

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE

Date de parution : Vendredi 22 Janvier 2010

**RECUEIL DES ACTES ADMINISTRATIFS
DU STIF
TOME 1**



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

**N°66- novembre 2009
et conseil du 9 décembre 2009**

INFORMATIONS

Sont publiées au recueil des actes administratifs du STIF :

- les délibérations du conseil du Syndicat ;
- les décisions du directeur général ou des directeurs, prises par délégation.

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

SOMMAIRE

	Pages
<u>Délibérations du conseil</u>	
<u>Affaires budgétaires et comptables</u>	
Délibération n° 2009-1014 du 9 décembre 2009 - Budget 2009 – décision modificative n°3.....	15 Tome 1
Délibération n° 2009-1015 du 9 décembre 2009 – Budget primitif 2010.....	34
<u>Contrats, conventions financières</u>	
Délibération n° 2009-1016 – Avenant n°1 au contrat 2009-2016 entre le Syndicat des transports d’Ile-de-France et Véolia Transport / Société Transports Rapides Automobiles (TRA).....	57
Délibération n° 2009-1053 du 9 décembre 2009 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d’exploitation de type 2 / convention partenariale – Réseau R’BUS.....	62
Délibération n° 2009-1054 du 9 décembre 2009 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d’exploitation de type 2 / convention partenariale – Réseau TRAM.....	183
Délibération n° 2009-1055 du 9 décembre 2009 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d’exploitation de type 2 / convention partenariale – Réseau Cergy-Pontoise.....	303
Délibération n° 2009-1056 du 9 décembre 2009 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d’exploitation de type 2 / convention partenariale – Réseau GOELYS.....	421
Délibération n° 2009-1057 du 9 décembre 2009 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d’exploitation de type 2 / convention partenariale – Réseau de Goussainville.....	538
Délibération n° 2009-1058 du 9 décembre 2009 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d’exploitation de type 2 / convention partenariale – Réseau de Mitry.....	657
Délibération n° 2009-1059 du 9 décembre 2009 – Services réguliers routiers	

de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d’exploitation de type 2 / convention partenariale – Réseau GRAND’R.....	773	tome 2
Délibération n° 2009-1060 du 9 décembre 2009 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d’exploitation de type 2 / convention partenariale – Réseau SEAPFA.....	890	
Délibération n° 2009-1061 du 9 décembre 2009 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d’exploitation de type 2 – Réseau Sénart Bus.....	1005	
Délibération n° 2009-1062 du 9 décembre 2009 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d’exploitation de type 2 / convention partenariale – Réseau de Vélizy.....	1108	
Délibération n° 2009-1063 du 9 décembre 2009 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d’exploitation de type 2 – Réseau Versailles Grand Parc – Le Chesnay.....	1234	
<u>Tarification</u>		
Délibération n° 2009-1018 du 9 décembre 2009 – Hausse des tarifs des forfaits Imagine’R pour l’année 2010-2011.....	1333	
Délibération n° 2009-1019 du 9 décembre 2009 – Gratuité à l’occasion de la mise en service du Francilien.....	1334	
<u>Grands projets d’investissement</u>		
Délibération n° 2009-1020 du 9 décembre 2009 – Dossier d’objectifs et de caractéristiques principales – Prolongement du RER E (EOLE) à l’ouest.....	1335	
Délibération n° 2009-1021 du 9 décembre 2009 – Dossier d’objectifs et de caractéristiques principales du prolongement à l’est de la ligne 11 du métro....	1430	
Délibération n° 2009-1022 du 9 décembre 2009 – Tram-train T4 jusqu’à Clichy sous Bois et Montfermeil – Bilan de la concertation – Orientations pour le schéma de principe et le dossier d’enquête publique.....	1525	tome 3
Délibération n° 2009-1023 du 9 décembre 2009 – Liaison Tram-train Massy-Evry – Bilan de la concertation et orientations pour le dossier d’enquête publique.....	1568	
<u>Offre de transport</u>		
Délibération n° 2009-1024 du 9 décembre 2009 - Réseau régional structurant – Création de la ligne de services routiers de pôle à pôle Torcy-Créteil.....	1635	
Délibération n° 2009-1025 du 9 décembre 2009 – Dispositifs de centres de réservation et de gestion des transports spécialisés dans Paris.....	1660	
Délibération n° 2009-1026 du 9 décembre 2009 - Dispositifs de centres de réservation et de gestion des transports spécialisés dans le Val d’Oise.....	1706	
Délibération n° 2009-1027 du 9 décembre 2009 – Transports spécialisés de personnes à mobilité réduite – Participations financières au titre de l’année 2010.....	1751	

Délibération n° 2009-1028 du 9 décembre 2009 – Avenant n°1 à la convention de délégation de compétence à la commune de Rueil-Malmaison pour l’organisation d’une desserte de niveau local – Services réguliers locaux de la communauté d’agglomération du Mont Valérien.....	1752
Délibération n° 2009-1029 du 9 décembre 2009 – Délégation de compétence pour l’organisation de la desserte régulière locale de la communauté d’agglomération Europ’Essonne « Navette gratuite Europ’Essonne ».....	1766
Délibération n° 2009-1030 du 9 décembre 2009 – Délégation de compétence à la commune de Courbevoie pour l’organisation d’une desserte de niveau local – Service de transport à la demande.....	1785
Délibération n° 2009-1031 du 9 décembre 2009 – Délégation de compétence au Syndicat intercommunal de transports du bassin chellois et des communes environnantes pour l’organisation d’une desserte de niveau local – Service de transport à la demande.....	1816
<u>Qualité de service</u>	
Délibération n° 2009-1032 du 9 décembre 2009 – Schéma directeur d’information voyageur.....	1851
Délibération n° 2009-1033 du 9 décembre 2009 – Mise en œuvre du schéma directeur des parcs relais – Réhabilitation du parc relais de Chelles sous maîtrise d’ouvrage SNCF-Transilien – Pôle de Chelles-Gournay (77).....	2026
Délibération n° 2009-1034 du 9 décembre 2009 – Programme de remplacement d’escaliers mécaniques dans les gares SNCF – 2 ^{ème} tranche : remplacement de 17 unités dans 9 gares.....	2045
Délibération n° 2009-1035 du 9 décembre 2009 – PDU d’Ile-de-France – Comité d’axe 26 – Aménagements de voirie sous maîtrise d’ouvrage de la Ville de Paris.....	2052
Délibération n° 2009-1036 du 9 décembre 2009 – PDU d’Ile-de-France – Comité d’axe 91-01 – Aménagements de voirie sous maîtrise d’ouvrage du Conseil général de l’Essonne.....	2062
<u>Marchés</u>	
Délibération n° 2009-1037 du 9 décembre 2009 – Marché 2009-52 – Etudes d’insertion de transport en commun en site propre.....	2074
Délibération n° 2009-1038 du 9 décembre 2009 – Marché 2009-49 – Prestations d’études qualitatives et quantitatives.....	2075
Délibération n° 2009-1039 du 9 décembre 2009 – Adoption des modalités de passation des marchés publics subséquents à un accord-cadre.....	2076
<u>Divers</u>	
Délibération n° 2009-1040 du 9 décembre 2009 – Régularisation de subventions.....	2077
Délibération n° 2009-1052 du 9 décembre 2009 – Dispositions relatives à la gestion des ressources humaines.....	2078

Décisions de la directrice générale

Offre de transport

Décision de la directrice générale n° 2009-0977 du 04/11/2009 portant sur la modification de la ligne n°213-113-027 "Vaucresson (Gare) – Rueil-Malmaison (Gare) exploitée par le pool "VEOLIA TRANSPORT NANTERRE/RATP".....	2080
Décision de la directrice générale n° 2009-0978 du 09 /11/2009 portant sur la modification de la ligne n°014-014-030 "Goussainville (Mairie) - Mareil en France (Regnault)" exploitée par l'entreprise "CIF".....	2081
Décision de la directrice générale n° 2009-0979 du 09/11/2009 portant sur la modification de la ligne n°014-014-031 "Garges les Gonesse (RER) - Bonneuil en France (Mairie)" exploitée par l'entreprise "CIF".....	2082
Décision de la directrice générale n° 2009-0980 du 09/11/2009 portant sur la modification de la ligne n°014-014-221 "Claye Souilly (Mairie Annexe) - Villeparisis (Marché RER)" exploitée par l'entreprise "CIF".	2083
Décision de la directrice générale n° 2009-0981 du 09/11/2009 portant sur la modification de la ligne n°014-014-901 "Louvres (RER) - Survilliers/Fosses (RER)" exploitée par l'entreprise "CIF".....	2084
Décision de la directrice générale n° 2009-0982 du 09/11/2009 portant sur la modification de la ligne n°014-014-905 "Louvres (RER) – Louvres (RER)" exploitée par l'entreprise "CIF".....	2085
Décision de la directrice générale n° 2009-0983 du 09/11/2009 portant sur la modification de la ligne n° 014-014-906 "Louvres (RER) - Louvres (RER)" exploitée par l'entreprise "CIF".....	2086
Décision de la directrice générale n° 2009-0984 du 09/11/2009 portant sur la modification de la ligne n°016-016-020 "Epinay Sur Seine (Gare) - Soisy Sous Montmorency (Schweitzer)" exploitée par l'entreprise "TRANSPORT DU VAL D'OISE".....	2087
Décision de la directrice générale n° 2009-0985 du 09/11/2009 portant sur la modification de la ligne n°030-030-022 "Ermont/Sannois (Gare de Cernay /Collège Jean Moulin) - Sannois (Résidence du Moulin)" exploitée par l'entreprise "CARS LACROIX".	2088
Décision de la directrice générale n° 2009-0986 du 09/11/2009 portant sur la création de la ligne n°030-030-042 "Sannois (Résidence du Moulin)- Sannois (Gare)" exploitée par l'entreprise "CARS LACROIX".....	2089
Décision de la directrice générale n°2009-0987 du 09/11/2009 portant sur la modification de la ligne n°030-030-043 " Ermont (La Tour) - Ermont (Gare de Cernay)" exploitée par l'entreprise "CARS LACROIX".....	2090
Décision de la directrice générale n°2009-0988 du 09/11/2009 portant sur la modification de la ligne n°039-356-221 "Versailles (Gare des Chantiers) - Versailles (Satory Parc d'activités)" exploitée par l'entreprise "SAVAC".....	2091
Décision de la directrice générale n°2009-0989 du 09/11/2009 portant sur la modification de la ligne n°040-040-007 "Combs La Ville (Gare RER) - Brie	

Comte Robert (Ambroise Pare)" exploitée par l'entreprise "SETRA".....	2092
Décision de la directrice générale n°2009-0990 du 09/11/2009 portant sur la modification de la ligne n°040-040-010 " Noisiel (Gare RER) - Brie Comte Robert (Victor Hugo)" exploitée par l'entreprise "SETRA".....	2093
Décision de la directrice générale n°2009-0991 du 09/11/2009 portant sur la modification de la ligne n°040-040-021 "Créteil (Echat) - Guignes (RN19)" exploitée par l'entreprise "SETRA".....	2094
Décision de la directrice générale n°2009-0992 du 09/11/2009 portant sur la suppression de la ligne n°040-040-022 "Servon (Servon RN) - Lésigny (Réveillon PLR)" exploitée par l'entreprise "SETRA".....	2095
Décision de la directrice générale n°2009-0993 du 09/11/2009 portant sur la modification de la ligne n°050-050-024 "Arnouville les Gonesse (Villiers Le Bel RER) - Arnouville les Gonesse (Villiers le Bel RER)" exploitée par l'entreprise "TRANS VAL D'OISE".....	2096
Décision de la directrice générale n°2009-0994 du 09/11/2009 portant sur la suppression de la ligne n°054-054-015 "Lagny (Gare SNCF) - Mitry (Gare RER)" exploitée par l'entreprise "TRANS VAL DE FRANCE".....	2097
Décision de la directrice générale n°2009-0995 du 09/11/2009 portant sur la modification de la ligne n°054-054-017 "Charny (Gare Routière) - Mitry (Gare RER)" exploitée par l'entreprise "TRANS VAL DE FRANCE".....	2098
Décision de la directrice générale n°2009-0996 du 09/11/2009 portant sur la suppression de la ligne n°055-099-001 "Paray Vieille Poste (Orly Aérobares) - Villejuif (Métro Aragon)" exploitée par l'entreprise "TRANSPORT DANIEL MEYER ".....	2099
Décision de la directrice générale n°2009-0997 du 09/11/2009 portant sur la modification de la ligne n°065-487-020 " Combs la Ville (Gare RER) - Vaux le Pénil (Lycée Simone Signoret) exploitée par l'entreprise "VEOLIA TRANSPORT MOISSY".....	2100
Décision de la directrice générale n°2009-0998 du 09/11/2009 portant sur la modification de la ligne n°065-487-128 "Lieuxaint (Lieuxaint Moissy Gare RER) - Moissy Cramayel (Parc de Chanteloup) exploitée par l'entreprise " VEOLIA TRANSPORT MOISSY".....	2101
Décision de la directrice générale n°2009-0999 du 09/11/2009 portant sur la modification de la ligne n°067-067-032 "Charly Sur Marne (Poste) - La Ferté Sous Jouarre (Gare Routière)" exploitée par l'entreprise " MARNE ET MORIN".	2102
Décision de la directrice générale n°2009-1000 du 09/11/2009 portant sur la modification de la ligne n°067-067-056 "Meaux (Gare SNCF) - La Ferté Sous Jouarre (Gare SNCF) " exploitée par l'entreprise " MARNE ET MORIN".....	2103
Décision de la directrice générale n°2009-1001 du 09/11/2009 portant sur la modification de la ligne n°068-068-100 " Breuillet (Guisseray) - Ollainville (Collège de la fontaine aux Bergers) exploitée par l'entreprise "ORMONT TRANSPORT".....	2104
Décision de la directrice générale n°2009-1002 du 09/11/2009 portant sur la modification de la ligne n°100-100-283 Orlybus "Paris (Denfert Rochereau) -	

Orly (aéroport) " exploitée par l'entreprise " RATP".....	2105
Décision de la directrice générale n°2009-1003 du 09/11/2009 portant sur la modification de la ligne n°100-100-323 "Issy les Moulineaux (Val de seine) - Ivry Sur Seine (RER) exploitée par l'entreprise " RATP".....	2106
Décision de la directrice générale n°2009-1004 du 09/11/2009 portant sur la modification de la ligne n°100-100-578 "Villeneuve La Garenne (Eglise) - Saint Denis (Charles Michel) exploitée par l'entreprise " RATP".....	2107
Décision de la directrice générale n° 2009-1009 du 17/11/2009 portant sur la modification de la ligne n°021-191-100 "Montgeron (Pavillon Flore) - Chevilly Larue (Marché d'intérêt National de Rungis)" exploitée par l'entreprise "GARREL ET NAVARRE".....	2108
Décision de la directrice générale n° 2009-1010 du 17/11/2009 portant sur la modification de la ligne n°012-012-031 "Saint Germain en Laye (Gare RER) - Fourqueux (Ferme des Hezards)" exploitée par l'entreprise "VEOLIA TRANSPORT CENTRE DE MONTESSON LES RABAUX".....	2109
Décision de la directrice générale n° 2009-1011 du 17/11/2009 portant sur la modification de la ligne n°024-024-006 " Saintry Sur Seine (Entrée) - Evry (Lycée)" exploitée par l'entreprise "SOCIETE DE TRANSPORTS PAR AUTOCARS".....	2110
Décision de la directrice générale n° 2009-1012 du 17/11/2009 portant sur la modification de la ligne n°055-055-004" Juvisy Sur Orge (Gare Routière) - Grigny (La Treille)" exploitée par l'entreprise "TRANSPORTS DANIEL MEYER".	2111
Décision de la directrice générale n° 2009-1013 du 17/11/2009 portant sur la modification de la ligne n°068-913-010 " Mérobert (Aubray) - Etampes (Lep Blériot) " exploitée par l'entreprise "ORMONT TRANSPORT".....	2112
Décision de la directrice générale n° 2009-1043 du 20/11/2009 portant sur la modification de la ligne n°067-067-004 "Meaux (Gare Routière) - Meaux (Gare Routière) " exploitée par l'entreprise " MARNE ET MORIN".....	2113
Décision de la directrice générale n° 2009-1044 du 20/11/2009 portant sur la modification de la ligne n°067-067-017 "Trilbardou (Place des Tilleuls) - Esbly (Gare Sncf) exploitée par l'entreprise "MARNE ET MORIN".....	2114
Décision de la directrice générale n° 2009-1045 du 20/11/2009 portant sur la modification de la ligne n°030-030-007 "Herblay (Gare) - Herblay (Buttes Blanches) exploitée par l'entreprise "CARS LACROIX".....	2115
Décision de la directrice générale n°2009-1046 du 20/11/2009 portant sur la modification de la ligne n°062-062-063 "Avon (Gare Sncf) - Samois Sur Seine (Laffemas) exploitée par l'entreprise "VEOLIA TRANSPORT VULAINES"..	2116
Décision de la directrice générale n° 2009-1047 du 20/11/2009 portant sur la modification de la ligne n°062-062-061 "Avon (Les Bouleaux) - Fontainebleau (La Fourche) exploitée par l'entreprise "VEOLIA TRANSPORT VULAINES".....	2117
Décision de la directrice générale n° 2009-1048 du 20/11/2009 portant sur la modification de la ligne n°067-067-013 "Magny/Bailly (Mairie/Place de l'Europe) - Crécy /Esbly (Mairie /Gare Sncf) exploitée par l'entreprise "TRANSPORTS MARNE ET MORIN".....	2118

Décision de la directrice générale n° 2009-1049 du 20/11/2009 portant sur la modification de la ligne n°092-092-001 "Gasny (Salle des Fêtes) - Vernon (Saint Adjutor) exploitée par l'entreprise "TRANSPORT DU VAL DE SEINE"..... 2119

Décision de la directrice générale n° 2009-1050 du 20/11/2009 portant sur la modification de la ligne n°100-113-026 "La Celle Saint Cloud (Gare) - Boulogne Billancourt (Hôtel de Ville)" exploitée par le "POOL RATP/ VEOLIA TRANSPORT"..... 2120

Versement de transport

Décision de la directrice générale n° 2009-1064 du 25/11/2009 relative à l'exonération du versement de transport..... 2121

Décision de la directrice générale n° 2009-1065 du 25/11/2009 relative à l'exonération du versement de transport..... 2124

Divers

Décision de la directrice générale n° 2009-1041 du 19/11/2009 portant délégation de signature..... 2127



Délibération n° 2009/1014

Séance du 9 décembre 2009

**BUDGET 2009
DECISION MODIFICATIVE N°3**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 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 les articles 6 et 33 ;
- VU** la délibération n° 2008/0920 du Conseil du STIF approuvant le budget initial 2009 ;
- VU** la délibération n° 2009/0511 du Conseil du STIF approuvant la décision modificative n°1 du budget 2009 ;
- VU** la délibération n° 2009/0893 du Conseil du STIF approuvant la décision modificative n°2 du budget 2009 ;
- VU** le rapport n° 2009/1014 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 4 décembre 2009 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : la décision modificative n°3 au budget du syndicat des transports d'Ile-de-France pour l'exercice 2009 est adoptée.

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

Sommaire

p. 1	I	Informations générales		
p. 3/6	II.	Présentation générale du budget - Balance générale du budget		
p. 7/10	III. A.	Vote du budget - Section de fonctionnement		
p. 11/12	III. B	Section d'investissement - Vue d'ensemble -		
p. 13/14	III. B. 1	Section d'investissement - Détail par articles - 1. Dépenses d'équipement non individualisées – 2. Opérations votées - 3. Opérations financières - 4. Opérations d'ordre à l'intérieur de la section		
p. 15	III. B. 2	Section d'investissement - Détail par articles - 1. Recettes d'équipement non affectées à une opération - 2. Recettes affectées aux opérations – 3. Opérations financières – Opérations d'ordre à l'intérieur de la section		
ANNEXES			Joint	Sans objet
p.		Annexes - Etat de la dette - Détail		x
p.		Annexes - Etat des engagements donnés et reçus		x
p. 16		Annexes - Amortissements et provisions - Charges à répartir	x	
p.		Annexes - Etat du personnel - Méthodes utilisées		x
p. 17		Annexes – Etat du suivi des autorisations de programme et des autorisations d'engagement – Etat des recettes grevées d'une affectation spéciale	x	
p.		Annexes – Détail des opérations pour comptes de tiers		x
p. 18		Annexes - Arrêté et signatures	x	

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

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

1 – Dépenses

		Opérations de l'exercice (col 1)	Résultat reporté (col 2)	Restes à réaliser (col 3)	Cumul section (Col 1+2+3)
Fonctionnement	A1	4 672 452 395,57			4 672 452 395,57
Investissement	B1	381 023 020,03			381 023 020,03

2 – Recettes

		Opérations de l'exercice (col 1)	Résultat reporté (col 2)	Affectation (col 3)	Restes à réaliser (col 4)	Cumul section (Col 1+2+3)
Fonctionnement	A2	4 547 758 691,69	124 693 703,88			4 672 452 395,57
Investissement	B2	295 821 512,83	85 201 507,20			381 023 020,03

II - PRESENTATION GENERALE : BALANCE GENERALE DU BUDGET - DECISION MODIFICATIVE N° 3

1 - DEPENSES de l'exercice

Chap	FONCTIONNEMENT	Opérations réelles(1)	Opérations d'ordre (2)	TOTAL
Dépenses	de fonctionnement - Total	4 650 017 395,57	22 435 000,00	A1 4 672 452 395,57
014	Atténuations de produits		0,00	
60	Achats et var. de stocks	561 000,00	0,00	561 000,00
61	Services extérieurs	29 258 335,00		29 258 335,00
62	Autres services ext.	10 829 275,90		10 829 275,90
63	Impôts, Taxes et Vers.	694 763,00		694 763,00
64	Charges de personnel	13 596 000,00		13 596 000,00
65	Autres charges de gestion	4 554 623 232,44	0,00	4 554 623 232,44
66	Charges financières		0,00	
67	Charges exceptionnelles	36 167,23	0,00	36 167,23
022	Dépenses imprévues			
68	Dotations amo. et prov.	40 418 622,00	13 110 000,00	53 528 622,00
71	Produits stockés			
023	Virement à la section d'inv.		9 325 000,00	9 325 000,00
002	Résultat de fonctionnement reporté			

Chap	INVESTISSEMENT	Opérations réelles	Opérations d'ordre (2)		TOTAL
			de section à section	à l'intérieur de la section.	
Dépenses	d'investissement - Total	369 523 020,03	11 500 000,00		B1 381 023 020,03
10	Dotations, fonds divers				
13	Subvention d'investissement		10 370 000,00		10 370 000,00
16	Emprunts et dettes				
20	Immobilisations incorporelles	9 083 127,75			9 083 127,75
204	Subv. D'équipements versées	352 334 634,00			352 334 634,00
21	Immobilisations corporelles	6 510 353,97			6 510 353,97
23	Immobilisations en cours				
26	Participations et CR				
27	Autres immobilisations financières	10 000,00			10 000,00
458	Services à comptabilité distincte	1 584 904,31			1 584 904,31
020	Dépenses imprévues				
Dépenses	d'ordre				
18	<i>Compte de liaison : affectation</i>				
22	<i>Immo. reçues affect.</i>				
24	<i>Immo. affectées</i>				
19	<i>Différ. réalisation d'immo.</i>		1 130 000,00		1 130 000,00
15	<i>Prov. Pour risques et ch.</i>				
29	<i>Provisions pour dépréciation des immo.</i>				
39	<i>Provisions dépréciation des stocks en cours</i>				
49	<i>Prov. dépr. des compte de tiers</i>				
481	<i>Charges à répartir sur pl. exercices</i>				
001	Solde d'exécution reporté				

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

(2) Voir détail p.10-11 Opérations financières. Les dépenses sont égales aux recettes.

II - PRESENTATION GENERALE : BALANCE GENERALE DU BUDGET - DECISION MODIFICATIVE N° 3

2 - RECETTES de l'exercice

Chap	FONCTIONNEMENT	Opérations réelles(1)	Opérations d'ordre (2)	TOTAL
Recettes	de fonctionnement - Total	4 536 258 691,69	11 500 000,00	A2 4 547 758 691,69
013	Atténuations de charges			
70	Ventes marchandises			
71	Produits stockés			
72	Travaux en régie			
73	Taxes			
74	Dot, subv. particulières	1 363 075 123,94		1 363 075 123,94
75	Autres prod. de gestion courantes	3 113 493 678,52		3 113 493 678,52
76	Produits financiers	5 000 000,00		5 000 000,00
77	Produits exceptionnels	51 821 889,23	11 500 000,00	63 239 889,23
78	Reprise sur amo	2 950 000,00		2 950 000,00
79	Transfert de charges			
002	Résultat de fonctionnement reporté			124 693 703,88

Chap	INVESTISSEMENT	Montants en recettes voté total Opérations réelles	Opérations d'ordre (2)		TOTAL
			de section à section	à l'intérieur de la section.	
Recettes	d'investissement - Total	273 386 512,83	22 435 000,00		B2 295 821 512,83
10	Dotations, fonds divers				
1068	Excédents de fonctionnement capitalisés				
13	Subvention d'investissement	272 364 512,83			272 364 512,83
16	Emprunts et dettes				
27	Autres immobilisations financières	10 000,00			10 000,00
458	Services à comptabilité distincte	1 012 000,00			1 012 000,00
Recettes d'ordre			22 435 000,00		
18	Compte de liaison : affectation				
22	Immo. reçues affect.				
24	Immo. affectées				
20	Immobilisations incorporelles				
21	Immobilisations corporelles				
23	Immobilisations en cours				
26	Participations et CR				
19	Différ. réalisation d'immo.				
28	Amortis. des immo.		13 110 000,00		13 110 000,00
15	Prov. Pour risques et ch.				
29	Provisions pour dépréciation des immo.				
39	Provisions dépréciation des stocks en cours				
49	Prov. dépr. des compte de tiers				
59	Prov. Pr dépr. des comptes fi.				
481	Charges à répartir sur pl. exercices				
021	Virement de la section de fonct.		9 325 000,00		9 325 000,00
001	Solde d'exécution reporté				85 201 507,20

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

- au niveau (1) du chapitre pour la section de fonctionnement.
- au niveau (1) du chapitre pour la section d'investissement ;
- avec les AP listées en page 16
- ~~avec~~ (sans) vote formel sur chacun des chapitres.(2)

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

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

- ~~cumulé (2) de l'exercice précédent~~

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

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

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

(1) A compléter par « du chapitre » ou « de l'article ».

