs Amis.

- que le caractère social de l'activité n'est pas démontré, d'une part parce que le financement est apporté principalement par les fonds publics et d'autre part parce que son activité est assurée essentiellement par du personnel salarié,

- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L.2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1er : L'Association « CONFIANCE-Pierre Boulenger Association des Parents et Amis de Personnes Handicapées Mentales du Sud des Yvelines » n'est pas exonérée du paiement du versement de transport pour les établissements dont elle assure la gestion, listés en annexe n° 1.

ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale de Versailles – 7, rue Chantiers 78000 Versailles.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
Et par délégation,

Véronique HAMAYON-TARDE

Annexe 1

- Institut Médico Professionnel Le Moulin
  17 rue du Moulin 78690 LES ESSARTS LE ROI
  SIRET N° 77570767200132

- Service d'Education et de Soins Spécialisés à Domicile La Courte Echelle :
  49 rue du Muguet 78120 RAMBOUILLET
  SIRET N° 77570767200066

- Etablissement de Service et d'Aide par le Travail Pierre Boulenger
  1 allée des Grèbes 78610 LE PERRAY EN YVELINES
  SIRET N° 77570767200124

- Foyer d'Hébergement Les Patios
  17 rue du Moulin 78690 LES ESSARTS LE ROI
  SIRET N° 77570767200116

- Centre d'Accueil de Jour La Cascade
  6, rue Gustave Eiffel 78120 RAMBOUILLET
  SIRET N° 77570767200108

- Foyer d'Hébergement La Maison Carnot
  32 rue Sadi Carnot 78120 RAMBOUILLET
  SIRET N°77570767200082

- Service d'Accompagnement à la Vie Sociale Confiance
  39, rue Chasles 78120 RAMBOUILLET
  SIRET N°7757076720000041

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
22 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Décision N° 20M_0160

du 14 février 20M

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La directrice générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance N° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale n° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

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 « Enfant Présent » – SIRET N°39027802600047 – dont le siège social est situé 15, rue des Montiboeufs 75020 Paris, n'est pas reconnue d'utilité publique, bien qu'affiliée à L'Union Régionale Interfédérale des Œuvres et Organismes Privés Sanitaires et Sociaux.

- que le caractère social de l'activité n'est pas démontré, d'une part parce que le financement est apporté principalement par des fonds publics et d'autre part parce que son activité est assurée essentiellement par du personnel salarié,

- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L.2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1er : La décision d'exonération de la taxe dite de versement transport établie le 20 mai 1997 pour l'établissement SIRET N°39027802600013 situé 20, rue des Panoyaux 75013 Paris, et géré par l'association « Enfant Présent » est abrogée à compter du 1er avril 2011.

ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale de Paris-Immeuble Le Brabant-11, rue de Cambrai 75945 Paris Cedex.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
Et par délégation,

Véronique HAMAYON-TARDE

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
17 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Décision N° 2011-0161

du 14 février 2011

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La directrice générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance N° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale n° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

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 « Enfant Présent » – SIRET N°39027802600047 – dont le siège social est situé 15, rue des Montiboeufs 75020 Paris, n'est pas reconnue d'utilité publique, bien qu'affiliée à L'Union Régionale Interfédérale des Œuvres et Organismes Privés Sanitaires et Sociaux.

- que le caractère social de l'activité n'est pas démontré, d'une part parce que le financement est apporté principalement par des fonds publics et d'autre part parce que son activité est assurée essentiellement par du personnel salarié,

- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L.2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1er : L'Association «Enfant Présent» n'est pas exonérée du paiement du versement de transport pour les établissements dont elle assure la gestion, et notamment les établissements créés depuis le 20 mai 1997 :

- Enfant Présent -24, rue du Colonel Fabien 95140 Garges les Gonesses- SIRET N°39027802600054
- Enfant Présent – 107, rue Marcadet 75018 Paris- SIRET N°39027802600039
- Enfant Présent- 1, rue Pierre Gourdault 75013 Paris- SIRET N°39027802600021

ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale de Paris-Immeuble Le Brabant-11, rue de Cambrai 75945 Paris Cedex.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
Et par délégation,

Véronique HAMAYON-TARDE

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
17 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Décision N° 2011_0162

du 14 Février 2011

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La directrice générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance N° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale n° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

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 « Jeunes dans la Cité » située au 9, rue du Paradis BP 71 92260 Fontenay Aux Roses-SIRET N° 30695991700023, n'est pas reconnue d'utilité publique bien qu'affiliée à l'Association Française Pour la Sauvegarde de l'Enfance et de l'Adolescence Inadaptée.

- que Les actions de préventions menées par l'Association ne sont pas suffisantes pour établir le caractère social de l'activité dès lors que la prévention spécialisée relève de la compétence des Présidents des Conseils Généraux qui mettent en œuvre la politique de protection de l'enfance et assurent son financement;

- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L.2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1er : La décision d'exonération du paiement du versement de transport établie le 3 novembre 1997 pour l'Association « Jeunes dans la Cité », est abrogée à compter du 1er avril 2011.

ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale de Nanterre-Palais de Justice-179 à 191 rue Joliot Curie 92020 Nanterre.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
Et par délégation,

Véronique HAMAYON-TARDE

PRÉFECTURE DE LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
17 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité et du contentieux

Décision N° 2011 - 0163

du 14 février 2011

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La directrice générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance N° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale n° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

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 des Parents et des Enseignants d'Aubervilliers pour le Traitement des Inadaptations Scolaires » (APETIS), dont le siège social se situe au 2, rue de la Commune de Paris 93308 Aubervilliers Cedex, SIRET N°49171840900015, n'est pas reconnue d'utilité publique.

- que le caractère social de l'activité n'est pas démontré, d'une part parce que le financement est apporté principalement par des fonds publics et d'autre part parce que son activité est assurée essentiellement par du personnel salarié,

- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L.2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1er : La décision d'exonération du paiement de la taxe dite de versement de transport établie le 26 septembre 2005 pour le Centre Médico-Psycho-Pédagogique situé au 7, rue Paul Bert 93300 Aubervilliers SIRET N°78547554200011, dont l'Association APETIS est administratrice, est abrogée à compter du 1er Avril 2011.

ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale de Paris-Immeuble Le Brabant-11, rue de Cambrai 75945 Paris Cedex.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
Et par délégation,

Véronique HAMAYON-TARDE

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
17 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Décision N° 2011 - 0164

du 14 février 2011

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La directrice générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance N° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale n° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

VU l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les pièces produites à l'appui de la demande ;

CONSIDERANT

- que si l'Institut Gustave Roussy – SIRET n°775 741 101 000 31– dont le siège social est situé 39 rue Camille Desmoulins 94805 Villejuif Cedex- est en application de l'article L.6162-2 du Code de la Santé Publique une personne morale de droit privé habilitée à recevoir des dons et legs, les pièces justificatives produites ne permettent pas d'établir que cet établissement privé peut être considéré comme une association ou une fondation.

- que le caractère social de l'activité n'est pas démontré, notamment parce qu'il assure les mêmes missions de soins que les établissements publics de santé, qu'il est essentiellement financé par l'Assurance Maladie et que son activité est assurée principalement par du personnel salarié,

- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L.2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1er : La décision d'exonération du paiement de la taxe dite de versement de transport établie le 23 septembre 2003 pour l'Institut Gustave Roussy est abrogée à compter du 1er juin 2011.

ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale du Val de Marne- rue Pasteur Valery Radot 94011 Créteil cedex.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
Et par délégation,

Véronique HAMAYON-TARDE

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
ÎLE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
17 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Décision N° 2011-0165

du 16 Février 2011

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La directrice générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance N° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

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 dite Œuvre des Pupilles Orphelins et Fonds d'Entraide des Sapeurs Pompiers de France est reconnue d'utilité publique par décret en date du 28 janvier 1928,
-
- que le caractère désintéressé de la gestion de cette association permet d'établir son but non lucratif,

- que les actions sociales nombreuses entreprises par l'Association dite Œuvre des Pupilles Orphelins et Fonds d'Entraide des Sapeurs Pompiers de France pour venir en aide aux pupilles sont de nature à démontrer le caractère social de son activité,

- que les trois conditions cumulatives d'exonération du versement de transport prévues à l'article L.2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales sont ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1er : L'Association dite Œuvre des Pupilles Orphelins et Fonds d'Entraide des Sapeurs Pompiers de France dont le numéro siret est 31613866800025, située 32 rue Breguet 75011 Paris, est exonérée du paiement du versement de transport pour trois ans.

ARTICLE 2: Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale de Paris - Immeuble Le Brabant 11 rue de Cambrai 75945 Paris Cedex 19.

ARTICLE 3: La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Sophie MOUGARD

Pour la Directrice Générale
et par délégation

PRÉFECTURE DE LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
22 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité et du contentieux

Décision N° 2011-0166

du 17 Février 2011

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La directrice générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance N° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale n° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

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 « Orchestres de Jeunes Alfred Loewenguth », dont le siège social se situe au 3 bis, rue Marguerite Renaudin 92330 Sceaux, SIRET N° 78545004000056, n'est pas reconnue d'utilité publique ;

- que d'une part les activités d'enseignement, de loisir, et de culture musicale ne présentent pas de caractère social, et d'autre part, le financement de ces activités est assuré par des fonds publics,

- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L.2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1er : La décision d'exonération du paiement du versement de transport établie le 9 octobre 1990 pour l'Association « Orchestre de Jeunes Alfred Loewenguth » est abrogée à compter du 1er avril 2011.

ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale de Nanterre- Palais de Justice 2ème étage-179 à 191 rue Joliot Curie 92000 Nanterre.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
Et par délégation,

Véronique HAMAYON-TARDE

PRÉFECTURE DE LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
22 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité et du contentieux

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Décision N° 2011-0167

du 15 Février 2011

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La Directrice Générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance N° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale n° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

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 pour adultes et jeunes handicapés de Paris (APAJH 75) dont le siège social est situé 12 rue Pajol 75018 Paris, siret 322 107 798 00108, n'est pas reconnue d'utilité publique bien qu'adhérente à la Fédération des associations pour adultes et jeunes handicapés reconnue d'utilité publique par décret du 13 mai 1974,

- que le caractère social de son activité n'est pas démontré, notamment parce que le financement provient principalement des fonds publics et que son activité est assurée essentiellement par du personnel salarié,

- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1er : La décision d'exonération du paiement du versement de transport établie le 12 juillet 2006 pour l'Association départementale A.P.A.J.H. Paris ainsi que pour les établissements dont elle assure la gestion est abrogée à compter du 1er avril 2011.

ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des Affaires de la Sécurité Sociale de Paris – Immeuble Le Brabant – 11 rue de Cambrai – 75945 Paris Cedex 19.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
Et par délégation

Véronique HAMAYON-TARDE

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
22 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité et du contentieux

Décision N° 2011 - 0468

du 15 Février 2011

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La Directrice Générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance N° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale n° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

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 pour adultes et jeunes handicapés de Paris (APAJH 75) dont le siège social est situé 12 rue Pajol 75018 Paris, siret 322 107 798 00108, n'est pas reconnue d'utilité publique bien qu'adhérente à la Fédération des associations pour adultes et jeunes handicapés reconnue d'utilité publique par décret du 13 mai 1974,

- que le caractère social de son activité n'est pas démontré, notamment parce que le financement provient principalement des fonds publics et que son activité est assurée essentiellement par du personnel salarié,

- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1er : L'Association pour adultes et jeunes handicapés de Paris ainsi que les établissements dont elle assure la gestion et notamment le Foyer de vie situé 36 rue des rigoles 75020 Paris – siret 322 107 798 00090- créé après le 12 juillet 2006, ne sont pas exonérés du paiement du versement de transport.

ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des Affaires de la Sécurité Sociale de Paris – Immeuble Le Brabant – 11 rue de Cambrai – 75945 Paris Cedex 19.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
Et par délégation

Véronique HAMAYON-TARDE

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
22 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Décision N° 2011 - 0171

du 18 Février 2011

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La directrice générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance N° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les pièces produites à l'appui de la demande ;

CONSIDERANT

- que la Fondation de Coubertin est reconnue d'utilité publique par décret en date du 1er mars 1973,

- que le caractère désintéressé de la gestion de cette Fondation permet d'établir son but non lucratif,

- que les activités de formation assurées par la Fondation qui ont pour but de perpétuer des savoir-faire exceptionnels en y associant une formation culturelle sont de nature à démontrer le caractère social de son activité,

- que les trois conditions cumulatives d'exonération du versement de transport prévues à l'article L.2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales sont ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1er : La Fondation de Coubertin dont le numéro siret est 78512680600013, Domaine de Coubertin 78470 Saint-Rémy-Lès-Chevreuse, est exonérée du paiement du versement de transport pour trois ans.

ARTICLE 2: Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale de Versailles - 7 rue Chantiers-78000 Versailles.

ARTICLE 3: La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Sophie MOUGARD

Pour la Directrice Générale et par délégation

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
ÎLE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
25 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Décision N° 2011-0172

du 21 Février 2011

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La directrice générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance N° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale n° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

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 Vers la Vie pour l'Education des Jeunes » – SIRET N°30051303300666 – dont le siège social est 1, place Charles de Gaulle 78180 Montigny-le-Bretonneux est reconnue d'utilité publique, par décret du 22 janvier 1965,

- que le caractère social des actions éducatives menées par l'association n'est pas établi, dès lors que ces dispositifs de protection sociale sont financés par les Conseils Généraux et l'Assurance Maladie.

- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L.2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1er : Les décisions d'exonération de la taxe de versement de transport établies le 17 avril 1978, le 10 avril 1987 et du 30 Mars 1994 pour l' « Association Vers la Vie pour l'Education des Jeunes », est abrogée à compter du 1er avril 2011.

ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale de Versailles-7, rue Chantiers 78000 Versailles.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
Et par délégation,

P/O

Véronique HAMAYON-TARDE

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ÎLE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
25 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Décision N° 2011-0143

du 21 Février 2011

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La directrice générale 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 décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale n° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

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 «Aide Familiale Populaire de Colombes Hauts de Seine-Nord » dont le siège social se situe au 49, rue Youri Gagarine 92700 Colombes- SIRET N°78536434000030- n'est pas reconnue d'utilité publique, bien qu'affiliée à la Fédération Nationale des Associations d'Aide Familiale Populaire, elle-même affiliée à l'Union Nationale Interfédérale des Œuvres et Organismes Privés Sanitaires et Sociaux, qui est reconnue d'utilité publique par décret du 3 août 1972.

- que le caractère social de l'activité n'est pas démontré, d'une part parce que le financement est apporté principalement par les usagers et des fonds publics, et d'autre part, parce que son activité est assurée essentiellement par du personnel salarié.

- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L.2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont ainsi pas remplies,

DECIDE

ARTICLE 1er : La décision d'exonération de versement de la taxe dite de versement transport du 19 février 1996 pour l'Association « Aide Familiale Populaire de Colombes-Hauts de Seine-Nord » est abrogée à compter du 1er juin 2011,

ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale de Nanterre- Palais de Justice-179 à 191 rue Joliot Curie 92020 Nanterre.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
Et par délégation,
P/O

Véronique HAMAYON-TARDE

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
25 FEV. 2011
Bureau du contrôle de la légalité
et du contentieux

Décision N° 2011-0174

du 21 Février 2011

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La directrice générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance N° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale n° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

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 Tutélaire des Yvelines située au 112-114, avenue du Général Leclerc 78220 Rambouillet, SIRET N°391000130000140, n'est pas reconnue d'utilité publique et ce, bien qu'affiliée à l'Union Nationale des Associations de Parents et Personnes Handicapées Mentales et de leurs Amis (UNAPEI).

- que le caractère social de l'activité n'est pas démontré, d'une part parce que le financement est apporté principalement par des fonds publics, et d'autre part parce que l'activité de l'association est assurée essentiellement par du personnel salarié.

- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L.2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas ainsi remplies,

DECIDE

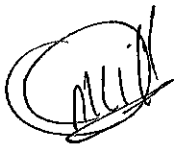
ARTICLE 1er : la décision d'exonération de la taxe de versement de transport établie le 2 juin 1997 pour l'Association Tutélaire des Yvelines est abrogée à compter du 1er Juin 2011.

ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale de Versailles-7, rue Chantiers 78000 Versailles.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
Et par délégation,

P/O



Véronique HAMAYON-TARDE

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE PRÉFECTURE DE PARIS
25 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité et du contentieux

Décision N° 2011-0175

du 21 Février 2011

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La directrice générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance N° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale n° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

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 « FIT, une femme, un toit » – SIRET N°78422604500010 – dont le siège social est 11, boulevard des Filles du Calvaire 75003 Paris n'est pas reconnue d'utilité publique,

- que le caractère social de l'activité ne peut être établi, le financement de l'association provenant essentiellement des fonds publics, et son activité étant assurée principalement par du personnel salarié

- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L.2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1er : La décision d'exonération de paiement de la taxe de versement transport établie le 7 mai 2004 pour l'Association « FIT, une femme, un toit », ainsi que pour le Centre d'Hébergement « Les Univers'Elles » sis au 11, boulevard des Filles du Calvaire dont elle assure la gestion est abrogée à compter du 1er juin 2011.

ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale de Paris-Immeuble Le Brabant-11, rue de Cambrai 75945 Paris Cedex.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
Et par délégation,

P/O

Véronique HAMAYON-TARDE

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Décision N° 2011-0176

du 21 Février 2011

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
ÎLE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
25 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La directrice générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance N° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale n° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

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 Vers la Vie pour l'Education des Jeunes» – SIRET N° 30051303300666 – dont le siège social est situé 1, place Charles de Gaulle 78180 Montigny-le-Bretonneux, est reconnue d'utilité publique par décret du 22 janvier 1965.

- que le caractère social des actions éducatives menées par l'association n'est pas établi, dès lors que ces dispositifs de protection sociale sont financés par les Conseils Généraux et l'Assurance Maladie.

- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L.2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1er : L' « Association Vers la Vie pour l'Education des Jeunes » n'est pas exonérée du paiement du versement de transport pour les établissements suivants dont elle assure la gestion et notamment les établissements créés depuis le 30 mars 1994, listés en annexe 1.

ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale de Versailles- 7, rue Chantiers 78000 Versailles

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
Et par délégation,

P/O

Véronique HAMAYON-TARDE

Annexe 1

- SESSAD Le Logis-1, place Charles de Gaulles 78180 Montigny-le-Bretonneux SIRET N° 30051303300732

- AVVEJ Stuart Mill-Appartement 122 43 rue des Chantiers 78000 Versailles SIRET N° 30051303300724

- AVVEJ Services Techniques-Immeuble Central Gare 4ème étage 1, place Charles de Gaulle 78180 Montigny-le-Bretonneux SIRET N° 30051303300716

- AVVEJ Le Logis-7, rue du Moulin 78470 Saint Lambert des Bois SIRET N° 30051303300690

- AVVEJ SAU 78-2, allée de la Fresnerie 78330 Fontenay le Fleury SIRET N°30051303300682

- AVVEJ Rencontre 93-49, boulevard Marcel Sembat 93200 Saint Denis SIRET N°30051303300674

- AVVEJ SIOAE 93-154 avenue Jean Jaurès 93000 Bobigny SIRET N°30051303300633

- AVVEJ Clairefontaine AEMO-19, rue du Gue 92500 Rueil Malmaison SIRET N°30051303300617

- AVVEJ D.G.-20, rue Roger Hennequin 78190 trappes SIRET N°30051303300609

- AVVEJ Ressource- 10, avenue Gambetta 94600 Choisy-le-Roi SIRET N°30051303300591