(2) Rayer la mention inutile

III - VOTE DU BUDGET

III

A - SECTION DE FONCTIONNEMENT

A

Chap	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de DM 3	Vote du Syndicat
		DEPENSES DE L'EXERCICES (1)	4 672 452 395,57		0,00	(I)
014		Atténuations de produits				
60		Achats et var. de stocks	551 000,00		10 000,00	
	60611	Energies électricité	104 270,00			
	60613	Gaz	22 000,00			
	60617	Eau et assainiss.	16 000,00			
	60622	Carburants	20 000,00			
	60628	Aut.four.non stockée	7 730,00			
	6063	Four.ent.petit équi	76 000,00		10 000,00	
	6064	Fournitures administ	174 000,00			
	6068	Autres mat.et fourni	111 000,00			
	607	Achats de marchand.	20 000,00			
61		Services extérieurs	29 528 335,00		-270 000,00	
	6132	Locations immobil.	4 198 115,00			
	6135	Locations mobilières	184 085,00			
	614	Ch.locatives et copr	150 000,00			
	61522	Bâtiments	200 000,00			
	61551	Matériel roulant	15 669,90			
	61558	Aut. biens mobiliers	330,10			
	6156	Maintenance	1 504 000,00		-20 000,00	
	616	Primes d'assurances	169 000,00			
	6171	Etudes générales	11 852 426,00		-260 000,00	
	6173	Etudes de trafic	6 360 000,00			
	6174	Etudes divers CPER	2 548 769,00			
	6175	Etudes hors CPER sub	1 798 000,00			
	6181	Document.gle et tech	110 100,00		10 000,00	
	6184	Organis.de formation	227 300,00			
	6185	colloq.et séminaires	210 540,00			

62		Autres services ext.	10 629 275,90		200 000,00	
	6225	Ind.comptable régis.	6 000,00			
	6226	Honoraires	135 000,00			
	6227	Frais act et content	150 000,00			
	6228	Divers (honoraires)	44 255,00			
	6231	Annonces et insert.	2 500 519,00		170 000,00	
	6232	Fêtes et cérémonies	143 850,00			
	6233	Foires et exposition	354 100,00			
	6237	Publications	1 450 000,00			
	6238	Divers	229 951,90		85 000,00	
	6241	Transports de biens	135 000,00		20 000,00	
	6251	Voy.déplts, missions	203 300,00			
	6255	Frais de déménagt	4 000,00			
	6257	Réceptions	580 000,00		-95 000,00	
	6261	Frais d'affranchis.	115 000,00			
	6262	Frais de télécom.	200 000,00			
	627	Sces banc.et assimil	400,00			
	6281	Concours divers	60 000,00		20 000,00	
	6286	Frais nettoyy.locaux	115 000,00			
	6288	Autres	4 202 900,00			
63		Impôts,Taxes et Vers.	694 763,00			
	6331	Verst de transport	205 000,00			
	6336	Cotisations au CNFPT	150 000,00			
	63512	Taxes foncières	287 357,00			
	63513	Autres impôts locaux	52 406,00			
64		Charges de personnel	13 596 000,00			
	64111	Rémunér. principale	2 254 000,00			
	64112	NBI, suppl. familial	117 000,00			
	64118	Autres indem.primes	1 053 500,00			
	64131	Rémunérations	4 294 000,00			
	64132	Supplément familial	82 000,00			
	64138	Autres indem.primes	1 129 500,00			
	6451	Cotisations URSSAF	1 970 000,00			
	6453	Cotis.caisses de ret	1 529 000,00			
	64731	Versées directement	85 000,00			
	6475	Médecine du travail	12 000,00			
	6476	Restauration collect	180 000,00			
	6478	Autres chges sociale	125 000,00			
	6484	Remb.agents à dispos	765 000,00			

c/6257 "Réceptions" : augmentation des crédits liée à l'organisation de la concertation de la révision du PDU

c/6261 "Frais d'affranchissement" enveloppe supplémentaire relative à la réorganisation des T.S.

65		Autres charges de gestion	4 554 623 232,44		0,00	
	651	Redevances concess.	171 565,50			
	654	Pertes s/créa.irréc	1 472,00			
	6558	Autres contrib.oblig	35 000,00			
	65621	PA QS	39 977 511,66			
	65622	PA Sécurité	21 969 629,12			
	65623	PA Accès corresponda	13 102 540,28			
	65624	PA Information QS	17 707 559,50			
	65625	PA Complém.CPER	13 326 000,82			
	65626	PA Etudes circul PDU	227 612,62			
	656411	Frais de recouvre.	29 855 777,91			
	656412	Rembt aux employeurs	52 500 000,00			
	6564221	Conventions P M R	8 874 580,00			
	6564223	Convent.polit. ville	14 333 898,00			
	6564224	PDU	1 143 530,00			
	65642251	Chèque-mobilité ASS	0,00			
	65642252	Chèque-mobilité 30%	1 350 000,00			
	65642253	Chèque-mobilité gest	452 000,00			
	65642262	Imagine'R Gest bonus	262 709,77			
	6564227	Solidarité transport	8 000 000,00			
	6564228	Autres conventions	993 918,00			
	6564229	Bonus - QS	2 124 601,00			
	656431	Contributions RATP	1 972 731 743,60		-3 000 000,00	
	656432	Contributions SNCF	1 667 337 915,43		3 000 000,00	
	65645	Compensations OPTILE	541 651 792,63			
	65646	Transports scolaires	121 556 933,00			
	65647	Services délégués (h	666 082,00			
	65648	Transport Fluvial	4 315 497,60			
	65747	Subv. Creastif	130 000,00			
	6581	Redev. RFF sillons	19 823 362,00			
67		Charges exceptionnelles	21 167,23		15 000,00	
	6711	Intérêts moratoires			10 000,00	
	673	Titres annulés ex.an	21 167,23		5 000,00	
68		Dotation amo. et prov.	53 483 622,00		45 000,00	
	6811	Dotat. amortissement	13 110 000,00			
	6875	Dotations aux provis	40 373 622,00		45 000,00	
023		Virement à la section d'inv.	9 325 000,00			
	023	Virement à la sectio	9 325 000,00			

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

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

III - VOTE DU BUDGET

III

A - SECTION DE FONCTIONNEMENT

A

Chap	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de DM 3	Vote du Syndicat
		RECETTES DE L'EXERCICES (1)	4 547 758 691,69			(II)
013		Atténuations de charges				
74		Dot, subv. particulières	1 363 075 123,94			
	747182	Transports scolaires	129 124 142,94			
	747183	Cont.plan Etat-Régio	2 400 000,00			
	74721	Particip.statutaires	562 505 000,00			
	74722	Carte Imagine'R	50 000 000,00			
	747283	Subvention CPER	4 600 000,00			
	747285	Subvention Région ta	74 000 000,00			
	747311	Part.stat.dépt 75	335 076 508,00			
	747312	Part.stat.dépt.92	85 368 406,00			
	747313	Part.stat. dépt 93	41 360 662,00			
	747314	Part.stat. dépt 94	33 198 825,00			
	747315	Part.stat. dépt 78	17 536 921,00			
	747316	Part.stat.dépt 91	10 808 920,00			
	747317	Part.stat.dépt 95	10 036 854,00			
	747318	Part.stat dépt 77	7 058 885,00			
75		Autres prod. de gestion courantes	3 113 493 678,52			
	751	Redev.pr concessions	200 000,00			
	752	Revenus immeubles	558 833,00			
	7562	Produit des amendes	106 310 854,00			
	75642	Versement de transp.	2 986 277 225,50			
	75648	Autres produits	323 404,02			
	7581	Prod. redev. Sillons	19 823 362,00			
76		Produits financiers	5 000 000,00			
	767	Prod.nets cess.valeu	5 000 000,00			
77		Produits exceptionnels	63 239 889,23			
	771	Produits exception.	2 295 104,46			
	773	Mandats annulés	48 568 692,62			
	7768	Neutralisation amo	1 130 000,00			
	777	Quote-part sub.inves	10 370 000,00			
	7788	Autres produits exce	876 092,15			
78		Reprise sur amo	2 950 000,00			
	7875	Reprises sur provisi	2 950 000,00			

		Opérations de l'exercice (col 1)	Résultat reporté (col 2)	Restes à réaliser (col 3)	Cumul section (Col 1+2+3)
Dépenses	I	4 672 452 395,57			4 672 452 395,57
Recettes	II	4 547 758 691,69	124 693 703,88		4 672 452 395,57

III - VOTE DU BUDGET

III

B - SECTION D'INVESTISSEMENT

B

VUE D'ENSEMBLE

Chap	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de DM 3	Vote du Syndicat
	DEPENSES	381 023 020,03			(I)
	<i>Dépenses d'équipements</i>				
20	Immobilisations incorporelles	9 083 127,75			
204	Subv. D'équipements versées	352 334 634,00			
21	Immobilisations corporelles	6 510 353,97			
23	Immobilisations en cours				
231	Immobilisations en cours				
	<i>Dépenses des opérations financières</i>				
18	Compte de liaison : affectation				
22	Immo. reçues affect.				
24	Immo. affectées				
16	Emprunts et dettes				
26	Participations et CR				
19	Différ. réalisation d'immo.	1 130 000,00			
27	Autres immobilisations financières	10 000,00			
020	Dépenses imprévues				
	<i>Reprises sur :</i>				
10	Dotations, fonds divers				
13	Subvention d'investissement	10 370 000,00			
15	Prov. Pour risques et ch.				
29	Provisions pour dépréciation des immo.				
39	Provisions dépréciation des stocks en cours				
49	Prov. dépr. des compte de tiers				
59	Prov. Pr dépr. des comptes fi.				
481	Charges à répartir sur pl. exercices				
458	Services à comptabilité distincte	1 584 904,31			
	RECETTES	295 821 512,83			(II)
	<i>Recettes d'équipement</i>				
13	Subvention d'investissement	272 364 512,83			
16	Emprunts et dettes				
	<i>Recettes des opérations financières</i>				
18	Compte de liaison : affectation				
22	Immo. reçues affect.				
24	Immo. affectées				
10	Dotations, fonds divers				
1068	Excédents de fonctionnement capitalisés				
20	Immobilisations incorporelles				
21	Immobilisations corporelles				
23	Immobilisations en cours				
26	Participations et CR				
19	Différ. réalisation d'immo.				
28	Amortis. des immo.	13 110 000,00			
15	Prov. Pour risques et ch.				
29	Provisions pour dépréciation des immo.				

Chap	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de DM 3	Vote du Syndicat
39	Provisions dépréciation des stocks en cours				
49	Prov. dépr. des compte de tiers				
59	Prov. Pr dépr. des comptes fi.				
481	Charges à répartir sur pl. exercices				
27	Autres immobilisations financières	10 000,00			
458	Services à comptabilité distincte	1 012 000,00			
021	Virement de la section de fonct.	9 325 000,00			

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

(2) Les dépenses sont égales aux recettes. Voir le détail des opérations pour compte de tiers en annexe p. 20.

		Opérations de l'exercice (col 1)	Résultat reporté (col 2)	Restes à réaliser (col 3)	Affectation c/1068 (col 4)	Cumul section (Col 1+2+3+4)
Dépenses	I	381 023 020,03				381 023 020,03
Recettes	II	295 821 512,83	85 201 507,20			381 023 020,03

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

1) DEPENSES D'EQUIPEMENT NON INDIVIDUALISEES

Chap	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de DM 3	Vote du Syndicat
		DEPENSES (1)	15 593 481,72			
20		Immobilisations incorporelles	9 083 127,75			
	2031	Frais d'études	8 640 541,33			
	2053	Logiciels	415 885,42			
	2058	Licences, marques	26 701,00			
21		Immobilisations corporelles	6 510 353,97			
	2113	Terrains aménagés	3 500 000,00			
	2135	Installations généra	636 000,00			
	2138	Autres constructions	503 300,00			
	21538	Autres réseaux	25 000,00			
	2181	Installations gales	100 000,00			
	21831	Matériel de bureau	20 000,00			
	21832	Matériel informatiqu	700 104,26			
	2184	Mobilier	1 025 949,71			

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

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

3) OPERATIONS FINANCIERES

Chap	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de DM 3	Vote du Syndicat
	DEPENSES (1)	11 510 000,00			
	Remboursement d'emprunts et dettes				
	Reprise sur :				
13932	Subventions d'inv. t	10 370 000,00			
198		1 130 000,00			
	Autres dépenses financières				
275		10 000,00			

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

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

Chap	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1	Proposition de DM 3	Vote du Syndicat
	DEPENSE (1)				
18	Compte de liaison : affectation				
21...	Immobilisations intégrées dans l'actif				
22	Immobilisations reçues en affectation				
....				

(1) Les dépenses sont égales aux recettes

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

1) RECETTES D'EQUIPEMENT NON AFFECTEES A UNE OPERATION

Chap	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de DM 3	Vote du Syndicat
		RECETTES (1)	272 364 512,83			
13		Subvention d'investissement	272 364 512,83			
	13111	Contrat de plan	0,00			
	13118	Autres subvention de	39 000 000,00			
	13121	Contrats de plan	0,00			
	13228	Subv nt div région	3 500 000,00			
	1332	Produits des amendes	229 864 512,83			
		BESOIN DE FINANCEMENT				
		EXCEDENT DE FINANCEMENT				

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

2) RECETTES AFFECTEES AUX OPERATIONS

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

(1) de l'opération votée

(2) Indiquer l'article de la nomenclature (13.... ou 16..)

3) OPERATIONS FINANCIERES

Chap	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de DM 3	Vote du Syndicat
	RECETTES (1)	22 445 000,00			
	Ressources propres externes				
	Ressources propres internes	22 445 000,00			
021	Vir section fonction	9 325 000,00			
275		10 000,00			
281	Amort immo corporell	13 110 000,00			

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

Chap	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de DM 3	Vote du Syndicat
		RECETTES (1)				

IV - ANNEXES
AMORTISSEMENTS ET PROVISIONS
CHARGES A REPARTIR

AMORTISSEMENT DES IMMOBILISATIONS

Désignation (localisation pour les immeubles)	Date d'acquisition	Valeur d'acquisition au 01/01/09 (a)	Durée d'amortissement	Amortissements au 01/01/09 antérieurs (b)	Valeur nette comptable (a) - (b)	Amortissements de l'exercice 2009
2804 Subventions d'équipements versées	2006 à 2008	262 310 247,80	5 à 30 ans	2 471 499,00	259 838 748,80	11 455 196,08
28031 Frais d'études	2008	1 359 483,41	-	-	1 359 483,41	-
2808 Logiciels	1995 à 2008	3 036 148,44	1 à 5 ans	2 122 418,54	913 729,90	625 986,49
28131 Constructions 11 av de Villars	1972 et 1983	6 186 552,39	80	1 277 203,31	4 909 349,08	77 331,90
28135 Agencements	1983 à 2007	2 045 106,37	2 à 20	1 399 533,49	645 572,88	94 861,13
2815 Installations compte fusionné avec le compte 28135	2001 à 2005	0,00	2 à 10	0,00	0,00	-
281538 autres réseaux	2008	57 683,08	10	0,00	57 683,08	5 768,31
28181 installations générales	2008	1 423,72	10	0,00	1 423,72	142,37
28182 Mat de transport	1980 à 2004	56 679,09	5	56 679,09	0,00	0,00
281831 Mat de bureau	1980 à 2008	141 548,17	5	128 754,09	12 794,08	4 572,49
281832 Mat informatique	1989 à 2008	2 360 150,42	5	1 324 657,21	1 035 493,21	802 192,94
28184 Mob de bureau	1968 à 2008	643 012,84	10	435 877,66	207 135,18	37 091,41
TOTAL		278 198 035,73		9 216 622,39	268 981 413,34	13 103 143,12

Provisions semi-budgétaires

Compte d'imputation	CONSTITUTION			Complément		REPRISE - pour utilisation (1) - sans utilisation (1)		SOLDE
	Date	Objet	Montant	date	Montant	Date	Montant	
6875	12/12/2007	SNCF Régularité	2 700 000			27/05/2009	2 700 000	-
6875	12/12/2007	SNCF Lundi Pentecôte	800 000			02/10/2008	800 000	-
6875	12/12/2007	SNCF Erment/St Lazare	6 600 000			02/10/2008	6 600 000	-
6875	12/12/2007	RATP Lundi Pentecôte	760 000			02/10/2008	760 000	-
6875	12/12/2007	Fiscalité Taxes/ salaires	1 959 157					1 959 157,00
6875	02/10/2008	Bricorama	479 650					479 650,00
6875	02/10/2008	Peacock	532 059					532 059,00
6875	02/10/2008	Autocars L. Gaubert	20 000 000					20 000 000,00
6875	27/05/2009	Transports scolaires	1 600 000			07/10/2009	250 000	1 350 000,00
6875	27/05/2009	Contentieux SwissLife	1 600 000					3 273 622,00
6875	27/05/2009	fisque fiscal SNCF	35 500 000					35 500 000,00
6875	09/12/2009	Risque contentieux Ccecina	45 000					45 000,00
TOTAL			71 975 866,00		2 273 622,00		11 110 000,00	63 139 488,00

(1) Rayer la mention inutile

ETAT DES CHARGES A REPARTIR SUR PLUSIEURS EXERCICES (COMPTE 481)

Exercice d'origine	Date de la délibération	Nature de la dépense transférée	Durée de l'étalement	Montant de la dépense transférée	Montant de la dotation aux

IV - ANNEXES

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

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

Référence programme	Intitulé	Montant des autorisations de programme				Montant des crédits de paiement					
		Rappel : AP votées yc ajustements	Proposition d'AP DM3	Cumul engagements juridiques de programme au 17/11/2009	Total cumulé AP après DM3	Crédits de paiement antérieurs (réalisations cumulées au 01/01/2009)	Crédits de paiement ouverts au titre de l'exercice 2009	Proposition de CP DM3	Cumul CP ouverts en 2009	Crédits de paiement réalisés durant l'exercice 2009 (au 17/11/09)	Restes à financer (au delà de 2009)
		(1)	(2)	(3)	(4=1+2)	(5)	(6)	(7)	(8=6+7)	(9)	(10=4-5-8)
2006 000001	Rénovation du matériel roulant SNCF 2006	1 047 000 000,00		1 047 000 000,00	28 068 490,62	174 600 000,00	121 300 000,00		121 300 000,00	60 650 000,00	751 100 000,00
2006 000002	Optimisation infrastructures 2006 (*)	28 068 490,62		28 068 490,62	15 284 312,56	11 370 480,82	4 688 400,00		4 688 400,00	3 687 796,67	12 009 603,80
2006 000003	Sécurité 2006	15 284 312,56		15 284 312,56	13 445 626,67	10 015 354,38	3 793 364,00		3 793 364,00	281 456,58	1 475 594,16
2006 000004	Accès correspondance 2006	13 445 626,67		13 445 626,67	6 654 424,08	5 625 314,93	3 377 450,00		3 377 450,00	1 788 244,00	4 442 861,74
2006 000005	Information Qualité de service 2006	6 654 424,08		6 654 424,08	7 602 011,17	3 123 191,88	1 009 772,00		1 009 772,00	3 18 649,25	2 521 460,20
2006 000006	Accessibilité PMR 2006	21 511 414,76		21 511 414,76	7 602 011,17	4 788 267,03	2 416 496,00		2 416 496,00	508 864,30	11 922 381,10
2006 000007	Rénovation du matériel roulant 2006	7 602 011,17		7 602 011,17	40 579 704,45	6 586 637,34	10 986 307,00		10 986 307,00	9 092 990,90	2 812 744,14
2007 000001	Optimisation infrastructures 2007	17 387 342,25		17 387 342,25	16 037 801,50	6 707 060,25	10 586 087,00		10 586 087,00	5 395 972,82	23 004 760,11
2007 000002	Sécurité 2007	16 037 801,50		16 037 801,50	10 567 005,50	1 956 806,93	4 180 985,00		4 180 985,00	1 713 559,94	9 888 009,57
2007 000003	Accès correspondance 2007	10 567 005,50		10 567 005,50	27 444 634,76	6 29 864,73	3 067 655,00		3 067 655,00	2 402 482,02	6 889 485,77
2007 000004	Information Qualité de service 2007	27 444 634,76		27 444 634,76	163 890 000,00	3 348 590,89	5 488 927,00		5 488 927,00	1 428 251,73	18 607 116,87
2007 000005	Accessibilité PMR 2007	35 500 000,00		35 500 000,00	4 483 029,00	1 255 314,51	6 726 027,00		6 726 027,00	4 206 109,78	137 124 832,29
2007 000006	Rénovation du matériel roulant 2006 RER B	4 500 000,00		4 500 000,00	26 000 000,00	0,00	450 000,00		450 000,00	71 792,98	27 518 658,49
2008 000001	Accès correspondance 2008	26 000 000,00		26 000 000,00	24 212 934,00	1 418 318,75	5 778 921,00		5 778 921,00	2 571 656,29	4 050 000,00
2008 000002	Information Qualité de service 2008	15 000 000,00		15 000 000,00	50 000 000,00	56 750,00	977 680,00		977 680,00	910 507,00	18 804 760,25
2008 000003	Accessibilité PMR 2008	50 000 000,00		50 000 000,00	30 228 962,90	2 840 000,00	13 939 857,00		13 939 857,00	5 152 052,15	33 220 445,00
2008 000004	Etudes CPER	14 062 301,00	1 037 669,00	8 599 935,59	15 100 000,00	1 359 483,00	8 846 541,00		8 846 541,00	3 247 455,40	4 883 976,00
2008 000005	Infrastructure Inv-DPI	122 400 000,00		92 350 000,00	122 400 000,00	10 777 600,00	12 030 000,00		12 030 000,00	4 271 646,15	99 582 400,00
2008 000011	Voyages sismes	1 378 884,00		1 080 514,60	1 378 884,00	0,00	515 000,00		515 000,00	0,00	863 684,00
2008 000012	Rénovation ZN (STIF-SNCF)	51 371 000,00		51 371 000,00	42 000 000,00	0,00	788 000,00		788 000,00	0,00	50 583 000,00
2008 000013	Rénovation matériel roulant 2008 OPTILE	42 000 000,00		42 000 000,00	41 891 540,00	0,00	34 000 000,00		34 000 000,00	11 293 066,11	8 000 000,00
2008 000014	Plan IMPACT	120 000 000,00		120 000 000,00	0,00	0,00	0,00		0,00	0,00	120 000 000,00
2009 000001	Optimisation infrastructures 2009 (en discussion)	53 600 000,00		53 600 000,00	7 047 310,00	0,00	3 680 000,00		3 680 000,00	316 440,10	49 920 000,00
2009 000002	Sécurité 2009	17 700 000,00		17 700 000,00	772 040,00	0,00	885 000,00		885 000,00	0,00	16 815 000,00
2009 000003	Accès correspondance 2009	48 500 000,00		48 500 000,00	13 770 311,00	0,00	2 425 000,00		2 425 000,00	93 112,50	46 075 000,00
2009 000004	Information Qualité de service 2009	14 000 000,00		14 000 000,00	32 600 000,00	0,00	0,00		0,00	0,00	32 600 000,00
2009 000005	Accessibilité PMR 2009	95 000 000,00		95 000 000,00	20 238 881,50	0,00	14 750 000,00		14 750 000,00	0,00	80 250 000,00
2009 000006	Matériel roulant 2009	823 200 000,00		823 200 000,00	748 810 042,00	0,00	68 400 000,00		68 400 000,00	1 381 137,00	754 800 000,00
2009 000007	Plan IMPACT Equipement pélois	2 000 000,00		2 000 000,00	0,00	0,00	0,00		0,00	0,00	2 000 000,00
Totaux		2 951 684 753,32	19 637 699,00	2 502 607 063,02	2 971 322 452,32	2 663 669 730,81	3 617 817 175,00	0,00	3 617 817 175,00	124 526 640,68	2 345 835 546,51

(*) : 229 796,20 euros, à tort en dhs, 2 suite à erreur matérielle au titre de la caducité 2006

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

Référence programme	Intitulé	Montant des autorisations d'engagement				Montant des crédits de paiement					
		Rappel : AE votées yc ajustements	Proposition d'AE DM3	Cumul engagements juridiques de programme au 4/11/2009	Total cumulé AE après DM3	Crédits de paiement antérieurs (réalisations cumulées au 01/01/2009)	Crédits de paiement ouverts au titre de l'exercice 2009	Proposition de CP DM3	Cumul CP ouverts en 2009	Crédits de paiement réalisés durant l'exercice 2009 (au 04/11/09)	Restes à financer (au delà de 2009)
		(1)	(2)	(3)	(4=1+2)	(5)	(6)	(7)	(8=6+7)	(9)	(10=4-5-8)
2008 000001	AE Etudes 2008	45 228 747,00		29 295 891,29	45 228 747,00	2 342 983,00	19 480 255,00		19 480 255,00	10 189 845,31	23 405 509,00
2008 000010	Conv. Financières/conv. (PDU) 2008	3 288 027,00		2 036 021,03	3 288 027,00	598 820,75	1 266 860,00		1 266 860,00	378 183,73	1 422 346,25
2009 000001	Conv. Financières/conv. (PDU) 2009	1 130 000,00		860 809,71	1 130 000,00	0,00	376 670,00		376 670,00	120 000,00	763 330,00
2009 000001	AE Etudes 2009	7 520 000,00		5 307 032,83	7 520 000,00	0,00	3 268 045,00		3 268 045,00	1 373 468,74	4 251 955,00
Totaux		57 166 774,00	0,00	37 532 755,76	57 166 774,00	2 941 803,75	24 391 830,00	0,00	24 391 830,00	12 001 497,78	29 833 140,25

ARRETE - SIGNATURES

Présenté par la Directrice Générale

A Paris le 9 décembre 2009

La Directrice Générale,



Nombre d'administrateurs présents : 26.....

Nombre de suffrages exprimés :

VOTES : Pour : 17.....

Contre:

Abstention.....

NPPV = 9

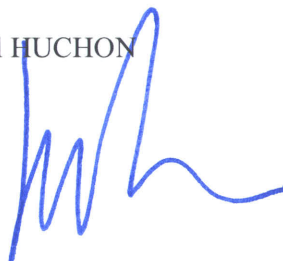
Date de convocation : 27 /11/ 2009

Délibéré par le conseil réuni en séance

A Paris le 9 /12/2009

Le Président du Conseil du STIF

Jean-Paul HUCHON



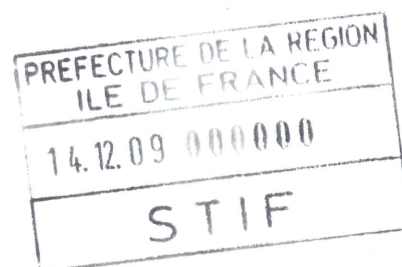
Transmis au Préfet le ... 14.12.2009



Délibération n° 2009/1015

Séance du 9 décembre 2009

BUDGET PRIMITIF 2010



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

- Vu** l'article 44 de la Loi n°2002-276 du 27 février 2002,
- Vu** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,
- Vu** le code général des collectivités territoriales et en particulier l'article L.2122-22
- Vu** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs 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 circulaire du 15 septembre 1992,
- Vu** la circulaire du 4 avril 2003,
- Vu** la délibération n°2006/0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du Conseil au directeur général,
- VU** le rapport n° 2009/1015 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 4 décembre 2009 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : le budget primitif du syndicat des transports d'Ile-de-France pour l'exercice 2010 est adopté.

ARTICLE 2 : le montant annuel plafond d'emprunt pour 2010 est fixé à 144,43 M€. Conformément à la délibération n° du 15 mars 2006, le directeur général est habilité à prendre toutes décisions relatives à la réalisation et à la gestion des emprunts, y compris les opérations de couvertures des risques de taux et de change, et à passer à cet effet les actes nécessaires.

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

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end.

Jean-Paul HUCHON

Sommaire

p. 1	I	Informations générales		
p. 3/5	II.	Présentation générale du budget - Balance générale du budget		
p. 6/10	III. A.	Vote du budget - Section de fonctionnement		
p. 11/12	III. B	Section d'investissement - Vue d'ensemble -		
p. 13/14	III. B. 1	Section d'investissement - Détail par articles - 1. Dépenses d'équipement non individualisées – 2. Opérations votées - 3. Opérations financières - 4. Opérations d'ordre à l'intérieur de la section		
p. 15	III. B. 2	Section d'investissement - Détail par articles - 1. Recettes d'équipement non affectées à une opération - 2. Recettes affectées aux opérations – 3. Opérations financières – Opérations d'ordre à l'intérieur de la section		
ANNEXES			Joint	Sans objet
p.		Annexes - Etat de la dette - Détail		x
p		Annexes - Etat des engagements donnés et reçus		x
p. 16		Annexes - Amortissements et provisions - Charges à répartir	X	
p. 17		Annexes - Subventions de fonctionnement versées	X	
p. 18/19		Annexes - Etat du personnel - Méthodes utilisées	X	
p. 20		Annexes - Etat du suivi des autorisations de programme et des autorisations d'engagement – Etat des recettes grevées d'une affectation spéciale	X	
p. 21		Annexes - Détail des opérations pour comptes de tiers	X	
p. 22		Annexes - Arrêté et signatures		

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

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

II - PRESENTATION GENERALE : BALANCE GENERALE DU BUDGET**1 – Dépenses**

		Opérations de l'exercice (col 1)	Résultat reporté (col 2)	Restes à réaliser (col 3)	Cumul section (Col 1+2+3)
Fonctionnement	A1	4 814 926 518,00	D002	0	4 814 926 518,00
Investissement	B1	484 775 468,69	D001	0	484 775 468,69

2 – Recettes

		Opérations de l'exercice (col 1)	Résultat reporté (col 2)	Affectation (col 3)	Restes à réaliser (col 4)	Cumul section (Col 1+2+3+4)
Fonctionnement	A2	4 814 926 518,00	R002		0	4 814 926 518,00
Investissement	B2	484 775 468,69	R001	R1068	0	484 775 468,69

II - PRESENTATION GENERALE : BALANCE GENERALE DU BUDGET

1 - DEPENSES de l'exercice

Chap	FONCTIONNEMENT	Opérations réelles(1)	Opérations d'ordre (2)	TOTAL
Dépenses de fonctionnement - Total		4 787 901 268,00	27 025 250,00	A 4 814 926 518,00
014	Atténuations de produits		0,00	
60	Achats et var. de stocks	524 075,00	0,00	524 075,00
61	Services extérieurs	32 083 309,00		32 083 309,00
62	Autres services ext.	10 730 320,00		10 730 320,00
63	Impôts, Taxes et Vers.	792 131,00		792 131,00
64	Charges de personnel	15 411 884,00		15 411 884,00
65	Autres charges de gestion	4 728 259 549,00	0,00	4 728 259 549,00
66	Charges financières		0,00	
67	Charges exceptionnelles	100 000,00	0,00	100 000,00
022	Dépenses imprévues			
68	Dotations amo. et prov.		25 500 000,00	25 500 000,00
71	Produits stockés			
023	Virement à la section d'inv.		1 525 250,00	1 525 250,00
002 Résultat de fonctionnement reporté				

Chap	INVESTISSEMENT	Opérations réelles	Opérations d'ordre (2)		TOTAL
			de section à section	à l'intérieur de la section.	
Dépenses d'investissement - Total		461 975 468,69	22 800 000,00		B1 484 775 468,69
10	Dotations, fonds divers				
13	Subvention d'investissement		15 000 000,00		15 000 000,00
16	Emprunts et dettes				
20	Immobilisations incorporelles	3 554 000,00			3 554 000,00
204	Subv. D'équipements versées	451 935 790,00			451 935 790,00
21	Immobilisations corporelles	6 169 250,00			6 169 250,00
23	Immobilisations en cours				
26	Participations et CR				
27	Autres immobilisations financières	10 000,00			10 000,00
458	Services à comptabilité distincte	306 428,69			306 428,69
020	Dépenses imprévues				
Dépenses D'ordre (2)					
18	<i>Compte de liaison : affectation</i>				
22	<i>Immo. reçues affect.</i>				
24	<i>Immo. affectées</i>				
19	<i>Différ. réalisation d'immo.</i>		7 800 000,00		7 800 000,00
15	<i>Prov. Pour risques et ch.</i>				
29	<i>Provisions pour dépréciation des immo.</i>				
39	<i>Provisions dépréciation des stocks en cours</i>				
49	<i>Prov. depr. des compte de tiers</i>				
481	<i>Charges à répartir sur pl. exercices</i>				
001 Solde d'exécution reporté					

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

(2) Voir détail p.10-11 Opérations financières. Les dépenses sont égales aux recettes.

II - PRESENTATION GENERALE : BALANCE GENERALE DU BUDGET

2 - RECETTES de l'exercice

Chap	FONCTIONNEMENT	Opérations réelles(1)	Opérations d'ordre (2)	TOTAL
Recettes	de fonctionnement - Total	4 792 126 518,00	22 800 000,00	A2 4 814 926 518,00
013	Atténuations de charges		0,00	
70	Ventes marchandises			
71	Produits stockés		0,00	
72	Travaux en régie		0,00	
73	Taxes			
74	Dot, subv. particulières	1 389 798 589,00		1 389 798 589,00
75	Autres prod. de gestion courantes	3 351 827 929,00		3 351 827 929,00
76	Produits financiers			
77	Produits exceptionnels		22 800 000,00	22 800 000,00
78	Reprise sur amo		0,00	50 500 000,00
79	Transfert de charges		0,00	
1068	Excédent de fonctionnement capitalisé			
001	Solde d'exécution reporté			

Chap	INVESTISSEMENT	Opérations réelles	Opérations d'ordre (2)		TOTAL
			de section à section	à l'intérieur de la section.	
Recettes	d'investissement - Total	457 750 218,69	27 025 250,00		B2 484 775 468,69
10	Dotations, fonds divers	255 414,00			255 414,00
13	Subvention d'investissement	312 756 135,00			312 756 135,00
16	Emprunts et dettes	144 432 241,00			144 432 241,00
27	Autres immobilisations financières				
458	Services à comptabilité distincte	306 428,69			306 428,69
Recettes	d'ordre (2)		27 025 250,00		
18	Compte de liaison : affectation				
22	Immo. reçues affect.				
24	Immo. affectées				
20	Immobilisations incorporelles				
21	Immobilisations corporelles				
23	Immobilisations en cours				
26	Participations et CR				
19	Différ. réalisation d'immo.				
28	Amortis. des immo.		25 500 000,00		25 500 000,00
15	Prov. Pour risques et ch.				
29	Provisions pour dépréciation des immo.				
39	Provisions dépréciation des stocks en cours				
49	Prov. dépr. des compte de tiers				
59	Prov. Pr dépr. des comptes fi.				
481	Charges à répartir sur pl. exercices				
021	Virement de la section de fonct.		1 525 250,00		1 525 250,00
002	Résultat de fonctionnement reporté				

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

- au niveau (1) du chapitre pour la section de fonctionnement.
- au niveau (1) du chapitre pour la section d'investissement ;

~~avec les opérations listées en page 10~~

- avec (sans) vote formel sur chacun des chapitres.(2)

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

La comparaison s'effectue par rapport au budget : - primitif (2)
~~- cumulé (2) de l'exercice précédent~~

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

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

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

(1) A compléter par « du chapitre » ou « de l'article ».

(2) Rayer la mention inutile

III - VOTE DU BUDGET

III

A - SECTION DE FONCTIONNEMENT

A

Chap	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la Directrice Générale	Vote du Syndicat
		DEPENSES DE L'EXERCICES (1)	4 544 589 636,44		4 814 926 518,00	(I) 4 814 926 518
014		Atténuations de produits				
60		Achats et var. de stocks	451 000,00		524 075,00	524 075,00
	60611	Energies électricité	100 000,00		132 575,00	
	60613	Gaz	10 000,00			
	60617	Eau et assainiss.	16 000,00		20 000,00	
	60622	Carburants	20 000,00		26 000,00	
	60628	Aut.four.non stockée			8 000,00	
	6063	Four.ent.petit équi	100 000,00		60 500,00	
	6064	Fournitures administ	130 000,00		180 500,00	
	6068	Autres mat.et fourni	55 000,00		76 500,00	
	607	Achats de marchand.	20 000,00		20 000,00	
61		Services extérieurs	25 069 703,00		32 083 309,00	32 083 309,00
	6132	Locations immobil.	4 051 200,00		4 718 925,00	
	6135	Locations mobilières	270 000,00		247 000,00	
	614	Ch.locatives et copr	400 000,00		150 000,00	
	61522	Bâtiments	300 000,00		100 000,00	
	61551	Matériel roulant			15 000,00	
	61558	Aut. biens mobiliers			3 000,00	
	6156	Maintenance	1 490 000,00		1 720 000,00	
	616	Primes d'assurances	150 000,00		174 000,00	
	6171	Etudes générales	7 836 503,00		8 949 927,00	
	6173	Etudes de trafic	6 660 000,00		8 460 000,00	
	6174	Etudes divers CPER	1 712 000,00		2 338 556,00	
	6175	Etudes hors CPER sub	1 775 000,00		4 611 517,00	
	6181	Document.gle et tech	80 000,00		90 300,00	
	6184	Organis.de formation	220 000,00		280 084,00	
	6185	colloq.et séminaires	125 000,00		225 000,00	

62		Autres services ext.	9 350 000,00		10 730 320,00	10 730 320,00
	6225	Ind.comptable régis.	6 000,00		6 000,00	
	6226	Honoraires	255 000,00		100 000,00	
	6227	Frais act et content	150 000,00		100 000,00	
	6228	Divers (honoraires)			150,00	
	6231	Annonces et insert.	2 040 000,00		2 220 000,00	
	6232	Fêtes et cérémonies	140 000,00		50 600,00	
	6233	Foires et exposition	120 000,00		120 000,00	
	6237	Publications	1 200 000,00		1 500 000,00	
	6238	Divers	820 000,00		600 000,00	
	6241	Transports de biens	180 000,00		172 000,00	
	6251	Voy.déplts, missions	40 000,00		127 670,00	
	6255	Frais de déménagt	4 000,00		4 000,00	
	6257	Réceptions	200 000,00		450 200,00	
	6261	Frais d'affranchis.	85 000,00		115 100,00	
	6262	Frais de télécom.	200 000,00		220 000,00	
	627	Sces banc.et assimil			300,00	
	6281	Concours divers	60 000,00		80 000,00	
	6286	Frais nettoyy.locaux	150 000,00		130 000,00	
	6288	Autres	3 700 000,00		4 734 300,00	
63		Impôts,Taxes et Vers.	544 763,00		792 131,00	792 131,00
	6331	Verst de transport	205 000,00		262 131,00	
	6336	Cotisations au CNFPT	150 000,00		150 000,00	
	63512	Taxes foncières	108 118,00		320 000,00	
	63513	Autres impôts locaux	81 645,00		60 000,00	
64		Charges de personnel	13 084 000,00		15 411 884,00	15 411 884,00
	64111	Rémunér. principale	2 714 000,00		2 650 000,00	
	64112	NBI, suppl. familial	117 000,00		125 000,00	
	64118	Autres indem.primes	995 000,00		1 200 000,00	
	64131	Rémunérations	4 116 000,00		5 716 884,00	
	64132	Supplément familial	85 000,00		70 000,00	
	64138	Autres indem.primes	990 000,00		1 300 000,00	
	6451	Cotisations URSSAF	1 875 000,00		2 100 000,00	
	6453	Cotis.caisses de ret	1 010 000,00		1 250 000,00	
	64731	Versées directement	85 000,00		85 000,00	
	6475	Médecine du travail	12 000,00		15 000,00	
	6476	Restauration collect	180 000,00		200 000,00	
	6478	Autres chges sociale	280 000,00		150 000,00	
	6484	Remb.agents à dispos	625 000,00		550 000,00	

65		Autres charges de gestion	4 479 665 170,44		4 728 259 549,00	4 728 259 549,00
	651	Redevances concess.	150 000,00		204 000,00	
	654	Pertes s/créa.irrec			20 000,00	
	6558	Autres contrib.oblig	35 000,00		35 000,00	
	65621	PA QS	106 310 854,00		24 593 764,00	
	65622	PA Sécurité			17 757 708,00	
	65623	PA Accès corresponda			10 114 239,00	
	65624	PA Information QS			14 951 249,00	
	65625	PA Complém.CPER			11 850 356,00	
	65626	PA Etudes circul PDU			227 613,00	
	656411	Frais de recouvre.	30 471 815,41		30 331 620,00	
	656412	Rembt aux employeurs	48 500 000,00		52 000 000,00	
	6564221	Conventions P M R	8 874 580,00		9 025 600,00	
	6564223	Convent.polit. ville	16 458 499,00		12 403 400,00	
	6564224	PDU	1 643 530,00		1 079 000,00	
	65642251	Chèque-mobilité ASS	198 300,00			
	65642252	Chèque-mobilité 30%	2 000 000,00		1 500 000,00	
	65642253	Chèque-mobilité gest	502 000,00		220 000,00	
	6564227	Solidarité transport	8 000 000,00		6 200 000,00	
	6564229	Bonus - QS			2 000 000,00	
	656431	Contributions RATP	1 998 805 743,60			
	6564311	Contrib. RATP HT			1 870 300 000,00	
	6564312	Contrib. RATP TVA			56 600 000,00	
	656432	Contributions SNCF	1 587 037 915,43			
	6564321	Contrib. SNCF HT			1 588 800 000,00	
	6564322	Contrib. SNCF TVA			69 700 000,00	
	65645	Compensations OPTILE	525 930 000,00		558 350 000,00	
	65646	Transports scolaires	139 356 933,00		145 700 000,00	
	65647	Services délégués (h	960 000,00		1 040 000,00	
	65648	Transport Fluvial	4 300 000,00		4 330 000,00	
	65738	Autres orga.divers			275 000,00	
	65747	Subv. Creastif	130 000,00		170 000,00	
	65748	Subv. fonct. pers. d			600 000,00	
	6581	Redev. RFF sillons			237 881 000,00	
67		Charges exceptionnelles			100 000,00	100 000,00
	6711	Intérêts moratoires			10 000,00	
	6718	Autres ch.exception			85 000,00	
	673	Titres annulés ex.an			5 000,00	
68		Dotation amo. et prov.	13 100 000,00		25 500 000,00	25 500 000,00
	6811	Dotat. amortissement	13 100 000,00		25 500 000,00	
023		Virement à la section d'inv.	3 325 000,00		1 525 250,00	1 525 250,00
	023	Virement à la sectio	3 325 000,00		1 525 250,00	

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

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

III - VOTE DU BUDGET

III

A - SECTION DE FONCTIONNEMENT

A

Chap	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la Directrice Générale	Vote du Syndicat
		RECETTES DE L'EXERCICES (1)	4 544 589 636,44		4 814 926 518,00	(II) 4 814 926 518,00
013		Atténuations de charges				
74		Dot, subv. particulières	1 360 442 723,94		1 389 798 589,00	1 389 798 589,00
	747182	Transports scolaires	132 571 742,94		126 591 709,00	
	747183	Cont.plan Etat-Régio	520 000,00		1 000 000,00	
	74721	Particip.statutaires	562 505 000,00		577 805 000,00	
	74722	Carte Imagine'R	36 190 000,00		50 750 000,00	
	747283	Subvention CPER	1 210 000,00		2 000 000,00	
	747285	Subvention Région ta	87 000 000,00		75 620 000,00	
	747311	Part.stat.dépt 75	335 076 508,00		344 190 508,00	
	747312	Part.stat.dépt.92	85 368 406,00		87 690 406,00	
	747313	Part.stat. dépt 93	41 360 662,00		42 485 662,00	
	747314	Part.stat. dépt 94	33 198 825,00		34 101 824,00	
	747315	Part.stat. dépt 78	17 536 921,00		18 013 921,00	
	747316	Part.stat.dépt 91	10 808 920,00		11 102 920,00	
	747317	Part.stat.dépt 95	10 036 854,00		10 309 854,00	
	747318	Part.stat dépt 77	7 058 885,00		7 250 886,00	
	74738	Subv Etude hors CPER			835 700,00	
	74778	Autres sub. communau			50 199,00	
75		Autres prod. de gestion courantes	3 152 646 912,50		3 351 827 929,00	3 351 827 929,00
	751	Redev.pr concessions	200 000,00		200 000,00	
	752	Revenus immeubles	558 833,00		900 000,00	
	7562	Produit des amendes	106 310 854,00		79 494 929,00	
	75642	Versement de transp.	3 045 577 225,50		3 033 162 000,00	
	75648	Autres produits			190 000,00	
	7581	Prod. redev. Sillons			237 881 000,00	
76		Produits financiers	20 000 000,00			
	767	Prod.nets cess.valeu	20 000 000,00			
77		Produits exceptionnels	11 500 000,00		22 800 000,00	22 800 000,00
	7768	Neutralisation amo			7 800 000,00	
	777	Quote-part sub.inves	11 500 000,00		15 000 000,00	
78		Reprise sur amo			50 500 000,00	50 500 000,00
	7875	Reprises sur provisi			50 500 000,00	

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

		Opérations de l'exercice (col 1)	Résultat reporté (col 2)	Restes à réaliser (col 3)	Cumul section (Col 1+2+3)
Dépenses	I	4 814 926 518,00	D002		4 814 926 518,00
Recettes	II	4 814 926 518,00	R002		4 814 926 518,00

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

VUE D'ENSEMBLE

Chap	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la Directrice Générale	Vote du Syndicat
	DEPENSES	244 156 634,00		484 775 468,69	(I) 484 775 468,69
	<i>Dépenses d'équipements</i>				
20	Immobilisations incorporelles	7 535 000,00		3 554 000,00	
204	Subv. D'équipements versées	218 703 634,00		451 935 790,00	
21	Immobilisations corporelles	5 406 000,00		6 169 250,00	
23	Immobilisations en cours				
231	Immobilisations en cours				
	<i>Dépenses des opérations financières</i>				
18	Compte de liaison : affectation				
22	Immo. reçues affect.				
24	Immo. affectées				
16	Emprunts et dettes				
26	Participations et CR				
19	Différ. réalisation d'immo.			7 800 000,00	
27	Autres immobilisations financières			10 000,00	
020	Dépenses imprévues				
	<i>Reprises sur :</i>				
10	Dotations, fonds divers				
13	Subvention d'investissement	11 500 000,00		15 000 000,00	
15	Prov. Pour risques et ch.				
29	Provisions pour dépréciation des immo.				
39	Provisions dépréciation des stocks en cours				
49	Prov. dépr. des compte de tiers				
59	Prov. Pr dépr. des comptes fi.				
481	Charges à répartir sur pl. exercices				
458	Services à comptabilité distincte	1 012 000,00		306 428,69	
	RECETTES	244 156 634,00		484 775 468,69	(II) 484 775 468,69
	<i>Recettes d'équipement</i>				
13	Subvention d'investissement	226 719 634,00		312 756 135,00	
16	Emprunts et dettes			144 432 241,00	
	<i>Recettes des opérations financières</i>				
18	Compte de liaison : affectation				
22	Immo. reçues affect.				
24	Immo. affectées				
10	Dotations, fonds divers			255 414,00	
20	Immobilisations incorporelles				
21	Immobilisations corporelles				
23	Immobilisations en cours				
26	Participations et CR				
19	Différ. réalisation d'immo.				
28	Amortis. des immo.	13 100 000,00		25 500 000,00	
15	Prov. Pour risques et ch.				
29	Provisions pour dépréciation des immo.				
39	Provisions dépréciation des stocks en cours				
49	Prov. dépr. des compte de tiers				

Chap	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la Directrice Générale	Vote du Syndicat
59	Prov. Pr dépr. des comptes fi.				
481	Charges à répartir sur pl. exercices				
27	Autres immobilisations financières				
458	Services à comptabilité distincte	1 012 000,00		306 428,69	
021	Virement de la section de fonct.	3 325 000,00		1 525 250,00	

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

		Opérations de l'exercice (col 1)	Résultat reporté (col 2)	Restes à réaliser (col 3)	Affectation c/1068 (col 4)	Cumul section (Col 1+2+3+4)
Dépenses	I	484 775 468,69	D001			484 775 468,69
Recettes	II	484 775 468,69	R001			484 775 468,69

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

1) DEPENSES D'EQUIPEMENT NON INDIVIDUALISEES

Chap	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la Directrice Générale	Vote du Syndicat
		DEPENSES (1)	12 941 000,00		9 723 250,00	9 723 250,00
20		Immobilisations incorporelles	7 535 000,00		3 554 000,00	3 554 000,00
	2031	Frais d'études	7 335 000,00		3 374 000,00	
	2053	Logiciels	200 000,00		160 000,00	
	2058	Licences, marques			20 000,00	
21		Immobilisations corporelles	5 406 000,00		6 169 250,00	6 169 250,00
	2113	Terrains aménagés	3 500 000,00		3 700 000,00	
	2135	Installations généra	636 000,00		969 000,00	
	2138	Autres constructions			839 000,00	
	21538	Autres réseaux	100 000,00			
	2181	Installations gales			100 000,00	
	21831	Matériel de bureau	20 000,00		20 000,00	
	21832	Matériel informatiqu	400 000,00		500 000,00	
	2184	Mobilier	750 000,00		41 250,00	

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

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

2) OPERATIONS FINANCIERES

Chap	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la Directrice Générale	Vote du Syndicat
	DEPENSES (1)	11 500 000,00		15 010 000,00	15 010 000,00
	Remboursement d'emprunts et dettes				
	Autres dépenses financières				
275	Dépôts, cautionnem			10 000,00	10 000,00
	Reprise sur :				
13932	Subventions d'inv. t	11 500 000,00		15 000 000,00	15 000 000,00
	Charges à répartir				
	Travaux en régie				

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

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

Chap	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1	Proposition de la Directrice Générale	Vote du Syndicat
	DEPENSE (1)				
18	Compte de liaison : affectation				
21...	Immobilisations intégrées dans l'actif				
22	Immobilisations reçues en affectation				
....				