- AVVEJ Espace Adolescent 91-3, impasse Christophe Colomb 91000 Evry SIRET N°30051303300583

- AVVEJ CME 93- 4, rue de Rome 93000 Bobigny-SIRET N°3005130330057

- AVVEJ Passerelle-149B, route de Corbeil 91180 Saint Germain lès Arpajon SIRET N° 30051303300518

- AVVEJ Vieux Logis 1B rue Victor Hugo 91210 Draveil SIRET N°30051303300500

- AVVEJ Vieux Logis 102 rue Gabriel Péri 91330 Yerres SIRET N°30051303300492

- AVVEJ Vieux Logis 115 avenue de la République 91230 Montgeron SIRET N° 30051303300443

- AVVEJ Logis- 3, route de Boulard 78125 Raizeux SIRET N°30051303300427

- AVVEJ Oustal 67, avenue Pierre Curie 78210 Saint Cyr l'Ecole SIRET N°30051303300419

- AVVEJ Oustal-15, rue Jacques Boyceau 78000 Versailles SIRET N°30051303300393

- AVVEJ Vieux Logis-1, allée des Hêtres 91210 Draveil SIRET N°30051303300336

- AVVEJ AEMO-11, rue Michel Charaire 92330 Sceaux SIRET N°30051303300310
- AVVEJ Stuart Mill 31, rue de l'Orangerie 78000 Versailles SIRET N°30051303300302
- AVVEJ SAU 92- 45, rue Labouret 92700 Colombes SIRET N°30051303300252
- AVVEJ Stuart Mill 6, rue Montbauron 78000 Versailles SIRET N° 30051303300229
- AVVEJ Oustal-7B, avenue des Etats-Unis 78000 Versailles SIRET N°30051303300211
- AVVEJ SAU 78- 69, avenue de la République 78330 Fontenay le Fleury SIRET N°30051303300187
- AVVEJ SAU 78- 40, rue de la Paix 78390 Bois d'Arcy SIRET N°30051303300161
- AVVEJ BIEF-4, rue du Moulin 92160 Anthony SIRET N°30051303300054
- AVVEJ Clairefontaine- 23, rue Boris Wilde 92260 Fontenay aux Roses SIRET N°30051303300039

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
25 FEV. 2011
Bureau du contrôle de légalité et du conseil juridique

Décision N° 2011-0177

du 21 Février 2011

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La directrice générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance N° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale n° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

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 Nationale Pour l'Intégration des personnes Handicapées Moteurs » – SIRET N°78184966600230 – dont le siège social est 36, avenue Duquesne 75007 Paris, est reconnue d'utilité publique, par décret du 27 juillet 1990.

- que le caractère social de l'activité ne peut être établi, d'une part parce que le financement est apporté principalement par les fonds publics, et d'autre part parce que l'activité de l'association est assurée essentiellement par du personnel salarié.

- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L.2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1er : La décision d'exonération de la taxe de versement de transport établie le 22 février 2002 pour l'établissement de l'« Association Nationale Pour l'Intégration des personnes Handicapées Moteurs » situé au 2, allée Georges Sand 93160 Noisy le Grand-SIRET N°7818496660022, est abrogée à compter du 1er avril 2011.

ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale de Paris-Immeuble Le Brabant 11, rue de Cambrai 75945 Paris Cedex 19.

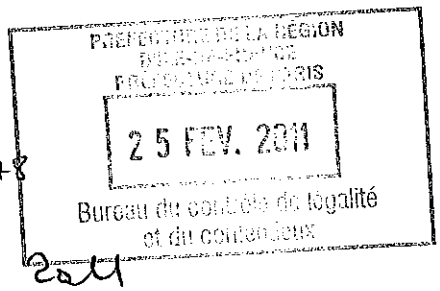
ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
Et par délégation,

P/O

Véronique HAMAYON-TARDE

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France



Décision N° 2011-0178

du 21 Février 2011

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La directrice générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance N° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale n° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

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 Nationale Pour l'Intégration des personnes Handicapées Moteurs » – SIRET N°78184966600230 – dont le siège social est 36, avenue Duquesne 75007 Paris, est reconnue d'utilité publique, par décret du 27 juillet 1990.

- que le caractère social de l'activité ne peut être établi, d'une part parce que le financement est apporté principalement par les fonds publics, et d'autre part parce que l'activité de l'association est assurée essentiellement par du personnel salarié.

- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L.2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1er : L' « Association Nationale Pour l'Intégration des personnes Handicapées Moteurs »n'est pas exonérée du paiement du versement de transport pour les établissements dont elle assure la gestion, notamment ceux créés après le 22 février 2002 :

- Foyer Le Luzard-3, place du Front Populaire 77186 Noisiel-SIRET N°78184966600040
- Foyer Choisir Son Avenir- 48, avenue Jean Moulin 75014 Paris- SIRET N°78184966600248
- ULS Duployé-21, rue Emile Duployé 75018 Paris-SIRET N°78184966600263
- Siège Social-36, avenue Duquesne 75007 Paris-SIRET N°78184966600230

ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale de Paris-Immeuble Le Brabant 11, rue de Cambrai 75945 Paris Cedex 19.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
Et par délégation,

P/O

Véronique HAMAYON-TARDE

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
01 MARS 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Décision N° 2011-0179

Du 22 février 2011

RELATIVE A UNE DEMANDE D'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La directrice générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des transports et notamment ses articles L1241-1 à L1241-20 ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale n° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

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 «Le Moulin Vert dont le siège social est situé 19, rue Saulnier 75009 Paris» – SIRET 77567626500397 est reconnue d'utilité publique par décret du 30 juin 1928,

- que le caractère social de l'activité n'est pas démontré, d'une part parce que le financement est apporté principalement par les usagers et des fonds publics, et d'autre part, parce que son activité est assurée essentiellement par du personnel salarié,

- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L.2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas ainsi remplies.

DECIDE

ARTICLE 1er : Les décisions d'exonération de la taxe dite de versement transport du 17 janvier 2002 et 17 août 2004 sont abrogées à compter du 1er juin 2011,

ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale de PARIS, Immeuble Le Brabant- 11 rue de Cambrai-75945 PARIS CEDEX.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
Et par délégation,

Véronique HAMAYON-TARDE

Pour la Secrétaire Générale et par délégation

Emmanuel GRANDJEAN

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
01 MARS 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Décision N°2011-0180

Du 22 février 2011

RELATIVE A UNE DEMANDE D'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La directrice générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des transports et notamment ses articles L1241-1 à L1241-20 ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale n° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

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 locale CARPOS-ADMR, dont le siège social se situe au 17 bis rue du 14 Juillet 94140 Alfortville SIRET N°31652197000020, n'est pas reconnue d'utilité publique.

- que le caractère social de l'activité n'est pas démontré, notamment parce que l'essentiel de ses revenus provient des usagers et des fonds publics.

- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L.2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas ainsi remplies,

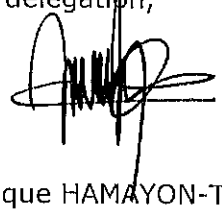
DECIDE

ARTICLE 1er : La décision d'exonération du paiement de la taxe de versement de transport établie le 7 mai 2004 pour l' « Association Locale CARPOS-ADMR » est abrogée à compter du 1er juin 2011.

ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale du Val de Marne-Rue Pasteur Vallery Radot-94011 Créteil Cedex.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
Et par délégation,



Véronique HAMAYON-TARDE

Pour la Secrétaire Générale et par délégation

Emmanuel GRANDJEAN

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
01 MARS 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Décision N°2011-0181

Du 22 février 2011

RELATIVE A UNE DEMANDE D'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La directrice générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des transports et notamment ses articles L1241-1 à L1241-20 ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale n° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

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 « Les Jours Heureux » - SIRET N° 31120958900127- dont le siège social est 20, rue Ribéra 75016 Paris, n'est pas reconnue d'utilité publique, bien qu'affiliée à l'Union Nationale des Associations de Parents, de Personnes Handicapées Mentales et de leurs Amis.

- que le caractère social de l'activité ne peut être établi, d'une part parce que le financement est apporté principalement par les fonds publics, et d'autre part parce que l'activité de l'association est assurée essentiellement par du personnel salarié.

- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L.2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1er : les décisions d'exonération de la taxe de versement de transport établies le 16 octobre 1991, le 6 avril 1999, le 4 mai 1999, le 23 mars 2001 ainsi que le 6 décembre 2001 sont abrogées à compter du 1er juin 2011.

ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale de Paris-Immeuble Le Brabant 11, rue de Cambrai 75945 Paris Cedex 19.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
Et par délégation,

Véronique HAMAYON-TARDE

Pour la Secrétaire Générale et par délégation

Emmanuel GRANDJEAN

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
01 MARS 2011
Bureau du contrôle de légalité et du contentieux

Décision N°2011-0182

Du 22 février 2011

RELATIVE A UNE DEMANDE D'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La directrice générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des transports et notamment ses articles L1241-1 à L1241-20 ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale n° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

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 « Les Jours Heureux » - SIRET N° 31120958900127- dont le siège social est situé 20, rue Ribéra 75016 Paris, n'est pas reconnue d'utilité publique, bien qu'affiliée à l'Union Nationale des Associations de Parents, de Personnes Handicapées Mentales et de leurs Amis,

- que le caractère social de l'activité ne peut être établi, d'une part parce que le financement est apporté principalement par les fonds publics, et d'autre part parce que l'activité de l'association est assurée essentiellement par du personnel salarié,

- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L.2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas ainsi remplies,

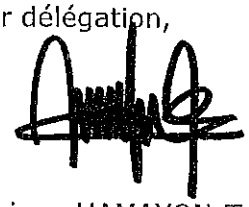
DECIDE

ARTICLE 1er : L'Association «Les Jours Heureux» n'est pas exonérée du paiement du versement de transport pour les établissements dont elle assure la gestion, listés en annexe 1.

ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale de Paris-Immeuble Le Brabant-11, rue de Cambrai 75945 Paris Cedex.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
Et par délégation,



Véronique HAMAYON-TARDE

Pour la Secrétaire Générale et par délégation

Emmanuel GRANDJEAN

Annexe 1 :

- Service accompagnement
  134, rue de Saussure 75017 Paris SIRET N°31102958900176

- Foyer Retraite
  134, rue de Saussure 75017 Paris SIRET N°31120958900168

- Foyer Bernard Lafay
  10, rue Raymond Pitet 75017 Paris SIRET N° 31120958900150

- Les Jours Heureux
  15, rue Corbineau 91360 Epinay Sur Orge SIRET N°31120958900101

- Les Jours Heureux
  14, rue Paul Bourget 75013 Paris SIRET N°31120958900135

- Foyer Jean-Louis Calvino
  45, rue de l'Assomption 75016 Paris SIRET N°31120958900077

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
01 MARS 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Décision N° 2011-0183

Du 22 février 2011

RELATIVE A UNE DEMANDE D'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La directrice générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des transports et notamment ses articles L1241-1 à L1241-20 ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale n° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

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 «Le Moulin Vert dont le siège social est situé 19, rue Saulnier 75009 Paris» – SIRET 77567626500397 est reconnue d'utilité publique par décret du 30 juin 1928,

- que le caractère social de l'activité n'est pas démontré, d'une part parce que le financement est apporté principalement par les usagers et des fonds publics, et d'autre part, parce que son activité est assurée essentiellement par du personnel salarié,

- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L.2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1er : L'Association «Moulin Vert» n'est pas exonérée du paiement du versement de transport pour les établissements dont elle assure la gestion, listés en annexe n° 1 et non compris dans les décisions du 17 janvier 2002 et du 17 août 2004.

ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale de Paris-Immeuble Le Brabant-11 rue de Cambrai 75945 Paris Cedex.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
Et par délégation,

Véronique HAMAYON-TARDE

Pour la Secrétaire Générale et par délégation

Emmanuel GRANDJEAN

Annexe 1 :

- Etablissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes
  Résidence La Colombe 44-52 rue Henri Longatte 93700 Drancy
  SIRET 77567626500436

- Etablissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes Jean Viollet
  10 rue Suzanne Masson 93120 La Courneuve
  SIRET 77567626500488

- Centre d'Action Médico Social Précoce Polyvalent
  192 rue Lecourbe 75015 Paris
  SIRET 77567626500462

- Maison de retraite Saint Vincent de Paul
  49, rue Saint Denis 93400 Saint Ouen
  SIRET 77567626500231

- Résidence Sociale Gilbert Mourre
  43, rue de la Glacière 75013 Paris
  SIRET 77567626500421

- Placement Familial
  11 avenue du Général Leclercq 91590 La Ferte Alais
  SIRET 77567626500405

- Maison de retraire résidence Sainte Geneviève
  143 rue Robert Schumann 91330 Athis-Mons
  SIRET 77567626500330

- Maison d'accueil temporaire et de jour
  143 rue Robert Schumann 91330 Athis Mons
  SIRET 77567626500348

- IMPRO H.HOFFER
  34 avenue Anatole France 92700 Colombes
  SIRET 775676926500298

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
01 MARS 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Décision N° 2011-0184

du 22 Février 2011

RELATIVE A UNE DEMANDE D'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La directrice générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des Transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20 ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat N° 2006-217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat N° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale N° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

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 Ligue Française de l'Enseignement, Confédération Générale des Œuvres Laïques, Mouvement d'Education Populaire dite La Ligue de l'Enseignement est reconnue d'utilité publique par décret en date du 31 mai 1930,

- que La Ligue de l'Enseignement n'a pas démontré au travers de ses trois fonctions – mouvement d'idées, fédération d'associations, entreprise de l'économie sociale- que des activités de caractère social étaient menées à l'attention d'un public culturellement, socialement et économiquement démuni.

- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L.2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas ainsi remplies,

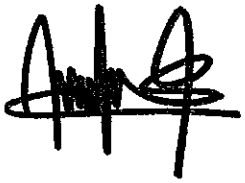
DECIDE

ARTICLE 1er: L'Association La Ligue Française de l'Enseignement, Confédération Générale des Œuvres Laïques, Mouvement d'Education Populaire dite La Ligue de l'Enseignement dont le siège social est situé 3 rue Récamier 75007 Paris, siret N° 77566641500010, n'est pas exonérée du paiement du versement de transport pour les établissements dont elle assure la gestion listée dans l'annexe N°1.

ARTICLE 2: Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale de Paris – Immeuble Le Brabant-11 rue de Cambrai 75945 Paris Cedex 19.