(1) Les dépenses sont égales aux recettes

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

1) RECETTES D'EQUIPEMENT NON AFFECTEES A UNE OPERATION

Chap	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la Directrice Générale	Vote du Syndicat
		RECETTES (1)	226 719 634,00		457 188 376,00	457 188 376,00
13		Subvention d'investissement	226 719 634,00		312 756 135,00	312 756 135,00
	13111	Contrat de plan	1 160 000,00			
	13118	Autres subvention de	39 000 000,00		39 000 000,00	
	13121	Contrats de plan	2 720 000,00			
	13228	Subv nt div région	3 500 000,00		3 700 000,00	
	1332	Produits des amendes	180 339 634,00		270 056 135,00	
16		Emprunts et dettes			144 432 241,00	144 432 241,00
	1641	Emprunts en euros			144 432 241,00	
		BESOIN DE FINANCEMENT				
		EXCEDENT DE FINANCEMENT				

2) RECETTES AFFECTEES AUX OPERATIONS

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

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

3) OPERATIONS FINANCIERES

Chap	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la Directrice Générale	Vote du Syndicat
	RECETTES (1)	3 325 000,00		1 525 250,00	1 525 250,00
	Ressources propres externes				
	Ressources propres internes	3 325 000,00		1 525 250,00	1 525 250
021	Vir section fonction	3 325 000,00		1 525 250,00	1 525 250

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

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

IV - ANNEXES	IV
AMORTISSEMENTS ET PROVISIONS	
CHARGES A REPARTIR	

AMORTISSEMENT DES IMMOBILISATIONS

Désignation (localisation pour les immeubles)	Date d'acquisition	Valeur d'acquisition (*) au 01/01/2010 (estimation au 30/10/2009) (a)	Durée d'amortissement	Amortissements (*) au 01/01/2010 antérieurs (b)	Valeur nette comptable (a) - (b)	Amortissements de l'exercice
						2010
2804 Subventions d'équipements versées	2006 à 2009	484 419 695,23	5 à 30 ans	11 455 196,08	472 964 499,15	22 800 000,00
28031 Frais d'études	2008 à 2009	7 175 162,10	5	-	7 175 162,10	1 435 032,42
2808 Logiciels	1995 à 2009	3 199 721,25	1 à 5 ans	2 748 524,60	451 196,65	409 539,00
28131 Constructions 11 av de Villars	1972 et 1983	6 186 552,39	80	1 354 535,21	4 832 017,18	77 331,90
28135 Agencements	1983 à 2007	1 969 162,64	2 à 20	1 456 093,62	513 069,02	59 973,00
28138 autres réseaux	2008 à 2009	57 683,08	10	5 768,31	51 914,77	5 768,31
28181 installations générales	2008 à 2009	76 187,78	1 à 10	142,37	76 045,41	32 093,37
28182 Mat de transport	1980 à 2004	56 679,09	5	56 679,09	0,00	0,00
281831 Mat de bureau	1980 à 2009	82 981,44	1 à 5	75 833,43	7 148,01	1 787,00
281832 Mat informatique	1989 à 2009	2 534 286,20	1 à 5	1 678 730,63	855 555,57	560 882,00
28184 Mob de bureau	1968 à 2009	1 058 355,82	1 à 10	173 626,64	884 729,18	117 593,00
TOTAL		506 816 467,02		19 005 129,98	487 811 337,04	25 500 000,00

(*) Les valeurs d'acquisitions et les amortissements antérieurs au 01/01/2010 incluent les sorties d'immobilisations réformées durant l'exercice 2009 (immobilisations réformées : 997 769,54 € amortissements correspondants : 843 296,36 €)

Provisions semi-budgétaires

Compte d'imputation	CONSTITUTION			Complément		REPRISE		SOLDE
	Date	Objet	Montant	date	Montant	- pour utilisation (1)	- sans utilisation (1)	
6875	12/12/2007	SNCF Régularité	2 700 000			27/05/2009	2 700 000	-
6875	12/12/2007	SNCF Landi Pentecôte	800 000			02/10/2008	800 000	-
6875	12/12/2007	SNCF Ermon/St Lazare	6 600 000			02/10/2008	6 600 000	-
6875	12/12/2007	RAIP Landi Pentecôte	760 000			02/10/2008	760 000	-
6875	12/12/2007	Fiscabilité Taxes/ salaires	1 959 157					1 959 157,00
6875	02/10/2008	Bricorama	479 650					479 650,00
6875	02/10/2008	Peacock	532 659					532 659,00
6875	02/10/2008	Autocars L.Gaubert	20 000 000			09/12/2009	15 000 000	5 000 000,00
6875	27/05/2009	Transports scolaires	1 600 000			07/10/2009	250 000	1 350 000,00
6875	27/05/2009	Contentieux SwissLife	1 000 000					3 273 622,00
6875	27/05/2009	risque fiscal SNCF	35 500 000					-
6875	09/12/2009	Risque contentieux Greccina	45 000			09/12/2009	35 500 000	45 000,00
TOTAL			71 975 866,00		2 273 622,00		61 610 000,00	12 639 488,00

(1) Rayer la mention inutile

ETAT DES CHARGES A REPARTIR SUR PLUSIEURS EXERCICES (COMPTE 481)

Exercice d'origine	Date de la délibération	Nature de la dépense transférée	Durée de l'étalement	Montant de la dépense	Montant de la dotation aux

IV - ANNEXES	IV
SUBVENTIONS DE FONCTIONNEMENT VERSEES	

Compte d'imputation	Objet de la subvention	Nom du bénéficiaire	Date de la délibération	Montant de la dépense au BP 2010
65738	Financement d'une Chaire de recherche	Ecole Nationale des Ponts et Chaussées	07/10/2009	250 000,00
65738	Participation financière au projet de recherche européen "ULTISIM", modèle intégré transport-urbanisme	Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France	non nécessaire	25 000,00
TOTAL				275 000,00

**ETAT DU PERSONNEL
au 31 décembre 2009**

GRADES ou EMPLOIS	Modalités de rémunération	Effectifs budgétaires	ETP transférés dans le cadre de la loi 2004-809 du 13 août 2004 et créés	Effectifs pourvus	ETP transférés dans le cadre de la loi 2004-809 du 13 août 2004 et créés pourvus	Dont : TEMPS NON COMPLET
Emplois fonctionnels		6	0	4	0	0
Agent Comptable		1	0	1	0	0
Catégorie A		146	3,08	135	2	0
Catégorie B		38	13,25	30	8	0
Catégorie C		44	18,04	42	10	0
TOTAL		235	34,37	212	20	0

TABEAU DES EMPLOIS AU 1er JANVIER 2009

CATEGORIE	GRADES ou EMPLOIS	EFFECTIFS BUDGETAIRES 2009		EFFECTIFS BUDGETAIRES 2010	
			ETP transférés dans le cadre de la loi 2004-809 du 13 août 2004 et créés		ETP transférés dans le cadre de la loi 2004-809 du 13 août 2004 et créés
Emplois fonctionnels	Directeur général : - Cadres d'emplois suivants : administrateur territorial, ingénieur territorial ayant le grade d'ingénieur en chef et cadres d'emplois et grades équivalents - Contractuel remplissant les conditions de diplôme et/ou expérience équivalente	1		1	
	Directeur général adjoint : - Cadres d'emplois suivants : administrateur territorial, ingénieur territorial ayant le grade d'ingénieur en chef et cadres d'emplois et grades équivalents - Contractuel remplissant les conditions de diplôme et/ou expérience équivalente	5		5	
Agent comptable	Comptable public nommé par arrêté du ministre du budget (art. 9 du décret du 10 juin 2005)	1		1	
Catégorie A +	Filière administrative : - Cadre d'emplois des administrateurs territoriaux	16		18	
	Filière technique : - Cadre d'emplois des ingénieurs territoriaux ayant les grades d'ingénieurs en				
	Agents non titulaires : - Contractuels remplissant les conditions de diplôme et/ou d'expérience équivalente - Agents du STIF en CDI ou CDD de niveau équivalent				
Catégorie A	Filière administrative : - Cadre d'emplois des attachés territoriaux	130	3,08	141	3,08
	Filière technique : - Cadre d'emplois des ingénieurs territoriaux ayant les grades d'ingénieur principal et d'ingénieur				
	Agents non titulaires : - Contractuels remplissant les conditions de diplôme et/ou d'expérience équivalente - Agents du STIF en CDI ou CDD de niveau équivalent				
Catégorie B	Filière administrative : - Cadre d'emplois des rédacteurs	38	13,25	39	13,25
	Filière technique : Cadres d'emplois suivants : - Techniciens supérieurs territoriaux				
	Agents non titulaires : - Contractuels remplissant les conditions de diplôme et/ou d'expérience équivalente - Agents du STIF en CDI ou CDD de niveau équivalent				
Catégorie C	Filière administrative : - Cadre d'emplois des adjoints administratifs territoriaux	44	18,04	45	18,04
	Filière technique : Cadres d'emplois suivants : - Agents de maîtrise territoriaux				
	Agents non titulaires : - Contractuels remplissant les conditions de diplôme et/ou d'expérience équivalente - Agents du STIF en CDI ou CDD de niveau équivalent				
Total		235	34,37	250	34,37

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

Référence programme	Intitulé	Montant des autorisations de programme				Montant des crédits de paiement				Restes à financer (au début de 2010)
		Rappel : AP votées yc ajustements (*)	Proposition d'AP BP 2010	Cumul engagements juridiques de programme au 18/11/2009	Total cumulé AP (4=1+2)	Crédits de paiement antérieurs (réalisations cumulées au 01/01/2009)	Prévision réalisation 2009	Credits de paiement ouverts au titre de l'exercice 2010	(7)	
2006 000001	Rénovation du matériel roulant SNCF 2006	1 047 000 000,00		1 047 000 000,00	1 047 000 000,00	174 600 000,00	121 300 000,00	149 000 000,00	602 100 000,00	
2006 000002	Optimisation infrastructures 2006	28 068 490,62		28 068 490,62	11 370 480,82	4 680 000,00	4 394 000,00	4 394 000,00	7 623 103,80	
2006 000003	Sécurité 2006	15 284 312,56		15 284 312,56	10 015 354,38	2 300 000,00	2 293 364,00	2 293 364,00	675 594,18	
2006 000004	Accès correspondance 2006	13 445 626,67		13 445 626,67	6 654 424,08	3 380 000,00	3 380 000,00	3 380 000,00	3 098 085,74	
2006 000005	Information Qualité de service 2006	6 654 424,08		6 654 424,08	3 123 191,88	1 010 000,00	1 010 000,00	1 010 000,00	1 409 289,20	
2006 000006	Accessibilité PMR 2006	21 511 414,76		21 511 414,76	7 602 011,17	4 789 267,03	5 420 000,00	3 248 896,00	5 668 979,10	
2006 000007	Rénovation du matériel roulant 2006	7 602 011,17		7 602 011,17	40 579 704,45	6 588 637,34	10 756 000,00	15 143 154,00	2 812 744,14	
2007 000001	Optimisation infrastructures 2007	40 579 704,45		40 579 704,45	17 387 342,25	6 707 000,00	6 707 000,00	6 707 000,00	3 091 913,11	
2007 000002	Sécurité 2007	17 387 342,25		17 387 342,25	16 037 801,50	1 958 806,93	2 608 323,00	2 608 323,00	5 016 800,00	
2007 000003	Information Qualité de service 2007	16 037 801,50		16 037 801,50	10 567 005,50	2 068 000,00	2 068 000,00	2 068 000,00	1 985 959,00	
2007 000004	Accessibilité PMR 2007	10 567 005,50		10 567 005,50	27 444 634,76	6 29 854,73	5 483 000,00	5 483 000,00	5 877 182,57	
2007 000005	Information Qualité de service 2007	27 444 634,76		27 444 634,76	3 348 590,89	5 483 000,00	6 284 099,77	6 284 099,77	11 745 884,87	
2007 000006	Accessibilité PMR 2007	3 348 590,89		3 348 590,89	10 035 167,71	14 000 000,00	31 100 000,00	31 100 000,00	108 754 832,29	
2008 000001	Rénovation du matériel roulant 2008 RER B	163 890 000,00		163 890 000,00	35 500 000,00	4 483 029,00	4 483 029,00	4 483 029,00	25 211 454,49	
2008 000002	Optimisation infrastructures 2008	4 500 000,00		4 500 000,00	26 000 000,00	1 416 318,75	1 660 895,00	1 660 895,00	2 389 195,00	
2008 000003	Accessibilité PMR 2008	26 000 000,00		26 000 000,00	10 192 392,00	5 780 000,00	5 447 378,00	5 447 378,00	13 356 303,25	
2008 000004	Information Qualité de service 2008	10 192 392,00		10 192 392,00	56 750,00	4 780 000,00	1 970 703,00	1 970 703,00	12 494 547,00	
2008 000005	Accessibilité PMR 2008	50 000 000,00		50 000 000,00	30 228 962,80	4 940 000,00	5 619 795,00	5 619 795,00	35 700 205,00	
2008 000006	Etudes CPER	15 100 000,00		15 100 000,00	8 599 935,59	5 600 000,00	3 374 000,00	3 374 000,00	4 706 517,00	
2008 000007	Infrastructure Inv-DPI	122 400 000,00		122 400 000,00	1 080 514,60	10 777 600,00	8 047 000,00	8 047 000,00	69 475 400,00	
2008 000008	Voyages s/marme	1 378 684,00		1 378 684,00	51 371 000,00	0,00	0,00	0,00	409 684,00	
2008 000009	Rénovation ZN (STIF SNCF)	51 371 000,00		51 371 000,00	42 000 000,00	0,00	788 000,00	788 000,00	46 283 000,00	
2008 000010	Rénovation matériel roulant 2008 OPTILE	42 000 000,00		42 000 000,00	41 891 540,00	0,00	18 000 000,00	18 000 000,00	4 000 000,00	
2008 000011	Plan IMPACT	120 000 000,00		120 000 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	120 000 000,00	
2009 000001	Optimisation infrastructures 2009 (ex Productivité)	7 047 310,00		7 047 310,00	53 600 000,00	932 200,00	2 635 507,00	2 635 507,00	50 034 293,00	
2009 000002	Sécurité 2009	17 700 000,00		17 700 000,00	772 040,00	45 000 000,00	89 978,00	89 978,00	17 585 022,00	
2009 000003	Accès correspondance 2009	48 500 000,00		48 500 000,00	13 770 311,00	1 610 000,00	1 610 000,00	1 610 000,00	37 531 143,00	
2009 000004	Information Qualité de service 2009	32 600 000,00		32 600 000,00	20 238 881,50	0,00	0,00	0,00	9 358 857,00	
2009 000005	Accessibilité PMR 2009	95 000 000,00		95 000 000,00	823 200 000,00	3 165 000,00	1 846 855,00	1 846 855,00	30 753 145,00	
2009 000006	Matériel roulant 2009	823 200 000,00		823 200 000,00	748 810 042,00	0,00	9 177 738,00	9 177 738,00	82 657 261,00	
2009 000007	Acquisition & rénovation autobus adhérents OPTILE	21 750 042,00		21 750 042,00	42 000 000,00	0,00	44 500 000,00	44 500 000,00	665 780 000,00	
2009 000008	Acquisition M109 RER A RATP	727 060 000,00		727 060 000,00	0,00	0,00	2 000 000,00	2 000 000,00	32 000 000,00	
2009 000009	Acquisition bus RATP	25 000 000,00		25 000 000,00	0,00	0,00	42 500 000,00	42 500 000,00	588 100 000,00	
2009 000010	Acquisition 4 rames L14 RATP	29 100 000,00		29 100 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	25 000 000,00	
2009 000011	Acquisition Equipement piles	2 000 000,00		2 000 000,00	0,00	0,00	8 450 000,00	8 450 000,00	20 600 000,00	
2009 000012	Optimisation des infrastructures 2010	45 500 000,00		45 500 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2 000 000,00	
2010	Sécurité 2010	11 800 000,00		11 800 000,00	4 500 000,00	2 053 809,00	2 053 809,00	2 053 809,00	43 446 191,00	
2010	Accès correspondance 2010	32 300 000,00		32 300 000,00	30 000 000,00	874 360,00	874 360,00	874 360,00	10 925 640,00	
2010	Information qualité de service 2010	30 000 000,00		30 000 000,00	1 286 273,00	1 286 273,00	1 286 273,00	1 286 273,00	31 013 727,00	
2010	Accessibilité PMR 2010	100 350 000,00		100 350 000,00	30 000 000,00	18 580,00	18 580,00	18 580,00	29 981 440,00	
2010	Plan impact Amélioration des quais	15 000 000,00		15 000 000,00	4 129 084,00	4 129 084,00	4 129 084,00	4 129 084,00	36 220 916,00	
2010	Plan Impact - Equipements des pôles	15 000 000,00		15 000 000,00	1 000 000,00	1 000 000,00	1 000 000,00	1 000 000,00	14 000 000,00	
2010	Matériel roulant Optile	25 000 000,00		25 000 000,00	2 000 000,00	2 000 000,00	2 000 000,00	2 000 000,00	14 000 000,00	
Totaux		2 971 322 452,32		2 502 607 063,02	3 246 272 452,32	263 669 730,61	271 231 200,00	456 276 790,00	2 249 092 731,51	

(*) Les AP des programmes milésimés 2006 et 2007 ont été rajoutés pour tenir compte de la caducité des AP non affectés et les AP désengagés et/ou annulés conformément au titre VI du Règlement budgétaire et financier du STIF (10/12/08)

Référence programme	Intitulé	Montant des autorisations d'engagement				Montant des crédits de paiement				Restes à financer (au début de 2010)
		Rappel : AE votées yc ajustements	Proposition BP 2010	Cumul engagements juridiques de programme au 15/09/2009	Total cumulé AE après DM2 (4=1+2)	Crédits de paiement antérieurs (réalisations cumulées au 01/01/2009)	Prévision réalisation 2009	Credits de paiement ouverts au titre de l'exercice 2010	(6)	
2008 000001	AE Etudes 2008	45 228 747,00	9 821 253,00	28 495 891,29	55 050 000,00	2 342 363,00	17 100 000,00	19 110 000,00	35 607 017,00	
2008 000010	Conv. Financières/conv. (PDU) 2008	3 268 027,00	2 039 021,93	3 268 027,00	1 330 000,00	588 820,75	2 500 000,00	1 130 000,00	2 689 206,25	
2009 000009	Conv. Financières/conv. (PDU) 2009	1 130 000,00	890 809,71	890 809,71	1 330 000,00	0,00	2 500 000,00	3 545 000,00	5 020 000,00	
2009 000001	AE Etudes 2009	7 520 000,00	4 535 000,00	5 307 032,83	7 520 000,00	0,00	1 705 000,00	1 705 000,00	4 535 000,00	
2010 xxx	AE Etudes 2010	57 166 774,00	14 356 253,00	36 732 755,76	71 523 027,00	2 941 803,75	19 600 000,00	24 360 000,00	48 981 223,25	
Totaux		112 213 548,00	32 048 330,64	72 431 880,88	143 233 027,00	2 944 187,50	40 905 000,00	48 815 000,00	103 152 446,25	

IV – ANNEXES
DETAIL DES OPERATIONS POUR COMPTE DE TIERS

OPERATIONS POUR COMPTE DE TIERS (Détail) (1)

Intitulé de l'opération :					
			Valideurs de Bus		
DEPENSES 45.1			RECETTES 45.2		
DEPENSES REELLES	Pour mémoire réalisations cumulées de l'opération avant	Exercice N	RECETTES REELLES :	Pour mémoire réalisations cumulées de l'opération avant	Exercice N
.....			- Financement par le tiers et par d'autres tiers		
.....	18 958 133,63	306 428,69	- Financement par la RIF	18 958 133,63	306 428,69
.....			- Financement par emprunt à la charge du tiers (contrepartie D2763)		
.....					
.....					
.....					

(1) Ouvrir un cadre par opération

ARRETE - SIGNATURES

Présenté par la Directrice Générale

A Paris le 9 décembre 2009

La Directrice Générale,



Nombre d'administrateurs présents : 28...

Nombre de suffrages exprimés :

VOTES : Pour : 18.....

Contre :

Abstention 9.....

NPPV = 1

Date de convocation : 27 /11/ 2009

Délibéré par le conseil réuni en séance

A Paris le 9 /12/2009

Le Président du Conseil du STIF

Jean-Paul HUCHON



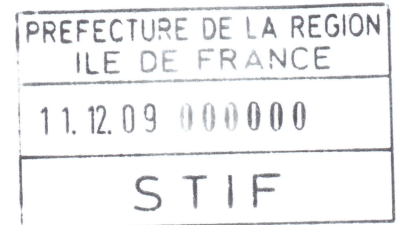
Transmis au Préfet le ... 14.../...12.../2009



Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2009/1016

Séance du 9 décembre 2009



**AVENANT N°1 AU CONTRAT 2009 – 2016 ENTRE
LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE ET VEOLIA TRANSPORT /
SOCIETE TRANSPORTS RAPIDE AUTOMOBILES (TRA)**

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 contrat d'exploitation entre le STIF et Veolia Transport / TRA signé le 23 décembre 2008
- VU** le rapport n° 2009/1016
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 1^{er} décembre 2009 et de la Commission économique et tarifaire du 4 décembre 2009.

Après en avoir délibéré,

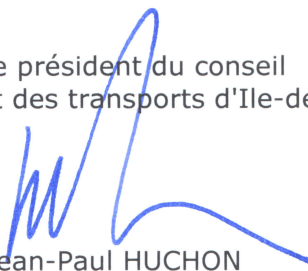
DECIDE

ARTICLE 1 : Le projet d'avenant n°1 au contrat entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la Société Veolia Transport / TRA (Transports Rapides Automobiles) pour la période 2009-2016 est approuvé.

ARTICLE 2 : La directrice générale est autorisée à signer cet avenant.

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°1 AU
CONTRAT D'EXPLOITATION
DE SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS
EN ÎLE-DE-FRANCE**

CONTRAT DE TYPE II

**Avenant n°1 au contrat d'exploitation de services réguliers routiers
de voyageurs en Île-de-France du 23 décembre 2008**

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 39 bis / 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 9 décembre 2009.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La Société Transports Rapides Automobiles (T.R.A), société par actions simplifiée au capital de 1 400 000 €, inscrite au RCS de Bobigny (n° SIREN 618 200 380 / n° SIRET 618 200 380 00102), dont le siège est situé 241, Chemin du Loup à Villepinte, représentée par Jean-François Chiron son Président,

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 :

Article 1 – Modification du service de référence

En application de l'article 10-4 relatif aux modifications pérennes du service de référence, le service de référence figurant à l'annexe A3 est ajusté comme suit :

Ligne			Variation de l'offre en KCC	
Code entreprise	Code réseau	Code ligne	2009	2010-2016
293	193	609	-188 491	-263 247
293	193	610	278 655	374 105
293	193	615	-25 772	-38 602
293	193	617	-63 403	-85 408

L'ajustement de la contribution de C11 consécutif aux modifications d'offre est le suivant :

Eléments confidentiels

L'ajustement de l'objectif de recettes directes consécutif aux modifications d'offre est le suivant :

Eléments confidentiels

Article 2 – Révision de l'objectif de recettes directes

En application des articles 51 et 52, le tableau figurant à l'article 48-3 est supprimé et remplacé par le tableau suivant :

En K€ 2008 HT	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Objectif de recettes de trafic contractuelle	10 405,00	10 502,00	10 601,00	10 701,00	10 751,00	10 802,00	10 852,00	10 903,00
Ajustement modification offre	0,00	41,60	41,60	41,60	41,60	41,60	41,60	41,60
Objectif de recettes de trafic	10 405,00	10 543,60	10 642,60	10 742,60	10 792,60	10 843,60	10 893,60	10 944,60

Article 3 – Révision de la contribution d'exploitation « C11 »

En application des articles 51 et 53, le tableau figurant à l'article 50-2-1/ est supprimé et remplacé par le tableau suivant :

En K€ 2008 HT	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contribution C11 contractuelle	28 875,00	28 579,00	27 795,00	27 499,00	27 371,00	27 242,00	27 113,00	26 984,00
Ajustement modification offre	19,59	26,12	26,12	26,12	26,12	26,12	26,12	26,12
Contribution C11	28 894,59	28 605,12	27 821,12	27 525,12	27 397,12	27 268,12	27 139,12	27 010,12

Article 4 – Modification de la formule d’actualisation

Depuis le début de l’année 2009, et à la suite d’un vaste processus de révision aux niveaux mondial, européen et français, l’INSEE modifie les numérotations d’activité NAF. L’indice représentant les salaires dans la formule d’indexation de la rémunération de TRA (identifiant 0646913) figurant au contrat STIF – TRA du 23 décembre 2008 n’est plus publié. La dernière valeur connue correspond à celle du troisième trimestre 2008 (125,9).

Les parties se sont donc rapprochées pour déterminer le nouvel identifiant S « salaire » de la formule d’indexation de l’article 58-1.

Considérant que :

- l’indice 0646913 initialement retenu dans le contrat initial ayant été supprimé à compter du quatrième trimestre 2008,
- l’INSEE propose en remplacement le nouvel indice NAF niv.2 identifiant : 1567433,
- ce nouvel indice, correspondant à des « activités économiques – Transports et entreposage », est pertinent pour l’activité dudit contrat

les parties conviennent de substituer dans la formule d’indexation, pour les indices postérieurs au troisième trimestre 2008, l’indice « Salaire » 0646913 non publié par le nouvel indice NAF niv.2 identifiant : 1567433. Les valeurs de cet indice seront affectées d’un coefficient de raccordement selon la méthodologie de l’INSEE, sur le dernier indice trimestre définitif connu, à savoir celui du troisième trimestre 2008.

La valeur du troisième trimestre 2008 de l’indice 646913 est : 125,9

La valeur du troisième trimestre 2008 du nouvel indice NAF niv.2 identifiant : 1567433 est : 99,6

Le coefficient de raccordement est donc $cr = 125,9/99,6 = 1,2640$

Fait à Paris le :

Le Syndicat des Transports
d’Ile-de-France

L’Entreprise



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 / CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU R'BUS

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 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° 2009/1053 à 1063 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 1er décembre 2009 et de la Commission économique et tarifaire du 4 décembre 2009 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

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

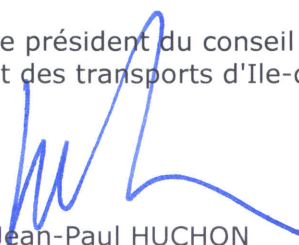
ARTICLE 2 : d'approuver la convention partenariale pour le Réseau R'Bus jointe à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec la Société Transports du Val d'Oise (TVO) ;

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention partenariale et ses annexes avec La Communauté d'Agglomération Argenteuil- Bezons, la Communauté de Communes de la Boucle de la Seine et la Société Transports du Val d'Oise (TVO) ;

ARTICLE 5 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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



Jean-Paul HUCHON

CONTRAT DE TYPE II

Le présent contrat est établi entre :

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

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La Société des Transports du Val d'Oise (TVO), Société Anonyme au Capital de 205 000 €, inscrite au RCS de Pontoise sous ne n° B 314 388 950, dont le Siège social est situé 1, Chemin du Clos Saint Paul, 95210 Saint Gratien, représentée par David COLON, agissant en qualité de Président
Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

TITRE I - SOMMAIRE

TITRE I - SOMMAIRE	3
TITRE II - DISPOSITIONS GENERALES	6
Article 1 - Système contractuel	6
Article 2 - Objet et Champ d'application	6
Article 3 - Durée	7
Article 4 - Effet du contrat sur d'autres conventions.....	7
Article 5 - Droits et obligations des Parties	8
Article 6 - Exclusivité.....	10
Article 7 - Portée des présentes	10
Article 8 - Cession des Droits / « intuitu Personae »	10
TITRE III - LE SERVICE DE REFERENCE	12
CHAPITRE I - L'OFFRE DE REFERENCE	13
Article 9 - Description de l'offre de référence.	13
Article 10 - Programmation de l'offre de référence.....	14
Article 11 - Modification de l'offre de référence	14
CHAPITRE II - LES OBLIGATIONS DE QUALITE DE SERVICE ASSOCIEES A L'EXECUTION DE L'OFFRE DE REFERENCE	16
Article 12 - Régularité.	16
Article 13 - Pôles d'échanges et gares routières	17
Article 14 - Accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).	18
Article 15 - Information des voyageurs.	20
Article 16 - Politique de la ville.	21
Article 17 - Prévention et sûreté	21
Article 18 - Lutte contre la fraude.	23
CHAPITRE III - Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité	25
Article 19 - Equipement et suivi des véhicules.	25
Article 20 - Attitude commerciale de l'Entreprise et de ses personnels.	25
TITRE IV - TARIFICATION ET DISTRIBUTION DES PRODUITS TARIFAIRES	28
Article 21 - Dispositions tarifaires.....	28
Article 22 - Remontées des données de validation des titres	30
Article 23 - Distribution des produits tarifaires	32
Article 24 - Gestion communautaire	35
TITRE V - REALISATION DU SERVICE DE REFERENCE	36
CHAPITRE I - REALISATION DE L'OFFRE DE REFERENCE	36
Article 25 - Continuité du service.	36
Article 26 - Information du STIF sur les perturbations significatives.....	36
Article 27 - Mesure de réalisation de l'offre de référence.	36
Article 28 - Pénalités pour non réalisation de l'offre de référence (hors grève).	37
Article 29 - Engagement de service et d'information par l'Entreprise en cas de grève.....	37
CHAPITRE II - QUALITE DE SERVICE	39
Article 30 - Principe généraux.....	39

Article 31 - Thèmes prioritaires de la qualité de service.	39
Article 32 - Critères d'appréciation de la qualité de service (indicateurs).	39
Article 33 - Modalités de mesures.	40
Article 34 - Niveau de service et intéressement.....	41
CHAPITRE III - COMMUNICATION.....	43
Article 35 - Principes de gouvernance des actions de communication	43
Article 36 - Identité du STIF et cohérence inter-régionale.....	44
Article 37 - Diffusion par le réseau de l'Entreprise.	46
TITRE VI - BIENS ET INVESTISSEMENTS	47
CHAPITRE I - REGIME DES BIENS.....	47
Article 38 - Biens mis à disposition de l'entreprise.....	47
Article 39 - Biens propres.....	47
Article 40 - Biens de reprise.	48
CHAPITRE II - OBLIGATIONS RELATIVES AUX BIENS	48
Article 41 - Entretien et maintenance.	48
Article 42 - Renouvellement et rénovation.....	49
Article 43 - Matériel roulant.....	49
CHAPITRE III - PROGRAMMATION ET SUIVI DES INVESTISSEMENTS REALISES PAR L'ENTREPRISE	51
Article 44 - Principes généraux	51
Article 45 - Programmation des investissements	52
Article 46 - Réalisation du programme d'investissements - Conditions de réalisation du PI52	
Article 47 - Réalisation du programme d'investissements – suivi de la réalisation.....	53
Article 48 - Information en cas de modification du programme d'investissement	53
TITRE VII - REGIME FINANCIER	55
CHAPITRE I - LA REMUNERATION	56
Article 49 - Principes généraux relatifs à la rémunération.	56
Article 50 - Les recettes de trafic.....	57
Article 51 - Les recettes annexes.	60
Article 52 - Participations financières des collectivités.....	60
Article 53 - Les contributions du STIF	61
CHAPITRE II - RECETTES DIRECTES	63
Article 54 - Recettes directes au titre des forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers sur support Navigo.....	63
Article 55 - Recettes directes au titre des forfaits Imagine'R	63
Article 56 - Recettes directes au titre du ticket t+	63
CHAPITRE III - INTERESSEMENT A LA VENTE	65
Article 57 - Financement du système de vente des dépositaires et intéressement à la vente des forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers.....	65
Article 58 - Intéressement à la vente de la carte Imagine'R	65
Article 59 - Intéressement à la vente du Ticket t+	65
CHAPITRE IV - LES ADAPTATIONS DE LA REMUNERATION LIEES A L'EXECUTION DU SERVICE DE REFERENCE	67
Article 60 - Principe général.	67
Article 61 - Ajustement des objectifs de recettes	67
Article 62 - Ajustement des contributions.....	67
Article 63 - Mesures tarifaires.....	68
CHAPITRE V - INCITATIONS FINANCIERES EN TERMES D'OFFRE REALISEE ET DE QUALITE DE SERVICE	69
Article 64 - Incitation financière à la qualité de service.	69

CHAPITRE VI - MODALITES DE FACTURATION ET DE REGLEMENT	73
Article 65 - Factures prévisionnelles.	73
Article 66 - Règlement des acomptes mensuels.	73
Article 67 - Facturation annuelle	75
CHAPITRE VII - FISCALITE	77
Article 68 - Fiscalité	77
TITRE VIII - MODALITES D'EXECUTION DU CONTRAT	79
CHAPITRE I - INFORMATION, SUIVI ET CONTROLE	79
Article 69 - Informations sur l'exécution du contrat	79
Article 70 - Comité de suivi.	82
Article 71 - Contrôle de l'exécution du contrat.	82
CHAPITRE II - VIE DU CONTRAT	84
Article 72 - Responsabilité.....	84
Article 73 - Assurances.	84
Article 74 - Garantie.....	85
CHAPITRE III - SANCTIONS – FIN DE LA CONVENTION - INDEMNITES	87
Article 75 - Sanctions Pécuniaires.	87
Article 76 - Sanctions coercitives.	87
Article 77 - Sanction résolutoire.....	88
Article 78 - Résiliation.	88
Article 79 - Sort des biens en fin de convention.	88
Article 80 - Continuité du service en fin de contrat	92
Article 81 - Reprise des autres contrats et engagements de l'entreprise	93
Article 82 - Engagements financiers à la fin du contrat	93
CHAPITRE IV - DISPOSITIONS DIVERSES	95
Article 83 - Révision et sauvegarde.	95
Article 84 - Recours à la procédure d'avenant.	95
Article 85 - Procédure de conciliation.	96
Article 86 - Redressement, liquidation judiciaire et contrôle fiscal.....	96
Article 87 - Jugement des contestations.....	96
Article 88 - Election de domicile.....	96
Article 89 - Non validité partielle.....	97
TABLE DES ANNEXES	99

TITRE II - DISPOSITIONS GENERALES

Article 1 - Système contractuel

Le présent contrat est passé en application :

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

Article 2 - Objet et Champ d'application

Article 2-1 - Objet du contrat

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

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

- la consistance et les engagements de réalisation du service public régulier de voyageurs, appelé dans les articles suivants « service de référence », qui est défini au TITRE III -
- les obligations associées à « l'offre de référence » en matière de qualité de service, de tarification, de distribution des titres et de lutte contre la fraude, telles que définies dans les TITRE III -CHAPITRE II - et Odu Titre II ;
- la mesure de la réalisation de « l'offre de référence » et des obligations associées, dans les conditions prévues au TITRE V -CHAPITRE II -du Titre III ;
- le régime et les obligations relatives aux biens ainsi que les principes de programmation et de réalisation des investissements, qui sont définis au TITRE VI - ;
- la rémunération du service, dans les conditions prévues au TITRE VII -CHAPITRE I - ;
- les modalités spécifiques de fonctionnement de la relation contractuelle entre le STIF et l'Entreprise en termes d'information, de suivi, de contrôle, de révision et de fin de contrat (TITRE VIII -).

Article 2-2 - *Champ d'application*

En application de l'article 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 (1^{er} janvier 2007 - 31 décembre 2016), caractérisé par la conclusion de deux contrats successifs (Types I et II) conclus avec la même Entreprise.

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

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

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

Article 4 - Effet du contrat sur d'autres conventions

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

Article 5 - Droits et obligations des Parties

Article 5-1 - Le STIF

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

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

- fixe les relations à desservir ;
- désigne les exploitants et conclut avec eux des contrats de service public ;
- définit les modes d'exécution des services et les conditions générales d'exploitation ;
- définit l'offre de transport et le niveau de la qualité de service ;
- définit la politique tarifaire, décide la création des titres de transports et fixe les tarifs, compétence qui n'est pas susceptible d'être déléguée ;
- contrôle l'exécution du service de référence ;
- coordonne la modernisation du système de transport collectif francilien, en définissant les schémas de principe des grands investissements publics et en approuvant les avant-projets correspondant des maîtres d'ouvrages concernés ; Le STIF peut dans ce cas assurer la maîtrise d'ouvrage ;
- définit les principes de mise en œuvre de la loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux ;
- définit et met en œuvre, en lien avec la ou les collectivités concernées le cas échéant, la politique de communication, hormis celles des entreprises de transports ;
- définit, assure ou fait assurer l'information multimodale ;
- a accès, sans délai, à tous les équipements et documents lui permettant d'apprécier le respect par l'entreprise des règles de sécurité applicables au transport public de voyageur ;
- garantit le caractère intermodal des systèmes.

Article 5-2 - L'Entreprise

1. Obligations générales

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

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

- de transporter, s'analysant comme l'obligation pour l'Entreprise d'accepter et d'effectuer tout transport de voyageurs à des tarifs publics et conditions de transport déterminées par le STIF ;
- d'appliquer la tarification, considérée comme l'obligation pour l'Entreprise de vendre et d'accepter les produits tarifaires selon les conditions générales de vente et d'utilisation décidées par le STIF ;
- de participer à des systèmes intégrés en matière d'information, de délivrance des titres de transport, d'horaires et d'utilisation des points de correspondance ;
- de contribuer à la sécurité et sûreté des voyageurs.

2. Missions de l'Entreprise

Dans le cadre de ces obligations, l'Entreprise :

- assure le service de référence dans le respect des règles de sécurité qui s'imposent à elle en tant que transporteur de voyageurs et dans le respect des principes énoncés dans le Cahier des charges régional ;
- assure la fourniture, l'entretien, la maintenance et le renouvellement des matériels, installations et équipements nécessaires à l'exécution du service ;
- contribue à la promotion du service (marketing et développement) ;
- propose les adaptations de l'offre qui lui paraissent nécessaire compte tenu de sa connaissance des besoins de la clientèle ;
- met à disposition les informations dont elle dispose pour assurer le fonctionnement du dispositif d'information communautaire assuré par le STIF ;
- assure une information globale auprès de la clientèle et assure les relations avec les voyageurs ;
- contribue à la mise en œuvre de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux ;
- respecte les spécifications définies par le STIF en matière d'interopérabilité des systèmes et des réseaux et met en œuvre, en collaboration avec le STIF et les autres transporteurs, les moyens adéquats pour l'assurer ;
- informe le STIF sur l'exécution du service public et du présent contrat, notamment au moyen du rapport annuel ;
- réalise le programme d'investissement défini dans le présent contrat
- exerce une mission générale de conseil auprès du STIF et, à ce titre, est force de proposition tant en ce qui concerne la qualité, la modernisation des réseaux et leur interopérabilité, que le développement de l'offre et la coordination avec les autres transporteurs et autres services de transport en Ile-de-France.

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

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

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

Article 6 - Exclusivité.

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

Article 7 - Portée des présentes

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

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

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

Article 7-1 - Documents contractuels

Les documents contractuels sont :

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

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

Article 7-2 - Annexes et autres documents joints

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

Les documents suivants ont également valeur contractuelle sans être annexés :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TITRE III - LE SERVICE DE REFERENCE

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

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

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

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

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

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

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

Chacune de ces obligations fait l'objet :

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

CHAPITRE I - L'OFFRE DE REFERENCE

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

Article 9 - Description de l'offre de référence.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 10 - Programmation de l'offre de référence.

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

Article 11 - Modification de l'offre de référence

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

Article 11-1 - Principes généraux

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

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

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

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

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

1. Modifications temporaires sans incidence financière

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

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

2. Modifications temporaires avec incidence financière

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

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

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

1. Les modifications pérennes sans incidence financière

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Les modifications pérennes avec incidence financière

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

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

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

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

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

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

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

Article 12 - Régularité.

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

La régularité est une priorité du STIF.

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

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

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

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

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

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

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

3. Les partenariats à mettre en œuvre.

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

- à répondre aux sollicitations des collectivités et à participer aux processus formalisés qu'elles mettent en œuvre pour améliorer la vitesse et la régularité ;
- à promouvoir et accompagner les démarches ayant un impact sur la rapidité et la ponctualité, en sensibilisant les collectivités locales sur la suppression des points durs et l'importance du partage de la voirie.

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

Informations à communiquer au STIF.

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

4. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité.

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

Article 13 - Pôles d'échanges et gares routières

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

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

a) Adaptation des horaires pour assurer les correspondances

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

b) Points d'arrêt

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

2. Les partenariats à mettre en œuvre

- L'Entreprise contribue à l'amélioration de la qualité des prestations apportées dans les gares routières en prenant part aux études pilotées par le STIF et aux études concernant le Plan de Déplacements Urbains (PDU) et ses déclinaisons locales (PLD) ;
- L'Entreprise s'engage à participer aux démarches partenariales avec les autres transporteurs et collectivités qui visent à la mise en œuvre d'une information multimodale dans les gares routières et pôles d'échange.

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

4. Informations à communiquer au STIF

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

5. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité

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

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

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

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

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

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

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

- Les véhicules accessibles aux Usagers en Fauteuil Roulant sont affectés aux lignes dont la mise en accessibilité est déclarée prioritaire dans le Schéma Directeur d'Accessibilité.
 - o Dès déclaration d'accessibilité d'une ligne aux Usagers en Fauteuil Roulant (UFR), l'Entreprise dispose d'un délai de 2 mois pour :
 - dispenser à l'ensemble des personnels concernés une formation adéquate au bon fonctionnement des équipements d'accessibilité ;
 - mettre à jour et transmettre les documents d'information contractuels concernant l'accessibilité des lignes ;
 - apposer des stickers accessibles UFR sur les véhicules et les poteaux des arrêts accessibles ;
 - renseigner l'accessibilité UFR des points d'arrêts sur les plans et/ou fiches horaires de la ligne affichés aux points d'arrêt, sur internet, dans les véhicules ou distribués aux usagers.
- Lors d'un retraitage postérieur à la déclaration d'accessibilité aux Usagers en Fauteuil Roulant de la ligne, l'entreprise s'engage à indiquer sur les plans de réseaux affichés aux points d'arrêt, sur internet, dans les véhicules ou distribués aux usagers, les lignes accessibles ;
- Les équipements d'information sonore et visuelle déployés à bord des véhicules le cas échéant sont maintenus en bon état de fonctionnement ;
- Les équipements permettant l'accessibilité des véhicules aux Usagers en Fauteuil Roulant sont testés régulièrement afin de garantir leur effectivité ;
- Tout équipement bénéficiant d'un financement du STIF est conforme avec les prescriptions du cahier de Référence du STIF.

2. Les partenariats à mettre en œuvre.

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

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

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

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

3. Informations à communiquer au STIF.

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

4. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité

- Disponibilité des Equipements (palettes).

Article 15 - Information des voyageurs.

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

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

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

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

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

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

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

1. Les partenariats à mettre en œuvre.

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

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

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

2. Informations à communiquer au STIF.

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

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

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

Article 16 - Politique de la ville.

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

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

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

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

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

Le financement prévisionnel de ce dispositif par le STIF est ajusté en fonction des moyens réels affectés et déclarés au STIF par l'entreprise (selon les modalités prévues par l'Annexe B.11) et du service réalisé.

En contrepartie, l'entreprise s'engage à intégrer les effectifs de contrôle jusqu'alors subventionnés par le STIF, dans la maquette financière du contrat au titre d'une prestation de transport.

Article 17 - Prévention et sûreté

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

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

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

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

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

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

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

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

Renforcement du travail de prévention et des actions de sensibilisation :

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

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

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

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

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

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

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

2. Informations à communiquer au STIF :

Prévention :

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

Statistiques sûreté :

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

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

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

Suivi des investissements :

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

3. Suivi des indicateurs de qualité de service :

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

Article 18 - Lutte contre la fraude.

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

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

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

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

Dans ce cadre l'entreprise doit :

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

2. Informations à communiquer au STIF :

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

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

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

CHAPITRE III - Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité

Article 19 - Equipement et suivi des véhicules.

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

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

2. Informations à communiquer au STIF :

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

3. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité :

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

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

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

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

Traitement des réclamations voyageurs :

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

- En informant, a minima, le client des suites donnée à sa réclamation ... voire en présentant des excuses / réparant l'erreur quand le client a subi un préjudice ;
 - L'Entreprise s'engage à analyser et exploiter les informations issues des réclamations clients pour mettre en place des actions correctives et préventives et améliorer ainsi la qualité de service.
- L'Entreprise poursuit ses efforts pour améliorer le traitement des réclamations, notamment par l'utilisation croissante de médias interactifs (téléphone, courriel).

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

A cette fin, il est précisé à chaque année :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Informations à communiquer au STIF :

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

3. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité :

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

TITRE IV - TARIFICATION ET DISTRIBUTION DES PRODUITS TARIFAIRES

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

Article 21 - Dispositions tarifaires.

Article 21-1 - Développements liés à la tarification.

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

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

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

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

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

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

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

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

Deux types d'évolutions tarifaires sont définies :

- Les évolutions ordinaires
- Les évolutions exceptionnelles

1. Les évolutions ordinaires :

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

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

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

2. Les évolutions exceptionnelles :

Il s'agit des évolutions tarifaires importantes entraînant entre autres la création de nouveaux traitements titre au valideur, , une adaptation profonde des systèmes de vente, l'introduction de nouveaux supports 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 posteriori sur la base des coûts constatés imputables à l'évolution considérée.

La contribution annuelle de l'entreprise à ce titre est plafonnée à 0,2% du chiffre d'affaire annuel . Au-delà du plafond, le STIF prend en charge l'intégralité du financement de ces développements.

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

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

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

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

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

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

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

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

L'entreprise fournit chaque année:

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

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

Article 21-3 - Validation des titres.

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

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

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

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

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

Article 22 - Remontées des données de validation des titres

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

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

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

Article 22-1 - Principe des remontées.

Ces données concernent notamment :

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

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

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

- en cas de difficulté technique relative à l'infrastructure de communication, le STIF et l'Entreprise mettent en place, pour les différents flux d'information concernés, un mode de transfert dit « dégradé » qui sera défini conjointement ;
- le STIF peut solliciter l'Entreprise en cas de détection de défauts majeurs et répétés sur les données remontées. L'Entreprise s'engage, dans ce cas, à faire un retour d'information sur ce qui est connu des causes probables du défaut dans un délai de 8 jours, à rechercher une solution corrective et à indiquer son calendrier de mise en œuvre dans les meilleurs délais.

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

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

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

L'Entreprise fournit chaque semestre :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 23 - Distribution des produits tarifaires

Article 23-1 - Réseaux de Vente

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

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

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

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

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

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

Article 23-2 - Réseau de dépositaires

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

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

Article 23-3 - Vente à bord des bus.

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

Article 23-4 - Réseau d'Agences

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

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

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

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

L'entreprise fournit annuellement :

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

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

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

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

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

1. Conditions d'expérimentation

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

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

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

Elle repose sur une démarche en trois temps :

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Conditions de généralisation

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

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

Article 23-6 - Conventions spécifiques.

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

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

Article 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 - Preamble.

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'Île-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 - Elaboration de la politique commune de communication

1. Échanges STIF / Entreprise.

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

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

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

2. Réunion générale de coordination.

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

Article 35-4 - Suivi de la Politique Commune de Communication

1. Réunions régulières de suivi

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

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

2. Principes de validation.

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

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

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

Article 36-1 - Principes et obligations

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

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

Article 36-2 - Les marques

Les marques ayant fait l'objet d'un dépôt par le STIF auprès de l'INPI sont la propriété du STIF, qu'il s'agisse de marques verbales ou semi-figuratives (logos). Pour toute autorisation d'utilisation des marques actuelles du STIF (dont la liste est précisée dans l'annexe F1 du présent contrat), l'Entreprise doit impérativement prendre contact par courrier avec la Direction de la Communication du STIF.

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

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

Article 36-3 - Habillage du matériel roulant

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

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

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

Article 36-4 - Supports et documents de communication voyageurs

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 36-6 - Les espaces de transport

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

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

Article 37-1 - Documents produits par le STIF

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

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

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

TITRE VI - BIENS ET INVESTISSEMENTS

CHAPITRE I - REGIME DES BIENS.

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

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

Article 38-1 - Mise à disposition.

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

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

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

Article 38-2 - Inventaire

Un état des lieux et un inventaire des équipements mis à la disposition par le STIF intervient dans un délai de 3 mois suivant la prise d'effet du contrat. Ils font l'objet d'un procès verbal de remise établi contradictoirement entre les parties et signés par un représentant du STIF et un représentant 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 nécessaires 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 prévues 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 79-3 - du présent contrat.

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

Article 40 - Biens de reprise.

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

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

CHAPITRE II - OBLIGATIONS RELATIVES AUX BIENS

Article 41 - Entretien et maintenance.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 42 - Renouvellement et rénovation.

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

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

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

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

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

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

Article 43 - Matériel roulant.

Article 43-1 - Parc de matériel roulant.

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

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

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

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

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

Compte tenu de son plan d'investissement, l'entreprise s'indique dans un plan (Annexe F.5), ligne par ligne, la date prévisionnelle à laquelle la ligne est entièrement exploitée avec des véhicules accessibles.

En cas de non respect de ce plan d'affectation, l'entreprise encourt une pénalité de 1000 € HT par véhicule et par mois calendaire de non affectation.

Article 43-2 - Plan d'investissement du parc

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

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

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

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

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

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

NB : l'âge moyen s'apprécie par référence à l'Annexe D.5

En cas de

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

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

Article 43-4 - Prestations pour le compte de tiers

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

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

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

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

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

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

Ce document détaille notamment :

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

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

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

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

Article 44 - Principes généraux

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

Le STIF finance ce programme :

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

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

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

Article 45 - Programmation des investissements

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

Article 45-1 - Présentation

Le programme d'investissement est présenté sous la forme d'un tableau comprenant notamment :

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

Article 45-2 - Ajustement de la programmation

Cette programmation peut faire l'objet, chaque année, d'ajustements par le STIF après instruction des dossiers techniques communiqués par l'Entreprise notamment pour tenir compte des besoins du service. L'entreprise présente les conséquences de cet ajustement sur les coûts d'investissement, la sécurité de l'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 une copie des cartes grises, de la fiche technique constructeur attestant du respect du niveau d'équipement convenu entre les parties et des attestations d'aménagement devront être produites.

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 ; 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.

L'Entreprise doit avoir réalisé au minimum 80% en rythme annuel et 90% en rythme triennal du programme d'investissements annexé au contrat. Dans le cas où l'Entreprise n'aurait pas atteint ces objectifs, 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.

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

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

Afin de permettre au STIF de veiller au respect des objectifs poursuivis, les parties conviennent de soumettre au comité de suivi les modifications significatives du programme d'investissements susceptibles d'avoir un impact sur le confort, la régularité ou la qualité de service offert aux voyageurs.

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

- Les raisons financières, techniques, réglementaires ou autres qui justifient la modification envisagée ;
- L'impact financier de la modification et les mesures à prendre, le cas échéant, pour financer le surcoût ou réaffecter les fonds ;
- L'évaluation de l'impact sur la qualité de service ;

- Les conséquences de la modification envisagée ;
- Les mesures envisagées, le cas échéant, pour résorber le retard consécutif à la modification dans la réalisation du programme d'investissements.

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

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

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

TITRE VII - REGIME FINANCIER

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

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

La clarté du mécanisme de rémunération :

- individualisation des versements du STIF par nature de charges (fonctionnement / investissement) ;
- séparation de ce qui relève de la couverture de charges par rapport à ce qui constitue un intéressement.

Sa lisibilité :

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

CHAPITRE I - LA REMUNERATION

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

Article 49 - Principes généraux relatifs à la rémunération.

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

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

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

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

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

Les ressources de l'Entreprise sont les suivantes :

- **les recettes de trafic collectées et les contributions liées aux recettes reconstituées**, telles que modulées du partage de risque, positif, entre le STIF et l'Entreprise selon les dispositions de l'Article 50 - ;
- **Les recettes liées aux activités annexes** et toute autre ressource perçue par l'Entreprise
- **les contributions versées par le STIF :**
 - une contribution C1 liée aux charges d'exploitation destinées à couvrir les obligations de service public liées au présent contrat (la taxe professionnelle et la taxe foncière font l'objet chaque année d'un remboursement à l'Euro/l'Euro) ; la contribution C1 est détaillée à l'Article 53-2 - ;
 - d'une contribution C2 au financement des investissements, décrite à l'Article 53-3 -.
- les autres concours publics dont l'Entreprise est susceptible de bénéficier pour la réalisation du service de référence et qui participent à l'équilibre du contrat.

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

- un intéressement à la vente, décrit à l'Article 57 -
- un intéressement à la qualité du service produit, décrit dans l'Article 64 -;

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

Article 50 - Les recettes de trafic.

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

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

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

1. Recettes de trafic collectées

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

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

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

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

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 :

$$CRR = [P_v + P_s \times S_m] \times NV_{FOR}$$

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

Avec :

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

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

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

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

1. Pour les contributions liées aux recettes reconstituées

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

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

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

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

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

2. A compter du 1er janvier 2011

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dans ce cadre :

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

Article 50-5 - *Transferts entre titres scolaires*

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

- soit le STIF versera une compensation à l'Entreprise égale à la moitié du montant de la baisse des recettes carte scolaire,
- soit le STIF réduira ses contributions de l'année à proportion de la moitié de la hausse des recettes carte scolaire.

Article 50-6 - *Intéressement aux recettes de trafic*

Un intéressement aux recettes de trafic, fondé sur la variation des recettes de trafic par rapport aux montants objectifs définis à l'Article 50-3 -, est mis en place.

L'écart (précisé en Annexe F.4) entre les recettes de trafic réalisées, fondées sur le trafic mesuré, et l'objectif de recettes de trafic, valorisé aux prix moyens de l'année, est partagé, à parts égales, entre le STIF et l'Entreprise.

Les recettes de trafic réalisées tiennent compte de l'effet des grèves, conformément à l'Article 50-7 -.

Article 50-7 - Prise en compte de l'effet de la grève sur les recettes de trafic

Conformément aux dispositions de l'Article 29 -, en cas de perturbations significatives résultant d'un préavis de grève pour un jour donné, lorsque le service prévisible est inférieur ou égal à 75 % du service contractuel de référence, l'impact sur les recettes de trafic des titres journaliers est neutralisé pour le STIF lorsque, au moment de l'établissement de la facture annuelle, l'objectif des recettes de trafic de l'Entreprise n'est pas atteint pour l'année de la grève considérée.

Dans ce cas, la neutralisation de l'effet de la grève sur le trafic mesuré consiste à rétablir le niveau de recettes de trafic de l'Entreprise pour les titres journaliers au niveau d'un jour moyen, par déclaration par l'Entreprise d'une recette de trafic reconstituée des titres journaliers non validés le jour de grève, de telle sorte que :

- recette de trafic d'un jour moyen pour les titres journaliers = recette de trafic réelle du jour de grève + recette de trafic reconstituée des titres journaliers non validés le jour de grève.