ARTICLE 3: La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
et par délégation



Véronique HAMAYON-TARDE
Pour la Secrétaire Générale et par délégation
Emmanuel GRANDJEAN

ANNEXE N°1

Siège social 3 rue Récamier 75007
Siret N° 77566641500010

Etablissement 21 rue Saint-Fargeau 75020 Paris
Siret N° 77566641500259

CISP (Centre International de Séjour de Paris) 6 Avenue Maurice Ravel 75012 Paris
Siret N° 77566641500705

CISP 17 Boulevard Kellermann 75013 Paris
Siret N° 77566641500697

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
01 MARS 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Décision N° 2011_0489

du 22 Février 2011

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La Directrice Générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance N° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale n° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

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 Entraide Universitaire dont le siège social est situé 31, rue d'Alésia 7501 Paris -77567246200402- n'est pas reconnue d'utilité publique bien qu'adhérente à l'Union régionale interfédérale des organismes privés sanitaires et sociaux (URIOPSS) reconnue d'utilité publique par décret du 13 novembre 1996,

- que le caractère social de l'activité n'est pas démontré, d'une part parce que le financement est apporté principalement par des fonds publics et d'autre part parce que son activité est assurée essentiellement par du personnel salarié,

- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas ainsi remplies,

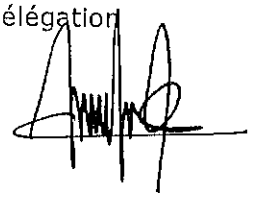
DECIDE

ARTICLE 1er : La décision d'exonération du paiement du versement de transport établie le 29 décembre 2004 pour l'association Entraide Universitaire, est abrogée à compter du 1er juin 2011.

ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des Affaires de sécurité sociale de Paris – 11, Rue de Cambrai-immeuble Le Brabant – 75945 Paris Cedex 19.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
Et par délégation



Véronique HAMAYON-TARDE

Pour la Secrétaire Générale et par délégation

Emmanuel GRANDJEAN
Responsable des Affaires Juridiques
Marchés Publics et Patrimoine

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
01 MARS 2011
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Décision N° 2011-0190

du 22 Février 2011

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La Directrice Générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance N° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale n° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

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 Entraide Universitaire dont le siège social est situé 31, rue d'Alésia 7501 Paris -77567246200402- n'est pas reconnue d'utilité publique bien qu'adhérente à l'Union régionale interfédérale des organismes privés sanitaires et sociaux (URIOPSS) reconnue d'utilité publique par décret du 13 novembre 1996,

- que le caractère social de l'activité n'est pas démontré, d'une part parce que le financement est apporté principalement par des fonds publics et d'autre part parce que son activité est assurée essentiellement par du personnel salarié,

- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1er : l'association Entraide Universitaire ainsi que les établissements dont elle assure la gestion et notamment les établissements créés depuis le 29 décembre 2004 :

- Institut médico-éducatif d'Ecouen, 18 rue de la République, 95440 Ecouen – siret 77567246200493
- Etablissement et service d'aide par le travail Camille HERMANGE, 6 rue des Alouettes – 92000 Nanterre – siret 77567246200485

ne sont pas exonérés du paiement du versement de transport.

ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des affaires de sécurité sociale de Paris – 11, Rue de Cambrai - immeuble Le Brabant – 75945 Paris Cedex 19.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
Et par délégation

Véronique HAMAYON-TARDE
Pour la Secrétaire Générale et par délégation

Emmanuel GRANDJEAN
Responsable des Affaires Juridiques
Marchés Publics et Patrimoine

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE PRÉFECTURE DE PARIS
03 MARS 2011
Bureau du contrôle de légalité et du contentieux

Décision N° 2011-0220

du 24 Février 2011

RELATIVE A UNE DEMANDE D'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La directrice générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des Transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20 ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat N° 2006-217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat N° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale N° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

VU l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les pièces produites à l'appui de la demande ;

VU la décision N° 2011-0151 du 10 février 2011 ;

CONSIDERANT

- que la décision visée ci-dessus doit être rapportée suite à une erreur matérielle constatée dans la rédaction de la décision,

- que l'Association de l'Aide Familiale Populaire de Cergy dont le siège social est situé 12 rue du Chêne 95300 Ennery et la permanence au 7, Allée des Petits Pains 95800 Cergy Saint-Christophe – Siret N° 39261294100022- n'est pas reconnue d'utilité publique,

- que le caractère social de l'activité n'est pas démontré, d'une part parce que le financement est apporté principalement par les usagers et les fonds publics et d'autre part parce que son activité est assurée essentiellement par du personnel salarié,

- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L.2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas ainsi remplies,

DECIDE

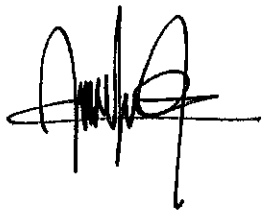
ARTICLE 1er: La décision N° 2011-0151 du 10 février 2011 est rapportée.

ARTICLE 2 : La décision d'exonération du paiement de la taxe dite versement de transport établie en date du 12 mars 1996 est abrogée à compter du 1er avril 2011.

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 du Val-d'Oise–8 Place de la Fontaine 95000 Cergy.

ARTICLE 3: La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
et par délégation



Véronique HAMAYON-TARDE

Pour la Secrétaire Générale et par délégation

Emmanuel GRANDJEAN