Le mécanisme de partage annuel des risques est appliqué au total des recettes de trafic, qui comprend les recettes de trafic reconstituées par l'Entreprise à partir d'un jour moyen pour l'ensemble des jours de grèves visés à l'Article 29 -.

Le montant de recettes de trafic d'un jour moyen pour les titres journaliers est établi à partir des éléments de calcul de l'objectif de recettes de trafic et s'élève aux montants prévus à l'Annexe F.4 :

Ces montants, définis aux tarifs 2008, sont actualisés annuellement selon l'augmentation tarifaire moyenne décidée par le STIF.

Si la durée de la grève est supérieure à cinq jours consécutifs, le STIF et l'Entreprise procèdent à une réévaluation de l'estimation correspondante pour tenir compte, le cas échéant, des pertes de recettes de trafic des abonnements.

Article 51 - Les recettes annexes.

Les recettes annexes sont forfaitaires et constituées notamment des recettes liées à la concession des espaces publicitaires, des indemnités forfaitaires versées par les voyageurs en situation de fraude et, plus généralement, de toute autre recette perçue par l'Entreprise.

Article 52 - Participations financières des collectivités

Le service de référence tel que défini en Annexe A.3 intègre les contributions financières versées par le STIF ainsi que des participations financières d'une ou de plusieurs collectivités de collectivités.

Le STIF et l'Entreprise font leurs affaires de mettre en place une convention de partenariat avec la ou les Collectivité(s) concernées afin de garantir ces participations et ainsi maintenir le niveau du service de référence.

Les modalités, notamment financières de cette convention de partenariat sont négociées avec les Collectivités.

Dans l'hypothèse où la participation financière évoquée ci-dessus n'est pas accordée par la collectivité ou si cette dernière décide de se retirer avant le terme du présent contrat, , les parties conviennent, au plus tard dans les 6 mois suivants cette décision, de redéfinir les

modalités de fonctionnement du service de référence, notamment une réduction de l'offre, afin de garantir l'équilibre du contrat depuis l'origine ou compte tenu des nouvelles conditions d'exploitation.

Article 53 - Les contributions du STIF

Article 53-1 - Principe général

Les contributions versées par le STIF à l'Entreprise au titre du présent contrat se décomposent en :

- une contribution « C1 » liée aux charges d'exploitation couvrant les obligations de service public décrites à l'Article 5-2 -. Cette contribution est constituée de trois composantes :
 - une contribution forfaitaire « C11 » couvrant les charges liées à l'exploitation ;
 - une contribution « C12 » couvrant les impôts et taxes payées à l'euro-l'euro selon le réseau ;
 - une contribution « C13 » couvrant l'écart entre les recettes de trafic prévisionnelles indexées selon les modalités prévues pour la contribution C11 et le montant des recettes de trafic prévisionnelles actualisé des décisions tarifaires du STIF ;
- Une contribution forfaitaire « C2 » pour le financement des investissements ;
- Les contributions liées aux recettes reconstituées décrites à l'Article 50 -.

Les contributions forfaitaires versées par le STIF sont actualisées et versées à l'Entreprise selon les modalités définies aux Article 66 - et Article 67 -. Elles ne varient pas en fonction du volume de trafic, sauf dans les cas décrits aux Articles Article 50-2 -, Article 50-4 -, Article 60 -, Article 61 -, Article 62 - et Article 63-1 -.

Toutefois, les contributions versées par le STIF à l'Entreprise peuvent être ajustées en cours d'exécution du contrat pour tenir compte des mesures nouvelles décidées en cours de contrat traitées par voie d'avenant (sur la tarification ou sur la consistance du service de référence).

Article 53-2 - Contribution d'exploitation « C1 » relative aux obligations de service public

Elle contribue à couvrir l'ensemble des charges prévisionnelles d'exploitation encourues pour la mise en œuvre des obligations de service public contractuelles, figurant au compte d'exploitation prévisionnel.

1. Le montant « C11 ».

Le montant forfaitaire C11 est établi au moment de prise d'effet du présent contrat, pour chaque année de son exécution, pour l'offre de référence initiale décrite à l'Article 9 -.

Le terme C11 est indexé chaque année par application de la formule décrite à l'Article 67-1 -1, en prenant en compte l'évolution des indices arrêtés à fin septembre de l'année n.

Le montant forfaitaire de C11, exprimé en milliers d'euros H.T. 2008, s'établit avant indexation aux montants figurant à l'Annexe F.4

Le montant de cette contribution est revu en le complétant des montants résultant de l'application des dispositions des Article 50-2 -, Article 50-4 -, Article 60 -Article 61 -Article 62 -Article 63-1 -Article 63-1 -.

2. Le montant « C12 »

Le montant de la contribution C12 correspond aux charges d'impôts et taxes, qui sont répercutées au STIF à « l'euro / l'euro »

Les impôts et taxes sont constitués de la taxe professionnelle, de la taxe foncière.

Pour déterminer la part de ces impôts et taxes imputables au présent contrat, les parties conviennent d'utiliser la clef de répartition suivante : nombre de véhicules CT2/nombre de véhicules total de l'entreprise.

Le montant de C12, exprimé en milliers d'euros HT courants, est repris à titre strictement indicatif dans le tableau figurant à l'Annexe F.4.

3. Le montant « C13 »

Le montant de C13 est nul à la prise d'effet du présent contrat. Ses modalités de calcul sont décrites à l'Article 50-4 -.

Article 53-3 - La contribution « C2 » au financement des investissements.

Le STIF participe au financement des investissements prévus au Programme Pluriannuel d'Investissement défini à l'Article 44 - et à l'Annexe D.2, via la contribution C2, qui est composée de :

- La contribution C21, qui couvre l'effort d'investissement réalisé par l'Entreprise au titre du contrat
- La contribution C22, qui couvre les frais financiers supportés à raison des investissements réalisés.

Conformément à l'instruction fiscale 3 A 7-06 du 16 juin 2006, les composantes de la contribution C2 n'entrent pas dans le champ d'application de la TVA. La contribution C21, compte tenu de son caractère d'aide à l'investissement, n'entre pas dans le calcul du rapport d'assujettissement à la taxe sur les salaires.

Les frais financiers sont forfaitisés. Le montant initial est calculé sur la base du taux actuel réel de la dette appliqué à une assiette constituée, pour chaque exercice, de la différence entre la valeur nette comptable d'ouverture et la moitié des dotations aux amortissements économiques de l'exercice, telles que définies 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. 2009, s'établit avant indexation aux montants figurant dans le tableau de l'Annexe F.4.

CHAPITRE II - RECETTES DIRECTES

Article 54 - Recettes directes au titre des forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers sur support Navigo

L'Entreprise peut vendre des forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers sur support Navigo.

Le produit de la vente sont réputées être les recettes directes de l'Entreprise en l'absence de répartition entre entreprises de transport.

Les recettes directes sont déduites du montant des contributions liées aux recettes de trafic reconstituées (CRR) décrites à l'Article 50-1 -.

Les recettes directes du mois m sont déclarées au STIF le 15 du mois m+1. Elles correspondent à la somme des titres vendus valorisés au tarif public au moment de leur validité. La déclaration distingue les ventes de forfaits mensuels valables le mois m et les ventes de forfaits valables le mois m+1. De même, les ventes des forfaits hebdomadaires sont déclarées pour chaque semaine de validité. Les forfaits d'une durée inférieure à 1 semaine sont déclarés par mois de vente.

La déclaration mensuelle est faite par l'Entreprise par l'intermédiaire de son mandataire pour le compte de l'Entreprise, sur la base des données communiquées par celle-ci.

Les ventes par type de titre et par couple de zones sont déclarées mensuellement par l'Entreprise par l'intermédiaire de son mandataire à la RATP et à la SNCF le 5 du mois m+1. Cette déclaration est faite en agrégeant l'ensemble des ventes des entreprises du mandataire. Les recettes directes perçues le mois m par l'Entreprise sont déduites sur les CRR facturées le mois m+2.

Pour le forfait journalier Mobilis, les recettes de trafic de ce titre sont collectées par les entreprises publiques qui en reversent une quote-part directement à l'Entreprise ou par l'intermédiaire de son mandataire, en fonction de l'usage de ce titre sur son réseau. Cette quote-part des recettes Mobilis est prise en compte dans les recettes de trafic collectées décrites à l'Article 50-1 -.

En cas de modification des conditions de vente du forfait journalier, ces dispositions seront réexaminées par les Parties.

Article 55 - Recettes directes au titre des forfaits Imagine'R

Les recettes directes du titre Imagine'R sont attribuées à l'Entreprise en fonction de l'usage des cartes Imagine'R sur son réseau.

Les recettes directes sont déduites du montant des contributions liées aux recettes de trafic reconstituées (CRR) décrites à l'Article 50-1 -.

Article 56 - Recettes directes au titre du ticket t+

L'Entreprise peut vendre des tickets t+. Le produit de la vente par l'Entreprise à travers son réseau de vente défini à l'Article 23-1 - du présent contrat constitue ses recettes de vente ticket t+.

Les recettes obtenues par l'Entreprise après répartition entre entreprises de transport des recettes des ventes de ticket t+ en carnet (plein tarif et demi-tarif) constituent ses recettes directes.

Les recettes directes de l'Entreprise sont calculées à partir du nombre de validations divisé par 0,98 pour tenir compte du stock mort sur le ticket t+.

CHAPITRE III - INTERESSEMENT A LA VENTE

Article 57 - Financement du système de vente des dépositaires et intéressement à la vente des forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers

Le dispositif décrit ci-dessous concerne le réseau de ventes décrit à l'Article 23-2 - du présent contrat. Ce réseau de ventes est composé de dépositaires et de points de vente gérés directement par des salariés de l'Entreprise.

Pour les ventes de forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers, il utilise un terminal de rechargement nécessitant la présence d'une personne physique.

Dans ce cas, la partie fixe des coûts de vente du réseau rattaché au serveur de l'Entreprise ou de son éventuel mandataire est prise en compte par le STIF au travers du financement de l'équipement de vente (FEV).

Le FEV, calculé par point de vente, est de 17% du chiffre d'affaires annuel des forfaits mensuels hebdomadaires et journaliers (FMHJ), plafonné à 10.000 euros HT par an et par appareil de vente actif, rattaché au serveur de vente collectif. En cas de durée de rattachement inférieure à un an d'un appareil de vente, le plafond est calculé, pour cet appareil, prorata temporis du nombre entier de mois de rattachement.

La partie proportionnelle des ventes est prise en compte par le STIF sous forme de l'intéressement proportionnel à la vente (IPV). L'IPV HT vaut 4,5% du chiffre d'affaires annuel des ventes de FMHJ HT. Elle couvre notamment la rémunération des dépositaires ainsi que la participation aux frais communautaires du GIE.

Le financement de la vente HT pour chacun des points de vente est donc :

Pour un chiffre d'affaires annuel des FMHJ inférieur ou égal à 10.000 euros :

$$FV = FEV + IPV = CA * 4,5\% + CA * 17\%$$

Pour un chiffre d'affaires annuel des FMHJ supérieur à 10.000 euros :

$$FV = CA * 4,5\% + 10\ 000 * 17\%$$

Avec :

FV : Financement de la vente HT ;

CA : Chiffre d'affaires annuel des FMHJ HT.

En cas de projet de création d'un nouveau canal de distribution conformément aux dispositions de l'Article 23-5 - paragraphe 2 du présent contrat, les Parties conviennent de se rapprocher pour en étudier préalablement l'impact sur l'économie du contrat, notamment en matière de coût global de vente et d'intéressement.

Article 58 - Intéressement à la vente de la carte Imagine'R

L'intéressement est fixé à 6% de la quote-part de recettes directes du produit de la vente HT des cartes Imagine'R perçues par l'Entreprise.

Article 59 - Intéressement à la vente du Ticket t+

L'Entreprise perçoit un intéressement à la vente calculé selon la formule suivante :

-

$$\ll \text{IPV HT} = 6\% (\text{NtDT} \times \text{PtDT} + \text{NtPT} \times \text{PtPT})$$

Avec :

- - **NtDT : nombre de ticket t+ vendus en carnet demi-tarif ;**
- - **PtDT : prix du ticket t+ HT vendu en carnet demi-tarif ;**
- - **NtPT : nombre de ticket t+ vendus en carnet plein-tarif ;**
- - **PtPT : prix du ticket t+ HT vendu en carnet plein-tarif »**

CHAPITRE IV - LES ADAPTATIONS DE LA REMUNERATION LIEES A L'EXECUTION DU SERVICE DE REFERENCE

Article 60 - Principe général.

Les modifications significatives du service de référence (complément ou suppression) décidées par le STIF au cours du contrat dans les conditions prévues à l'Article 11 - donnent lieu à un ajustement des contributions du STIF. Cet ajustement est fondé sur la variation marginale des coûts de production induits par la modification de l'offre de référence.

Le cas échéant, une évaluation forfaitaire de la variation de recettes de trafic attendue est établie conjointement par l'Entreprise et le STIF.

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

Article 61 - Ajustement des objectifs de recettes

Pour les modifications intervenues l'année n, l'évaluation forfaitaire des variations attendues de recettes de trafic telle que évaluée conjointement par le STIF et l'Entreprise vient modifier l'objectif de recettes de trafic à partir de l'année n+1.

Article 62 - Ajustement des contributions.

Le calcul du montant de charges supplémentaires est effectué sur la base de la variation marginale des coûts de production nécessaire à la réalisation de l'offre modifiée l'année n, sur la base d'un devis dont le modèle type est fourni par le STIF à l'Entreprise..

Pour l'année n, le montant de la contribution C11 est ajusté des charges de l'offre nouvelle, selon la formule suivante :

$$C11n' = C11n + \text{ajustement de } C11n$$

A partir de l'année n+1, le montant de la contribution C11 est ajusté des charges de l'offre nouvelle, minorées ou majorées du montant prévisionnel des variations estimées de recettes de trafic liées à cette modification du service de référence, selon la formule suivante :

$$C11n+1' = C11n+1 + \text{ajustement de } C11n+1$$

Avec :

- *ajustement de C11n = montant des charges n liées à la modification d'offre.*
- *ajustement de C11n+1 = montant des charges n+1 liées à la modification d'offre +/- montant de recettes de trafic n+1 induites par l'offre modifiée.*

En outre, la contribution C2 peut être revue si la modification de l'offre a des impacts sur les charges liées aux investissements :

$$C2n' = C2n + \text{ajustement de } C2n$$

Les nouvelles contributions C11n' et C2n' ainsi déterminées se substituent alors contractuellement aux C11n0 et C2n0 pour la détermination, d'une part des acomptes définis à l' Article 66 - et d'autre part des contributions calculées dans le cadre de la facturation annuelle.

Article 63 - Mesures tarifaires

Article 63-1 - : Création d'un titre ou modification significative d'un titre.

Pour toute décision du STIF de création de nouveaux titres ou de modification importante des conditions d'utilisation d'un titre existant, un avenant prendra en compte, en cas d'impact significatif, les conséquences de ces décisions, notamment sur les dépenses ou économies supplémentaires éventuelles.

Article 63-2 - 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 1^{er} janvier 2011, toutes les entreprises auront basculé au présent système :

Description du système :

Le système repose, pour chaque indicateur sur la fixation de 3 valeurs de référence auxquelles sera comparé, à l'issue de chaque année du contrat, le résultat annuel de l'indicateur. Ces valeurs de référence sont définies comme suit :

- valeur « Objectif » si le résultat annuel de l'indicateur est égal à cette valeur, il ne donne lieu ni à bonus, ni à malus ;
- valeur « Supérieur » : si le résultat annuel de l'indicateur est supérieur ou égale à cette valeur, il donne lieu au bonus maximal ;
- valeur « Inférieur » : si le résultat annuel de l'indicateur est inférieur ou égal à cette valeur, il donne lieu au malus maximal.

Toute valeur du résultat annuel compris entre « Inférieur » et « Supérieur » donne lieu, selon le cas, à un malus ou à un bonus égal au rapport entre la valeur de l'indicateur et l'objectif d'une part et l'amplitude entre l'objectif et la borne inférieure ou supérieure multipliée par la valeur maximale du bonus-malus.

Principe général de calcul :

$$\text{Bonus} = \text{bonus maximum} * \frac{\text{Valeur} - \text{Objectif}}{\text{Valeur Sup} - \text{Objectif}}$$

$$\text{Malus} = \text{malus maximum} * \frac{\text{Valeur} - \text{Objectif}}{\text{Valeur Inf} - \text{Objectif}}$$

Si l'Entreprise n'est pas en mesure de présenter une mesure pour l'indicateur, elle encourt le malus maximal.

Les valeurs communes, définies pour chaque indicateur, restent les mêmes pour toute la durée du contrat. Pour certaines entreprises, en fonction des résultats au moment de la signature du contrat, des paliers sont définis les premières années pour certains indicateurs. Les valeurs « objectifs », « supérieur » et « inférieur » progressent alors chaque année pour atteindre rapidement les valeurs communes.

Rappel du système du contrat type 1 (valable jusqu'au 31 décembre 2010) :

Pour chaque indicateur, le calcul du bonus-malus repose sur les principes suivants :

1. Un « point objectif » de qualité de service est fixé contractuellement pour chaque indicateur ; il est identique pour toutes les entreprises concernées par le cahier des charges régional (Xobj) ;

Xobj est exprimé en pourcentage et est précisé pour chaque indicateur en annexe 7 du contrat type I ;

2. Le « point de référence » est mesuré puis fixé contractuellement pour 2007 (Xref₀), pour chaque indicateur et pour chaque entreprise ; il est exprimé en pourcentage ; il est actualisé chaque année et dès 2008 (Xref_n) par application d'un pas de progression annuel conformément à la formule suivante :

$$Xref_n = Xref_{n-1} + [10\% * (Xobj - Xref_0)]$$

$$\text{En 2008, } Xref_{n-1} = Xref_0 = Xref_{2007}$$

3. Un « Bonus maximal » est défini. Il correspond à l'atteinte du « point objectif » de qualité de service fixé pour cet indicateur. Il est appelé « Bmax » et la valeur du Bonus maximal (Bmax) est identique pour les 5 indicateurs.

Un Malus maximal (Mmax) est défini dont le montant est identique à celui de Bonus maximal.

4. Le bonus ou le malus se calcule comme suit pour chaque indicateur :

Si le résultat de l'indicateur est supérieur ou égal à l'objectif de qualité de service Xobj, l'Entreprise perçoit le bonus maximum :

$$\text{Si } X_n \geq X_{obj}, \text{ alors Bonus} = B \text{ max}$$

Si la mesure est comprise entre le niveau de référence actualisé de l'Entreprise et l'objectif de qualité de service, l'Entreprise perçoit un bonus proportionnel à l'écart constaté :

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

Si la mesure est inférieure au niveau de référence actualisé de l'Entreprise, celle-ci acquitte un malus dont la valeur est absolue par point d'écart et plafonnée à la valeur du malus maximal :

Si $X_n < X_{réf}$, alors $Malus = M_{max}/6 * [(X_{réf} - X_n)*100]$ avec $Malus \leq M_{max}$

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.

L'Entreprise fournit au STIF deux prévisions détaillées de la facture relative à l'année n :

- une première prévision avant le 31 août ;
- une seconde prévision avant le 10 décembre de l'année n.

Les deux dernières prévisions sont accompagnées des principales hypothèses relatives à la facture annuelle pour l'année n+1 dès lors que l'année n+1 est couverte par le présent contrat.

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'échéanciers semestriels.

Si, à la clôture des comptes de l'année n-1, les contributions liées aux recettes reconstituées (CRR) sont supérieures (ou inférieures) aux contributions liées aux recettes reconstituées CRR prévisionnelles, le montant des acomptes de la contribution CRR de l'année n pour le second semestre est ajusté pour tenir compte de cet écart. Les acomptes des mois de novembre et décembre n sont corrigés pour tenir compte de la facture prévisionnelle de l'année n remise par l'Entreprise au plus tard le 31 août n.

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 24 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 24 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 24 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 24 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 67 - Facturation annuelle

Article 67-1 - : Indexation.

1. La contribution C11 est indexée chaque année par application de la formule suivante :

avec $C11_n = C11_{n_0} \times K11_n$; avec

$$K11_n = (1 - X)^{n-2009} \left(a \frac{S_n}{S_0} + b \frac{C_n}{C_0} + c \frac{IPS_n}{IPS_0} \right)$$

Avec $a+b+c = 1$

[Les valeurs de a, b et c sont déterminés à l'Annexe F.4 et correspondent à la structure des charges d'exploitation de chaque contrat]

$C11_{n_0}$ = forfait contractuel C11 exprimé en euros 2008 pour l'année n, correspondant aux montants indiqués à l'article 50-2XX.

S : Salaires, revenus et charges sociales - Salaires mensuels de base de l'ensemble des salariés (indices trimestriels) - Activités économiques - Transports et entreposage (www.indices.insee.fr ; identifiant : - 1567433) ; $S_0 = 97,55$

C : indice mensuel Gazole (www.indices.insee.fr ; identifiant : 0641310) ; $C_0 = 201,573$

IPS : indice des prix des services (www.indices.insee.fr ; identifiant : 641257) ; $IPS_0 = 122,658$

2. La contribution C2 est indexée chaque année par application de la formule suivante :

$$C2_n = C2_{n_0} \times K2_n \text{ ; avec } K2_n = d + e \times K11_n$$

[Les valeurs de d et e sont déterminés par le poids relatif des amortissements et des frais financiers de chaque contrat, elles figurent en Annexe F.4]

Pour chaque indice I, I_n est la moyenne arithmétique sur 12 mois d'octobre n-1 à septembre n ou 4 trimestres de septembre n-1 à juin n.

Article 67-2 - Règlement de la facture annuelle

Au 31 mars de l'année n+1 au plus tard, l'Entreprise transmet une facture récapitulative faisant apparaître pour l'ensemble des éléments constituant la contribution définitive du STIF après actualisation, les éléments suivants :

- les composantes de la contribution relative aux charges relevant des OSP :
 - la contribution « C11 » le cas échéant modifiée pour tenir compte des évolutions d'offre ;
 - la contribution C12
 - la contribution « C13 »
- la contribution relative au financement des investissements « C2 » ;
- Les contributions liées aux recettes reconstituées CRR définitives,
- les incitations financières (bonus/malus, intéressements) ;
- Les autres rémunérations éventuelles dont, le partage des risques sur les recettes défini à l'Article 50-6 - et celles liées au transfert entre titres scolaires décrit à l'Article 50-5 -.

L'Entreprise établit également un avoir correspondant :

- aux éventuelles pénalités liées à l'exécution du service définies aux Article 21-1 -, Article 21-3 -, Article 28 - et Article 75 -;
- au partage défini à l'Article 62 - si les recettes de trafic sont supérieures à l'objectif fixé de l'année n.

La facture annuelle reprend :

- le montant de la facture annuelle ;
- le montant des acomptes versés ;
- le solde à payer (avec le cas échéant les avoirs).

Le STIF règle à l'Entreprise, après vérification, le solde de l'année n entre les acomptes mensuels d'une part, la facture annuelle et l'avoir d'autre part, au plus tard dans les 45 jours suivants la réception par le STIF de la facture annuelle et de l'avoir.

En cas de désaccord, le STIF réserve le règlement du solde à hauteur du montant qu'il juge litigieux. Le cas échéant, le STIF règle, une fois le litige résolu, des intérêts de retard sur la base du nombre de jours de retard de versement.

En cas de non-respect du calendrier de versement des concours publics par le STIF, le STIF verse des intérêts de retard, sur la base du nombre de jours de retard et du taux EONIA connu à la date de la facturation.

Les factures sont accompagnées des pièces justificatives suivantes :

- les fichiers justifiant le calcul des recettes de trafic ;
- un détail du calcul des indices d'actualisation des rémunérations ;
- le calcul détaillé des bonifications et pénalités ;
- les justificatifs de paiements des Impôts et Taxes ;
- le calcul du partage des recettes de trafic ;
- le compte-rendu financier de l'exploitant intégré au rapport annuel tel que décrit à l'Article 69-3 -.

Toutes les annexes à la facture annuelle sont formellement validées par l'Entreprise.

Un modèle de facture annuelle est proposé à l'Annexe E.4.

CHAPITRE VII - FISCALITE

Article 68 - Fiscalité

Article 68-1 - : Généralités.

L'Entreprise supporte tous les impôts et taxes relatifs à l'exécution des missions qui lui sont dévolues dans le cadre du présent contrat, selon la réglementation en vigueur. Elle assume seule les pénalités liées à tout redressement fiscal éventuel concernant la gestion qui lui est confiée, consécutif à une application ou à une interprétation erronée de sa part des textes en vigueur sous réserve de l'Article 68-3 -.

Article 68-2 - Les impôts et taxes supportés par l'entreprise.

La taxe professionnelle et les taxes foncières sur les propriétés bâties et non bâties sont réglées par l'Entreprise, après vérification des éléments constitutifs de chacun des rôles d'imposition. L'Entreprise fait le nécessaire pour obtenir le plafonnement de ses cotisations de taxe professionnelle auquel elle peut prétendre, selon les possibilités offertes par la législation fiscale.

La taxe professionnelle et les taxes foncières liées au service objet du présent contrat sont remboursées par le STIF à « l'euro / l'euro », sur la base des justificatifs des paiements effectués et d'une copie des rôles d'imposition. Le STIF rembourse à l'Entreprise la taxe professionnelle nette des dégrèvements/plafonnements accordés par l'administration fiscale.

Tous les autres impôts et taxes existant au 31 décembre 2008 et relatifs à la gestion du service sont à la charge de l'Entreprise.

Article 68-3 - : Taxe sur la valeur ajoutée et taxe sur les salaires.

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

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

Dans le cas où une des composantes des sommes versées par le STIF à l'Entreprise serait placée hors du champ d'application de la TVA cette composante serait facturée sans TVA au STIF.

Le montant de taxe sur les salaires qui en découlerait serait alors pris en compte dans le calcul de la contribution C1 versée par le STIF.

Article 68-4 - : Transfert des droits à déduction de la TVA.

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

Le STIF, propriétaire des biens, délivre à l'entreprise une attestation précisant :

- la nature et la situation des biens
- la base d'imposition hors taxe des biens utilisés par l'entreprise

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

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

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

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

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

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

TITRE VIII - MODALITES D'EXECUTION DU CONTRAT

CHAPITRE I - INFORMATION, SUIVI ET CONTROLE

Article 69 - Informations sur l'exécution du contrat

Article 69-1 - : Principes généraux

Le STIF et l'Entreprise ont une obligation réciproque de transparence et de réactivité dans la transmission de l'information relative à la gestion du service, notamment en ce qui concerne les conditions d'exploitation et des difficultés rencontrées.

L'Entreprise porte à la connaissance du STIF et ce, dans les plus brefs délais, tout incident grave qui par sa portée est susceptible d'avoir une influence, de quelque nature que ce soit, sur les conditions d'exploitation du service de référence. Lorsque cette information est transmise verbalement elle doit être confirmée par écrit.

L'Entreprise transmet toutes les informations que le STIF peut demander ainsi que tous les tableaux de bords, rapports, documents de nature contractuelle, dans un délai raisonnable que le STIF peut fixer.

Seuls les modèles type spécifiques, communiqués par le STIF à l'entreprise, doivent être utilisés pour la transmission des informations sur l'exécution du contrat. En cas de non respect de ce principe, le STIF se réserve le droit de ne pas valider les documents présentés, et ceux-ci seront considérés comme non-reçus. Dès lors, l'Entreprise s'expose à la pénalité décrite à l'Article 75 -.

Si l'Entreprise ne donne pas droit à la demande d'informations une fois le délai de réponse échu, le STIF peut engager un Contrôle ou un Audit dans les conditions fixées à l'Article 62 du présent contrat. Les informations communiquées par l'Entreprise au STIF doivent pouvoir contribuer à assurer, auprès de tous les responsables locaux et des administrateurs du STIF, la meilleure lisibilité possible des conditions d'exécution de la présente convention.

Le STIF est garant vis-à-vis de l'Entreprise du respect de la confidentialité des informations correspondantes, dans les conditions prévues par la loi n°78-753 du 17 juillet 1978.

Toutes les informations sont transmises de préférence par voie électronique sous format standard, facilement exploitable.

Article 69-2 - : Information trimestrielle et annuelle sur l'exécution du contrat

1 Information trimestrielle

L'Entreprise fournit l'Annexe A.5 du présent contrat, au plus tard le dernier jour du mois suivant la fin du trimestre.

2 Information annuelle

L'Entreprise fournit annuellement les informations précisées aux Annexes Annexe A.3, Annexe A.4, Annexe D.1, Annexe D.2 et Annexe F.2.

Les résultats de qualité de service décrits à l'Annexe B.1 doivent être fournis au plus tard le dernier jour du premier mois suivant la fin de l'année.

Les dates de remise d'information sont indiquées en prenant pour référence la date de notification du présent contrat.

Article 69-3 - Rapport annuel

Sur le fondement des principes des articles L 1411-3 et R 1411-7 du Code Général des Collectivités Territoriales modifié par le décret n° 2005-236 du 14 mars 2005, l'Entreprise transmet chaque année au STIF et, au plus tard dans les cinq mois suivant la clôture de l'exercice comptable, un rapport contenant les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution du présent contrat, une analyse de la qualité de service et les tableaux complétés figurant en Annexe F.2.

Au sein du rapport annuel, l'Entreprise présente un commentaire du Plan d'Investissement pour l'année écoulée et sur la durée du contrat :

- Pour le matériel roulant : Explication des principaux facteurs d'évolution, l'impact quantitatif sur le parc, l'impact qualitatif sur le parc et l'impact sur les coûts d'exploitation ;
- Pour les autres biens : Explication des principaux facteurs d'évolution et l'impact sur les coûts d'exploitation.

L'Entreprise doit en conséquence produire un tel rapport, ce qui implique que soit mis en place une comptabilité analytique permettant l'analyse des produits et des charges afférents à l'exploitation du réseau, ainsi que la mise en évidence du personnel affecté à l'exploitation du contrat avec le STIF

Le présent rapport est remis au STIF entre le 1^{er} avril et, au plus tard, le 1^{er} juin de l'année n+1, concernant l'exercice n. En cas de non respect de cette contrainte calendaire, l'Entreprise s'expose à la pénalité décrite à l'Article 75 -.

Ce rapport comprend notamment :

a) Eléments financiers.

- un compte-rendu financier. L'objectif de ce compte-rendu financier est de porter à la connaissance du STIF les éléments d'information nécessaires pour apprécier les conditions d'exploitation du service de référence, des activités annexes et le suivi de la politique de gestion des biens et investissements. Le compte-rendu financier devra notamment comporter les éléments suivants :
- le compte de résultat de l'exercice présenté et commenté par nature de produits et charges concourant à l'exécution de la convention, selon le format en vigueur dans l'Entreprise. Il comporte en regard le budget pour l'année n, le réalisé de n-1 et la prévision pour n+1.

Si 85% au moins du chiffre d'affaire de l'entreprise est généré par le STIF, l'entreprise communique la partie du rapport de gestion relative à cette activité.

- Pour les établissements supportant le contrat :
 - la présentation des règles de comptabilité analytique utilisées pour élaborer le compte financier du service
 - l'indication, pour chaque ligne de charges et de produits ayant fait l'objet d'une imputation analytique sur le contrat du STIF, de la nature, la valeur de la clé de répartition utilisée ainsi que du montant total à répartir
- Il présente également ;
- une analyse des résultats et de leur évolution par rapport au budget et à l'année passée, notamment au regard des principaux événements de l'exercice.
- le chiffre d'affaires ventilé entre contributions du STIF, recettes voyageurs et autres recettes. Les versements du STIF feront également apparaître les contributions forfaitaires, les différentes formes d'intéressements perçus et le partage des risques.

- une présentation analytique des comptes décomposant les produits et charges par grandes fonctions (conduite, entretien et maintenance du matériel roulant et des installations fixes, services en stations ...).
- une communication des coûts unitaires rapportés à la production (Kms Commerciaux KCC) et aux voyageurs transportés (voyages-kilomètres) ;
- un état détaillé des immobilisations avec le plan d'amortissement afférent.
- Ainsi que les autres éléments financiers prévus à l'Article L 1411-3 du Code général des Collectivités Territoriales modifié par le décret n° 2005-236 du 14 mars 2005.

b) Compte rendu technique.

- l'état des travaux réalisés par l'Entreprise au cours de l'exercice ;
- L'état des travaux envisagés par elle et l'état de vieillissement des équipements constaté et prévisible sur l'exercice à venir ;
- la liste des contrats de prestations et de sous-traitance conclus en application de l'Article 8 - du présent contrat
- un état récapitulatif de l'ensemble des prestations qu'elle réalise pour le compte de tiers au titre du dernier exercice clos
- Un bilan des moyens matériels engagés. Celui-ci doit comprendre un compte-rendu détaillé des cessions et acquisitions de biens mentionnés en Annexe D.2 (transmission d'une copie des factures d'investissement), des assurances souscrites (uniquement en cas de modification des polices d'assurances), ainsi que les inventaires et états des lieux établis contradictoirement.
- Un état du renouvellement des biens et immobilisations nécessaires à l'exploitation du service ;
- Ainsi que les autres éléments financiers prévus à l'Article L 1411-3 du Code général des Collectivités Territoriales modifié par le décret n° 2005-236 du 14 mars 2005.
- Le lieu de remisage des bus par lignes
- Adresse du ou des dépôts et le nombre de véhicules par dépôt
- Mise à jour du programme d'investissement

A la demande du STIF et sous réserve de confidentialité, l'Entreprise transmettra à la même date que son rapport annuel une annexe strictement à usage interne comprenant :

- les comptes annuels (bilan, compte de résultat détaillé et annexes) de l'exercice clos de l'Entreprise, certifiés conformes par un Commissaire aux comptes agréé, ainsi que la liasse fiscale ;
- un tableau des effectifs de l'Entreprise au 31 décembre de l'année échue ;
- un tableau faisant apparaître le nombre des départs et des recrutements lors de l'année échue ;

L'Entreprise peut adjoindre à ce rapport annuel tous les documents qu'elle juge nécessaires pour apporter au STIF une information détaillée portant sur les conditions d'exécution du Service de référence.

Article 70 - Comité de suivi.

Article 70-1 - Organisation et fonctionnement.

Pour accompagner la vie du réseau, les parties de la présente convention se réunissent au sein d'un comité de suivi.

Ce comité sera présidé par le STIF.

Instance de concertation, le comité aura notamment pour mission de suivre l'exécution du présent contrat d'exploitation et de guider son évolution.

Il examine toutes les questions relatives à la programmation de l'offre ou des investissements et formule des avis sur des modifications potentielles de l'offre.

L'ordre du jour du comité de suivi est établi conjointement entre le STIF l'Entreprise dans le cadre d'un rendez-vous préparatoire.

Chaque partie à la présente convention peut abonder l'ordre du jour de chaque réunion du comité de suivi sous réserve d'en avertir les autres parties quinze jours avec la session du comité.

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

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

Les réunions donnent systématiquement lieu à l'établissement d'un compte rendu validé par l'ensemble des parties.

Article 70-2 - Attributions

Le comité de suivi traite notamment :

- Du suivi de la qualité de service ;
- Du rapport annuel rédigé chaque année par l'entreprise ;
- De l'évolution de l'offre de service

Article 71 - Contrôle de l'exécution du contrat.

Article 71-1 - Contrôle de l'exécution du contrat par l'Entreprise.

Il revient à l'Entreprise de s'assurer par tous moyens de la réalité de l'efficacité et de l'efficacité de l'exploitation, et de veiller au respect des obligations figurant au présent contrat.

Ce devoir général de contrôle s'exerce sans préjudice des droits reconnus au STIF en tant qu'autorité organisatrice, dans le cadre des contrôles et audits qu'il peut décider de mener.

Article 71-2 - Droit général de contrôle et d'audit par le STIF.

Conformément à l'Article L 1611-4 du Code Général des Collectivités Territoriales, le STIF dispose d'un droit d'audit et de contrôle se rapportant à l'exécution par l'Entreprise du présent contrat, qu'il exerce soit directement, soit par l'intermédiaire d'un ou de plusieurs organismes extérieurs qu'il mandate à cet effet.

Le droit de contrôle vise à assurer le STIF de la bonne exécution par l'Entreprise du service de référence prévu par le présent contrat et il consiste à vérifier sur pièces et sur place les documents et informations attestant que les services et prestations sont exécutés conformément aux stipulations de la présente convention.

Il vise également à permettre au STIF de s'assurer de l'étanchéité entre les activités exercées par l'Entreprise (et ses filiales) au titre du contrat et ses autres activités.

Sans préjudice des stipulations de l'alinéa précédent et afin de réaliser ce même contrôle, le STIF se réserve en outre le droit de faire procéder à des contrôles inopinés sur le réseau défini à l'Article 9 - du présent contrat, tout en respectant les règles de sécurité.

Le droit d'audit vise notamment à examiner tous les éléments comptables et financiers nécessaires à l'établissement du compte de l'Entreprise et à évaluer les méthodes et outils employés par l'Entreprise afin de recueillir, agréger et restituer au STIF les informations servant à l'établissement des tableaux de bord et du compte-rendu général d'activité.

Compte tenu du caractère stratégique pour l'Entreprise des informations relatives aux données financières, le droit d'audit en matière financière s'exerce par l'intermédiaire d'agents du STIF accrédités ou d'organismes extérieurs mandatés par le STIF et sous réserve d'un engagement de confidentialité.

Le STIF s'engage à communiquer à l'Entreprise la liste des auditeurs internes accrédités à cet effet et à prévenir l'Entreprise de toute modification de ladite liste.

Les frais et honoraires de l'intervention des organismes extérieurs restent à la seule charge du STIF.

Article 71-3 - Modalités d'exercice des contrôles ou audits.

Les contrôles de la qualité peuvent comprendre des contrôles inopinés, de type « client mystère ». Ces contrôles doivent se faire dans le respect des règles de sécurité (en particulier respect des plans de prévention hygiène et sécurité).

Dans les autres cas de contrôle et d'audit, l'Entreprise est informée de la décision d'audit du STIF, au minimum 15 jours ouvrés avant la date d'intervention des missions d'audits et de contrôle.

Dans le cadre des audits ou des contrôles, le STIF ou les organismes extérieurs mandatés par le STIF peuvent demander à l'Entreprise, la délivrance de tout élément d'information en lien avec l'offre de services prévue par le présent contrat. Ces éléments sont communiqués par l'Entreprise dans un délai raisonnable.

L'entrave dans l'obtention d'un élément demandé dans le cadre d'un audit ou d'un contrôle fait l'objet de pénalités fixées dans l'Article 75 -.

Les résultats des contrôles et audits (pour leur partie « analyse ») sont obligatoirement communiqués à l'autre partie dans un délai raisonnable fixé d'un commun accord.

Tout écart constaté en faveur du STIF ou de l'Entreprise ou tout manquement dans l'allocation des fonds versés par le STIF fait l'objet d'un reversement au profit du STIF ou de l'Entreprise.

Par ailleurs, si un audit fait apparaître un manquement aux dispositions du présent contrat, l'Entreprise s'expose à l'application des pénalités correspondantes. Il appartient au STIF, et à lui seul, de tirer les conclusions relatives aux insuffisances relevées lors des vérifications.

En cas de désaccord persistant sur les résultats des audits ou des contrôles la procédure de conciliation est engagée par la partie la plus diligente dans les conditions prévues à l'Article 85 - du présent contrat.

CHAPITRE II - VIE DU CONTRAT.

Article 72 - Responsabilité.

L'Entreprise est seule responsable des dommages de toute nature subis par les tiers, les usagers et les fournisseurs dont le fait générateur trouve sa source dans l'exploitation du service.

Elle s'engage à garantir intégralement le STIF contre tous litiges, demandes ou recours indemnitaires qui seraient dirigés contre lui à raison de tels dommages.

Article 73 - Assurances.

L'Entreprise s'engage à contracter auprès d'une ou plusieurs compagnies d'assurances notoirement solvables, toutes les polices d'assurances nécessaires à la couverture des risques suivants :

- Dommages matériels, y compris bris de machine, aux biens mobiliers affectés à l'exploitation du service, quel qu'en soit le propriétaire à la date du sinistre. Devront impérativement figurer parmi les faits générateurs des dommages le vol, l'incendie, le vandalisme et le dégât des eaux ;
- Responsabilité civile professionnelle générée par l'exploitation du service.

L'Entreprise justifie de la souscription de ces polices dans les 45 jours à compter de la prise d'effet du présent contrat.

Le STIF peut exiger à tout moment la preuve du paiement régulier des primes à leur date normale d'échéance.

L'Entreprise s'engage par ailleurs à :

- Prévenir immédiatement et par tous moyens le STIF en cas de retard dans le paiement des primes de la part de l'Entreprise. Le STIF a la faculté de se substituer à l'Entreprise défaillante pour effectuer ce paiement, sans préjudice de recours contre ce dernier.
- Affecter intégralement l'indemnité versée par la compagnie d'assurance à la remise en état des biens affectés au service dont l'exploitation est confiée à l'Entreprise par le présent contrat.

Les travaux y afférents sont réalisés sous le contrôle du STIF suivant un échéancier mis au point d'un commun accord entre le STIF et l'Entreprise ; les travaux de remise en état débutent immédiatement après le sinistre, sauf cas de force majeure ou impossibilité liées aux conditions d'exécution des expertises. L'Entreprise ne peut prétendre à aucune indemnité pour plus-values éventuelles résultant de ces travaux.

Les parties prennent toute disposition pour éviter, autant que possible, qu'il y ait interruption dans l'exécution du service, que ce soit du fait du sinistre ou du fait des travaux de remise en état engagés à la suite du sinistre.

L'Entreprise et ses assureurs renoncent à tout recours contre le STIF pour tous les dommages évoqués aux présentes et réciproquement.

Article 74 - Garantie

L'Entreprise présente soit une garantie à première demande soit une garantie maison mère dans les conditions prévues ci-dessous.

Article 74-1 - Garantie à première demande

Dans un délai de trois mois à compter de la notification du présent contrat, l'Entreprise fournit au STIF une garantie à première demande, d'un montant de 6% du chiffre d'affaire.

Cette garantie a pour objet de couvrir :

- le paiement des pénalités dues par l'Entreprise, en cas de non versement dans les conditions prévues à l'Article 75 -;
- les coûts d'une éventuelle remise en état du matériel ou des immeubles mis à disposition par le STIF ou des biens susceptibles d'être repris par le STIF en fin de contrat ;
- le remboursement des dépenses engagées par le STIF – ou par un tiers qu'il se sera fait substituer – pour l'exécution des mesures provisoires prévues à l'Article 77 -(Cas de la mise en régie provisoire)

Cette garantie sera actionnée par le STIF, après mise en demeure adressée à l'Entreprise et demeurée infructueuse dans le délai de 7 jours calendaires.

Tout appel au garant par le STIF en application du présent article prend la forme d'une notification et doit :

- être adressée par lettre recommandée avec accusé de réception indiquant le montant des sommes dues et le motif de la mise en œuvre de cet article ;
- être signée par un représentant habilité du STIF ;
- comporter en annexe, une copie de la mise en demeure adressée à l'Entreprise et préciser que dans le délai imparti cette dernière n'a pas rempli ses obligations ;
- indiquer dans quels délais doivent être versées les sommes dues.

Parallèlement, un titre exécutoire sera émis et transmis à l'établissement bancaire, dont une copie sera transmise à l'Entreprise.

L'engagement de la société bancaire figurera en Annexe F.3.

Article 74-2 - Garantie maison mère

Dans le délai de trois mois suivant la prise d'effet du présent contrat, l'Entreprise fournit au STIF une lettre garantie « Maison mère » qui sera jointe en Annexe F.3 pour un montant plafonné à 6 % du chiffre d'affaires annuel.

Cette garantie a pour objet de couvrir :

- le paiement des pénalités dues par l'Entreprise, en cas de non versement dans les conditions prévues à l'Article 75 -
- les coûts d'une éventuelle remise en état du matériel ou des biens susceptibles d'être repris par le STIF en fin de contrat ;

- le remboursement des dépenses engagées par le STIF – ou par un tiers qu’il se sera fait substituer – pour l’exécution des mesures provisoires prévues à l’Article 77 - (cas de la mise en régie provisoire).

Cette garantie sera actionnée par le STIF, après mise en demeure adressée à l’Entreprise et demeurée infructueuse dans le délai de 7 jours calendaires.

Tout appel au garant par le STIF en application du présent article prend la forme d’une notification et doit :

- être adressée par lettre recommandée avec accusé de réception indiquant le montant des sommes dues et le motif de la mise en œuvre de cet article ;
- être signée par un représentant habilité du STIF ;
- comporter en annexe, une copie de la mise en demeure adressée à l’Entreprise et préciser que dans le délai imparti ce dernier n’a pas rempli ses obligations ;
- indiquer dans quels délais doivent être versées les sommes dues.

Parallèlement, un titre exécutoire sera émis et transmis à la société mère, ainsi qu’à l’Entreprise.

Le garant peut opposer au STIF toutes les exceptions et invoquer tous moyens de défense dont le Délégué bénéficie au titre du présent contrat.

CHAPITRE III - SANCTIONS – FIN DE LA CONVENTION - INDEMNITES

Article 75 - Sanctions Pécuniaires.

Après mise en demeure par voie de lettre recommandée avec accusé de réception restée sans réponse pendant 15 jours, des sanctions pécuniaires pourront être prononcées par le STIF à l'encontre de l'Entreprise, sans préjudice des dommages et intérêts auxquels celle-ci pourrait être tenue par ailleurs :

- en cas de non mise en place de la garantie prévue à l'Annexe F.3, l'Entreprise sera redevable de plein droit d'une pénalité d'un montant forfaitaire de 15000 € par mois de retard ;
- en cas de non soumission de l'un des documents que l'Entreprise est tenu de présenter au titre des présentes, l'Entreprise sera redevable de plein droit d'une pénalité d'un montant forfaitaire de 1000 € par mois de retard ;
- en cas de non communication d'informations dans l'un des documents que l'Entreprise est tenue de présenter au titre des présentes. L'Entreprise sera redevable de plein droit d'une pénalité d'un montant forfaitaire de 500 € par mois de retard, tant que les documents complets n'auront pas été communiqués au STIF ;
- en cas de non respect des conditions relatives au réemploi du matériel roulant précisées à l'Article 43-4 - du présent contrat. L'Entreprise sera redevable de plein droit d'une pénalité d'un montant forfaitaire de 10 € par kilomètre irrégulier réalisé Cette pénalité s'applique notamment à partir du premier kilomètre réalisé au-delà du seuil autorisé à l'Annexe F.4 de l'offre de référence, ou effectué – hors cas d'autorisation expresse du STIF- en dehors d'Ile-de-France ..

Le STIF peut toutefois décider de ne pas les appliquer en considération des difficultés particulières et inhabituelles rencontrées par l'Entreprise, des agissements imputables à un tiers, et des efforts déployés par l'Entreprise pour s'acquitter de bonne foi de ses obligations.

Ces pénalités font l'objet de l'émission, à la fin de chaque mois, d'un titre de recette exécutoire qui devra être réglé dans un délai de 45 jours, après émission, sous peine d'application, de plein droit et sans mise en demeure, d'intérêts moratoires au taux d'intérêt légal, majoré de deux points.

Article 76 - Sanctions coercitives.

Le STIF peut procéder à la mise en régie provisoire aux frais de l'Entreprise, sauf cas de force majeure ou causes exonératoires de responsabilité, dans les hypothèses suivantes :

- La sécurité publique vient à être compromise. L'exécution d'office est précédée d'une mise en demeure restée sans effet dans un délai fixé par le STIF et approprié au cas d'espèce.
- Si le service n'est pas exécuté ou s'il n'est exécuté que partiellement, le STIF peut également prendre provisoirement, aux frais de l'Entreprise, toutes les mesures nécessaires à la continuité de l'exploitation du service.

Article 77 - Sanction résolutoire.

Sauf cas de force majeure ou causes exonératoires de responsabilité, le STIF peut résilier la convention de plein droit et sans qu'il soit besoin de remplir aucune formalité judiciaire, notamment dans les cas suivants :

- liquidation judiciaire de l'Entreprise ;
- dissolution de l'Entreprise ;
- cession du bénéfice du présent contrat à un tiers sans son autorisation ;
- radiation devenue définitive de l'Entreprise du registre des transports valant interdiction pour cette dernière d'exercer l'activité de transport public routier ;
- interruption non justifiée de plus de 30 jours consécutifs de l'exploitation de tout ou partie des services ;
- manquement grave ou répété des engagements contractuels pris par l'Entreprise à travers le présent contrat, après une mise en demeure non suivie d'effet dans le délai d'un mois ;
- manquement grave ou répété en matière de sécurité, et notamment de défaut grave d'entretien des installations ou du matériel mettant en péril les usagers par l'Entreprise.

La résiliation requiert une délibération du Conseil du STIF, notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception. Cette mesure devra être précédée d'une mise en demeure restée sans effet dans le délai de 10 jours.

En cas de résiliation anticipée et quel qu'en soit le motif, toutes dispositions stipulées au présent contrat qui en régleraient la fin trouveront à s'appliquer pleinement.

Article 78 - Résiliation.

Le STIF peut résilier unilatéralement le présent contrat à tout moment pour des motifs d'intérêt général. Cette résiliation est notifiée à l'Entreprise par lettre recommandée avec accusé de réception et moyennant un préavis de neuf (9) mois.

En cas de rupture anticipée du présent contrat à l'initiative du STIF pour des motifs d'intérêt général, celui-ci s'engage à verser à l'Entreprise, en réparation du préjudice subi, une indemnité conforme à la législation et aux principes jurisprudentiels en vigueur.

Les sommes dues à l'Entreprise au titre du présent article sont versées dans les trois mois de la date de résiliation.

De la même façon, l'Entreprise peut résilier le contrat moyennant un préavis de neuf (9) mois à tout moment des présentes, sans préjudice des dommages et intérêts auxquels celle-ci peut être tenue par ailleurs.

Article 79 - Sort des biens en fin de convention.

Article 79-1 - Biens appartenant au STIF.

A l'échéance normale ou anticipée du contrat, l'Entreprise est tenue de remettre au STIF, en état normal d'entretien et à titre gratuit, tous les biens et équipements mis à sa disposition par le STIF, sur le fondement de l'Article 38 - et des Annexes D.1 et D.2 des présentes.

Au jour de la cessation du présent contrat, le STIF est subrogé à l'Entreprise dans tous ses droits et obligations envers des tiers.

Six mois avant la fin de l'exploitation, les parties estiment et arrêtent, à l'amiable ou à dire d'expert, les travaux nécessaires à la remise en bon état d'entretien et de fonctionnement, compte tenu d'un usage normal des installations, équipements et matériels mis à la disposition de l'Entreprise par le STIF.

L'Entreprise exécute ces travaux avant l'expiration du présent contrat ou verse au STIF une indemnité correspondant à leur montant, au plus tard à l'expiration du présent contrat.

Un inventaire physique des biens est effectué contradictoirement entre les parties 2 mois avant la fin de l'exploitation. Cet inventaire est validé ou modifié le jour de la fin du contrat en présence ou non d'un huissier de justice. Suite à cet inventaire définitif, les clés des bâtiments sont remises au STIF par l'Entreprise.

Article 79-2 - 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, à la valeur nette des « amortissements prévus » au plan d'investissement et des subventions d'investissement reçus, tout ou partie du matériel roulant qu'il jugerait nécessaires à l'exploitation.

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 79-3 - 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 79-4 - Les opérations de remplacement (projet)

Les opérations visées par le présent article sont celles permettant le remplacement d'un immeuble ou d'une dépendance d'immeuble nécessaire à la réalisation du service public par d'autres installations répondant mieux aux exigences de l'exploitation ou de la technique (les « opérations de remplacement »).

Une opération de Remplacement a pour objet le financement, en tout ou en partie, de la construction, l'aménagement ou l'acquisition d'un bien nécessaire à la poursuite de l'activité de l'Entreprise.

Compte tenu de la complexité des opérations en cause, et notamment de leur déroulement selon une durée importante qui ne trouvera sa conclusion qu'une fois levés les divers aléas contractuels et administratifs auxquels leur mise en œuvre est subordonnée, le processus décisionnel se déroulera en deux phases :

1. Accord de Principe.

Afin d'obtenir l'accord de principe du STIF l'autorisant à entreprendre une opération de remplacement, l'Entreprise devra présenter au STIF un dossier détaillé précisant tout à la fois les remplacements prévus et justifiant les aliénations et éventuelles acquisitions envisagées.

Ce dossier comprendra l'ensemble des éléments qu'aura pu recueillir l'Entreprise, en phase de faisabilité, de nature à étayer sa démarche :

- aspect stratégique et technique de l'opération,
- montage juridique envisagé et analyse des raisons pour lesquelles le montage proposé est retenu,
- partenaires pressentis,
- éléments de coût (connaissance du marché, évaluation des services fiscaux si elle est connue...)
- planning prévisionnel,
- modalités de financement,
- .../...

Pour ce faire l'Entreprise sera autorisée à effectuer, sous sa responsabilité, toutes démarches de nature à lui permettre d'apprécier la faisabilité de l'opération et initialiser les démarches nécessaires à la poursuite éventuelle de sa proposition (consultation de promoteur/ investisseurs, négociation et signature de protocoles d'intention non contraignants etc...).

L'Entreprise tiendra le STIF informé de ces démarches, au fur et à mesure qu'elles seront entreprises.

Après réception et étude du dossier détaillé, le STIF, par courrier de son Directeur Général, transmet à l'Entreprise un accord de principe.

Le STIF demeure entièrement libre d'accepter ou de refuser de donner cet accord de principe. Le STIF informera néanmoins l'Entreprise des motifs qui l'ont conduit à refuser l'accord de principe.

En cas de refus, l'Entreprise fera son affaire des conséquences de cette décision sur les éventuels engagements précontractuels qu'elle aura pu souscrire.

En cas d'accord de principe, l'autorisation du STIF vaudra autorisation donné à l'Entreprise pour engager toutes démarches en vue d'aboutir à la signature d'avant-contrats avec les partenaires à l'opération.

Pendant cette phase de mise au point, le STIF sera tenu informé de l'avancement du dossier au cours de réunions trimestrielles avec l'Entreprise. Au moins une fois par an, cette information prendra également la forme d'un rapport écrit. Une information complémentaire écrite (comportant une copie de la demande de permis de construire et de démolir) devra être fournie au STIF préalablement au dépôt par l'Entreprise de la demande du ou des permis de construire se rapportant à l'opération de remplacement.

2. Deliberations des Organes deliberants.

Au terme des discussions, les modalités juridiques et économiques de l'opération de remplacement seront arrêtées dans un document contractuel signé entre le STIF, l'Entreprise et éventuellement les différents partenaires qui concourent à sa réalisation.

Cet engagement sera signé sous condition suspensive de l'agrément des organes délibérants respectifs de l'Entreprise et du STIF, ainsi que sous les conditions suspensives usuelles en pareille matière (droit de préemption, obtention des autorisations de construire éventuellement nécessaire, devenues définitives,...).

Article 80 - Continuité du service en fin de contrat

Le STIF aura la faculté, sans qu'il en résulte un droit à indemnité pour l'Entreprise, de prendre pendant la dernière année du présent contrat toute mesure pour assurer la continuité du service public, en réduisant autant que possible la gêne qui en résulterait pour l'Entreprise.

D'une manière générale, le STIF pourra prendre toutes les mesures nécessaires pour faciliter le passage progressif du présent contrat au nouveau régime d'exploitation ou au nouvel exploitant.

A la fin du présent contrat, le STIF ou le nouvel exploitant sera subrogé aux droits de l'Entreprise.

Article 81 - Reprise des autres contrats et engagements de l'entreprise

1. Dans un délai d'un an avant le terme du contrat, l'Entreprise adresse au STIF copie de l'ensemble des contrats nécessaires à la réalisation du service de référence et susceptibles d'être poursuivis au-delà du terme du contrat.

Elle lui adresse en particulier les baux immobiliers conclus par l'Entreprise pour les biens nécessaires à la réalisation du service de référence.

En cas de cessation du présent contrat (échéance normale ou anticipée), pour quelque cause que ce soit, le STIF se réserve le droit de poursuivre ou de faire poursuivre ces contrats par le tiers de son choix.

Cette faculté ouverte au STIF ou à un éventuel successeur devra néanmoins tenir compte, pour ce qui concerne les baux immobiliers, de la spécificité de chaque dépôt bus, et notamment de leur affectation, en tout ou partie, pour la réalisation du service de référence

Le STIF notifie sa décision à l'Entreprise et à son cocontractant dans un délai de 2 mois à compter de la date de notification de la résiliation ou 9 mois avant l'échéance du contrat.

2.

L'Entreprise devra veiller à ce que soient insérées dans les contrats qu'elle passe avec des tiers, les stipulations propres à permettre l'application du présent article.

Dans un délai de 3 mois à compter de la prise d'effet du présent contrat, l'Entreprise fera ses meilleurs efforts pour mettre en les contrats passés par l'Entreprise avec des tiers avant le présent contrat devront être mis en conformité avec les stipulations du présent article.

Il est bien entendu que les stipulations du présent article ne concernent pas :

- les contrats passés par l'Entreprise en application d'un contrat passé pour son compte par une société la contrôlant (au sens de l'article L.233-3 du Code de commerce) ;
- les contrats passés par l'Entreprise avec une société la contrôlant ou placée sous le même contrôle (notamment les contrats d'assistance technique).

3. En cas de méconnaissance par l'Entreprise d'une des stipulations du présent article, qui rendrait notamment impossible la poursuite par le STIF ou tout tiers désigné par lui de l'un des contrats, le STIF pourra obtenir une prestation de même nature, aux frais et risques de l'Entreprise.

4. Un an avant la cessation du présent contrat, l'Entreprise communique au STIF les informations nécessaires à la mise en application de l'article L 1224-1 du code du travail.

Article 82 - Engagements financiers à la fin du contrat

Au terme du présent contrat, l'Entreprise établit dans le délai d'un mois, un état des créances et des dettes reprises par le STIF ou le successeur et assumées par ces derniers.

Cet état détaillé fera notamment apparaître :

- les charges payées par l'Entreprise et couvrant une période n'entrant pas dans le périmètre de son contrat d'exploitation ;
- les sommes, quelles qu'en soient la nature, origine ou destination, subsistant dans son patrimoine et versées par des tiers, personnes privées ou publiques, sous forme de concours, subventions ou participations afin de contribuer au développement des moyens du service public exploité couvrant une période en dehors des ses obligations inhérentes au présent contrat ne faisant plus partie de son contrat d'exploitation ;

- les sommes qu'elle a constituées, provisionnées ou réservées dans ses documents comptables et budgétaires afin de garantir le parfait paiement à leur échéance normale des obligations légales, réglementaires ou contractuelles dans lesquelles le STIF ou le successeur seront tenus de se substituer à lui à raison du transfert ou de la reprise du service ;
- les charges à payer, relatives à tout contrat annuel qui sera cédé au STIF ou au successeur au prorata du temps du dernier contrat d'exploitation ;
- une somme correspondant aux droits acquis par les salariés transférés en vertu de l'Article L 1224-1 du code du travail et non échus à la date du transfert du service public confié, lorsqu'il résulte de ce transfert que le STIF ou le successeur seront tenus de l'intégralité de ces droits à leur échéance ;
- les provisions passées, entre autres, pour départ à la retraite ;
- et toute autre charge liée à l'exploitation du service confié incombant à l'Entreprise.

Si cet état fait apparaître un solde en faveur de l'Entreprise, alors le successeur verse ce solde à l'Entreprise, dès le début de son exploitation.

Si cet état fait apparaître un solde en faveur du successeur, alors le l'Entreprise verse ce solde au successeur, dès la fin de son exploitation.

Cet état devra impérativement être validé par l'expert comptable de l'Entreprise, ainsi que par le STIF. Un protocole transactionnel peut valider l'accord financier.

A la fin du contrat, si le programme prévisionnel d'investissement n'a pas été réalisé en totalité (en volume et/ou en valeur), alors l'entreprise verse au STIF l'écart entre le montant réel d'investissement et le montant prévisionnel.

Les sommes dues en application des dispositions du présent Article sont versées en capital dans les 3 mois suivant le terme de du présent contrat et à défaut, portent intérêt au taux applicable en matière d'intérêts moratoires des marchés publics.

CHAPITRE IV - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 83 - Révision et sauvegarde.

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

Pour apprécier l'impact de ces événements, les parties s'appuient sur toutes données économiques et financières utiles et disponibles. La révision du contrat peut notamment intervenir dans les cas suivants :

- si une vérification de toute nature réalisée par le STIF montre que le STIF supporte des charges indues ou bien qu'une contribution versée par le STIF est excessive notamment du fait d'un changement de méthode comptable, les parties conviennent d'examiner ensemble les modalités d'ajustement des contributions du STIF ;
- en cas de modifications législatives et réglementaires en matière sociale, fiscale, para fiscale et d'imposition de toute nature (évolution de taux fiscaux, création ou suppression d'impôts, taxes et redevances ou changements de règles déterminant l'assiette, les taux ou les modalités de calcul des impôts, taxes et redevances) venant affecter les impôts et/ou taxes et/ou charges autres que ceux couverts par la contribution versée par le STIF ;
- Plus particulièrement, en cas de remise en cause, quelle qu'en soit l'origine, de l'abattement supplémentaire de 20 % pour frais professionnels dont bénéficie le personnel de conduite de l'Entreprise à la date d'entrée en vigueur du présent contrat.
- En cas de cession de l'entreprise ou de modification de la structure de détention du capital de l'entreprise titulaire du contrat.

Les Parties procèdent à l'amiable au réexamen des conditions financières sur l'initiative de l'une d'elles et sur la base des éléments justificatifs fournis par celle-ci.

Article 84 - Recours à la procédure d'avenant.

Article 84-1 - Cas général.

Le présent contrat et ses annexes autres que celles listées à l'Article 84-2 - ne peuvent être modifiées que par voie d'avenant écrit et signé par les personnes dûment habilitées à cet effet par chaque parties.

Article 84-2 - Cas particulier.

Les Annexes susceptibles d'être modifiées par simple accord entre le STIF et l'Entreprise, sans qu'il soit nécessaire de passer un avenant au présent contrat sont :

- Annexe A.3: Service de référence
- Annexe A.4: Autres Conventions
- Annexe A.5: Tableau de bord 1-Suivi de la non-réalisation
- Annexe A.6 Tableau de bord 2-Suivi de l'offre de référence

- Annexe B.1: Système de qualité de service et indicateurs et tableaux de bord

- Annexe B.2: Synthèse
- Annexe B.3: Protocole sur les échanges de données entre l'entreprise et la base de données communautaire du STIF et annexe technique
- Annexe B.6: Tableau de bord-Suivi du remboursement voyageur
- Annexe B.7: Formulaire des réclamations PMR
- Annexe B.9 Application de la norme SIRI en Ile-de-France

- Annexe C.6: Réseau de dépositaires ; ;
- Annexe C.7: Réseau d'Agences

- Annexe D.1: Etat du parc de véhicules
- Annexe D.2: Plan d'investissement
- Annexe D.3: Etat des lieux et inventaire
-
- Annexe E.2: Evaluation du trafic par les comptages
- Annexe E.4: Modèle de facture de régularisation annuelle

- Annexe F.1: Marques
- Annexe F.2: Tableaux du rapport annuel (volet général et volet financier)

Ces modifications sont notifiées par courrier simple à l'Entreprise.

Dans ces cas, si la modification apportée a une conséquence économique, les Parties conviennent de se rapprocher pour en mesurer les effets et, éventuellement, en tenir compte par voie d'avenant.

Article 85 - Procédure de conciliation.

En cas de litige né de l'interprétation ou de l'exécution de la présente Convention, les parties pourront mettre en œuvre, sans que ce soit un préalable obligatoire à toute contestation juridictionnelle, une procédure de conciliation selon les modalités suivantes :

- La mise en œuvre de la procédure est décidée par l'une ou l'autre partie
- Chaque partie désigne un expert dans les 10 jours qui suivent,
- Les experts remettent leurs conclusions aux parties sous 10 jours,

La consultation des experts constitue un avis qui ne s'impose pas aux parties.

Article 86 - Redressement, liquidation judiciaire et contrôle fiscal.

L'Entreprise porte sans délai à la connaissance du STIF l'ouverture d'une procédure de redressement ou de liquidation judiciaire à son encontre, ainsi que le résultat même provisoire de tout contrôle fiscal.

Article 87 - Jugement des contestations.

Sous réserve des stipulations de l'Article 85 -, les contestations qui s'élèvent entre le STIF et l'Entreprise au sujet de l'interprétation et de l'exécution du présent contrat, sont soumises au Tribunal Administratif de Paris.

Article 88 - Election de domicile.

Pour l'application des dispositions du présent contrat, les parties font élection de domicile :

- le STIF, en son siège administratif, 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris;
- l'Entreprise, en son siège social.

Les notifications ou mises en demeure faites entre les parties au titre des dispositions du présent contrat sont valablement effectuées par lettre recommandée avec avis de réception, adressée à leur domicile respectif dans le ressort de l'exploitation.

Article 89 - Non validité partielle.

Si une ou plusieurs dispositions du présent contrat se révélaient nulles ou étaient tenues pour non valides ou déclarées telles en application d'une loi, d'un règlement ou d'une décision définitive d'une juridiction compétente, les autres dispositions gardent toutes leurs force et leur portée sauf si la ou les dispositions invalides présentaient un caractère substantiel et que leur disposition remettait en cause l'équilibre contractuel.

Les parties feront leurs meilleurs efforts pour substituer à la disposition invalidée une disposition aussi valide que possible ayant un effet équivalent.

Fait à Paris, en 4 exemplaires, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise

**CONVENTION PARTENARIALE STIF / COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION
ARGENTEUIL BEZONS / COMMUNAUTE DE COMMUNES DE LA BOUCLE DE LA
SEINE / TVO DANS LE CADRE DE LA CONCLUSION
DU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 DU RESEAU R'BUS**

La présente convention est établie 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 39bis-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 9 décembre 2009.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

*La Communauté d'Agglomération d'Argenteuil Bezons, dont le siège est situé 1 rue Jean Carasso, 95870 Bezons, représentée par son Président **Philippe DOUCET**, autorisé à signer la présente par délibération en date du [...]*

ET

*La Communauté de Communes de la Boucle de la Seine, dont le siège est situé au 51/57 Boulevard de la République – Bâtiment 4 – 78400 CHATOU représentée par son Président **Christian MUREZ**, autorisé à signer la présente par délibération en date du [...]*

Ensemble ci-après dénommée « les Collectivités »,

d'une seconde part,

La Société des Transports du Val d'Oise (TVO), Société Anonyme au Capital de 205 000 €, inscrite au RCS de Pontoise sous le n° B 314 388 950, dont le Siège social est situé 1, Chemin du Clos Saint Paul, 95210 Saint Gratien, représentée par **David COLON**, agissant en qualité de Président

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une troisième part,

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

Préambule

Les 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 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 du 14 novembre 1949 selon lequel les entreprises privées, comme les entreprises publiques, disposent d'autorisations unilatérales par ligne qui leur sont attribuées par le STIF.

Par délibération du 13 décembre 2006, le Conseil du STIF a défini une nouvelle architecture contractuelle qui vise notamment à renforcer son rôle d'autorité organisatrice en matière de définition de l'offre, du niveau de service, ainsi qu'en matière de performance des entreprises de transport et de transparence financière.

Cette architecture contractuelle en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2007 est encadrée par les dispositions d'un cahier des charges régional répondant aux caractéristiques suivantes :

- L'engagement d'une contractualisation sur une durée totale de 10 ans (du 1^{er} janvier 2007 au 31 décembre 2016) ;
- L'enchaînement, sur cette période, de deux contrats avec la même entreprise (sans mise en concurrence) :

➤ un 1^{er} contrat – dit « **contrat de type I** » – 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 II** » – 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 applicables à cette date.

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

Les collectivités sont des partenaires essentiels qui partagent et renforcent par leur action historique les objectifs définis par le STIF. Elles entendent, dans le cadre des compétences reconnues au STIF, continuer à participer activement à l'amélioration et au développement des transports publics sur l'ensemble de leurs territoires.

Dans cet objectif et parallèlement à la conclusion du Contrat d'exploitation de type 2 avec l'Entreprise en charge de l'exploitation du réseau, le STIF et les Collectivités déterminent le rôle que ces dernières entendent jouer dans le fonctionnement quotidien du réseau ainsi que les participations financières respectives.

La présente convention, qui n'a pas pour objet de déléguer tout ou partie des compétences du STIF aux collectivités, constitue en outre une opportunité de fixer le cadre des relations contractuelles qui pourront être reprises et enrichies dans l'éventualité où, à terme, les Collectivités seraient désignées Autorité Organisatrice de Proximité.

Enfin, cette convention est étendue à l'Entreprise en charge de l'exploitation du réseau afin de lui rendre opposable l'ensemble des dispositions de l'accord conclu entre le STIF et les Collectivités.

Les dispositions de la présente convention précisent celles de la convention d'exploitation de Type 2 et l'emportent sur ces dernières en cas de divergence.

Pour les collectivités :

L'Agglomération d'Argenteuil Bezons et la Communauté de la Boucle de la Seine s'engagent au côté du STIF pour garantir l'amélioration de la desserte du territoire en transport collectifs.

A travers leurs documents de planification (PLD) et leurs projets, les collectivités œuvrent dans le sens du développement des modes de transports propres. Depuis 1985, elles poursuivent leurs actions :

- priorité bus aux feux, aménagement de voirie en faveur des TC, couloirs bus,
- mise en accessibilité des arrêts de bus,
- système d'information dynamique aux arrêts,
- harmonisation de la signalétique aux arrêts, espaces d'information partagés entre transporteurs,
- plan local de déplacements sur la CCBS et en cours d'élaboration sur l'agglomération d'Argenteuil Bezons,
- contrats de pôle,
- comités d'axe,
- contrat de réseau vert.

La durée de cette convention doit viser à atteindre les objectifs fixés par Plan Régional pour la qualité de l'air et le Plan de Déplacement Urbain de la Région Ile-de-France. Ces documents énoncent les objectifs de réduction du trafic routier identifié par la Région comme le principal polluant pour les particules et les oxydes d'azote, notamment en favorisant de manière ambitieuse l'amélioration de l'offre et la qualité des transports collectifs et réduire l'usage des voitures et des deux roues motorisés.

Une desserte satisfaisante en transport public est aussi gage de développement économique local mais aussi régional.

Les collectivités soulignent l'importance du développement de l'offre en transport public pour aboutir, si possible à l'échéance de la présente convention, à un niveau d'offre comparable à celui de la proche couronne, aussi bien quantitativement que qualitativement.

Les principaux objectifs des collectivités sont les suivants :

1. Améliorer la desserte des pôles d'emploi et zones d'activités et des secteurs d'habitation, notamment éligibles à la politique de la ville.
2. Etendre le service en soirée sur les lignes principales inscrites au PDU ou structurantes des PLD.
3. Mettre en œuvre l'accessibilité pour tous, conformément à la loi 2005-102 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes *handicapées* du 11 février 2005
4. Adapter et la moderniser le système d'information dynamique devenue obsolète.
5. Mettre en services des véhicules plus propres et dresser un bilan carbone du réseau et engager, en collaboration avec l'Entreprise, toute action conforme aux principes du développement durable...
6. Assurer un bon maillage des territoires, et la complémentarité avec les autres modes de transports existants,
7. Prendre en compte les évolutions prochaines de l'offre de transport, notamment le développement du réseau de tramway, pour garantir un service de transport cohérent et adapté.

8. Mettre en œuvre un « Plan de transport adapté » et plan d'information des voyageurs à mettre en œuvre en cas de perturbation.

Les parties affirment dans ce cadre leur volonté partagée de travailler à la qualité du service rendu, à la bonne desserte des équipements, parcs d'activités ou secteurs d'habitat. Elles œuvrent ensemble à la bonne coordination des différents modes de transport. Elles conviennent de la nécessité de valoriser l'image du transport public, de promouvoir son usage. Elles inscrivent leurs relations dans un partenariat fondé sur la transparence et la clarté des engagements de chacun, le souci de la maîtrise financière.

Ceci exposé, il est convenu entre les parties et arrêté ce qui suit.

1. Objet de la convention.

La présente convention s'inscrit dans le cadre du Cahier des charges régional qui traduit les rôles respectifs :

- du STIF, Autorité organisatrice qui fixe, conformément à l'ordonnance n°59-157 du 7 janvier 1959, les relations à desservir, désigne les exploitants, définit les modalités techniques d'exécution ainsi que les conditions générales d'exploitation et de financement des services et veille à la cohérence des programmes d'investissement. ;
- des collectivités territoriales qui souhaitent accompagner la mise en œuvre du contrat d'exploitation de type 2 ;
- de l'Entreprise exploitant les lignes de transport public de voyageurs inscrites au plan de transport.

Cette convention a pour objet de définir les conditions dans lesquelles la Communauté d'Agglomération d'Argenteuil Bezons et la Communauté de Commune de la Boucle de la Seine accompagnent l'exécution du contrat d'exploitation des lignes de transport public du réseau R'Bus, desservant les communes d'Argenteuil, Bezons, Sartrouville, Houilles, Enghien-les-Bains, Sannois et Epinay, définies dans le contrat d'exploitation n° CT2/004 conclu avec l'entreprise T.V.O. (Transports du Val d'Oise).

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 1^{er} janvier 2010, et le 31 décembre 2016. Conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur, la présente convention ne pourra pas être renouvelée par tacite reconduction.

3. Réseau / lignes entrant dans le champ d'application de la convention – offre de référence

L'ensemble des lignes composant le périmètre du réseau sont définies en Annexe 1.

4. Le comité de suivi.

4.1. 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 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.

Ce comité reprendra dans sa composition la représentativité des parties prenants du présent contrat, à savoir :

Pour le STIF : 1 représentant qui présidera le comité.

Pour les Collectivités : 2 représentants, nommés respectivement par les Présidents de chaque collectivité.

Pour l'Entreprise : 2 représentants, nommés par le Président de T.V.O.

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 R'bus et de guider son évolution.

Il examine toutes les questions relatives à la programmation de l'offre et 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.

L'ordre du jour du comité de suivi est établi conjointement entre le STIF et les Collectivités 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 avant la session du comité.

L'Entreprise transmet aux Collectivités, préalablement à la réunion du Comité de suivi, les documents détaillés relatifs à l'exécution du service réalisé comportant notamment les éléments à caractère techniques et financiers qui figurent dans le rapport annuel transmis au STIF.

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

Le comité se réunit annuellement dans les locaux des Collectivités, ainsi qu'à la demande expresse d'une ou des parties, en tant que de besoin, justifiée 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 rédigé par le STIF et validé par l'ensemble des parties.

4.2.Attributions

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 ci-dessous ;
- de l'évolution de la fréquence de chaque ligne.
- des projets relatifs à la vie du réseau ;
- des participations financières des partenaires ;

- et de tout autre sujet à la demande d'une des parties.

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.

5.1. Modifications temporaires

Elles recouvrent le cas de travaux (inférieurs à un an) et perturbant de façon significative l'exploitation normale du service : déviation ou exploitation en mode dégradé.

Les événements exceptionnels peuvent nécessiter des renforts d'offre ponctuels, afin de pouvoir assurer l'amplitude et la fréquence souhaitées à l'occasion d'une manifestation particulière pour une ou plusieurs lignes.

Par dérogation à la procédure approuvée par le conseil du STIF du 13 décembre 2006, ce type de modification ne requiert pas l'accord préalable du STIF, mais requiert l'accord préalable des Collectivités dans le cadre de leurs missions telles que définies à l'Article 7.1.5.

Modification temporaire à l'initiative de l'Entreprise : L'Entreprise peut apporter des modifications temporaires à la consistance des services, sous les réserves suivantes : l'information du gestionnaire de la voirie et de la clientèle doit être effectuée dans les meilleurs délais et au minimum huit (8) jours avant la modification.

En aucun cas, l'Entreprise ne peut diminuer l'offre de référence sans en avertir préalablement les Collectivités, dans un délai minimum de huit (8) jours.

Cas particulier des cas de force majeure et de la mise en danger du personnel (agressions, jets de projectiles sur bus, droit de retrait, fuites de gaz ou d'eau sur voie public...).

Lorsque l'Entreprise estime que l'exécution du service peut mettre en danger l'intégrité physique de ses agents suite à des événements inopinés, la possibilité d'aménager en urgence l'exécution du service public lui revient.

L'Entreprise devra alors informer immédiatement les Collectivités de ces mesures de protection du personnel en apportant tous les éléments justificatifs à sa décision d'arrêt provisoire et localisé du service (nature des éléments transmis aux officiers de police judiciaire par exemple, rapport de police...).

Modification temporaire à l'initiative des Collectivités : Les Collectivités peuvent demander à l'Entreprise d'apporter des modifications temporaires à la consistance des services.

Les Collectivités informeront l'Entreprise, dans les meilleurs délais des perturbations sur la voirie et des manifestations éventuelles ; ou mettra en œuvre la procédure d'information entre les communes membres des Collectivités et l'Entreprise. 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, les Collectivités demanderont à leurs services techniques ou ceux de leurs communes membres de transmettre à l'Entreprise les arrêtés de circulation correspondants au moins trois (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'arrêts, les Collectivités informeront l'Entreprise au moins quatre (4) semaines avant le démarrage. L'itinéraire de déviation devra être validé par les Collectivités au moins deux (2) semaines avant le démarrage prévu des travaux.

5.1.1. Modifications temporaires sans incidence financière

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

5.1.2. 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.

5.2.Modifications pérennes

5.2.1. Modifications pérennes sans majoration de la participation du STIF ou des collectivités

Par dérogation à la procédure approuvée par le conseil du STIF le 13 décembre 2006, des ajustements peuvent être effectués par l'Entreprise, sans décision préalable du STIF, mais avec accord préalable des Collectivités dans le cadre de leurs missions telles que définies à l'Article 7.1.5.

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 de plus de 2%.

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 2 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.

5.2.2. Modifications pérennes avec incidence financière

Il peut s'agir d'une augmentation ou le cas échéant d'une réduction de l'offre de référence.

Les propositions de modifications pérennes avec incidence financière sont présentées en comité de suivi, conformément aux dispositions prévues à l'article 4 ci-dessus.

Elles concernent notamment des renforts liés à la desserte de nouveaux quartiers, zones d'activité, établissements scolaires, ainsi que tout pôle générateur de trafic. Elles recouvrent des renforts d'amplitude, de fréquences en heures de pointe et en heures creuses. Elles peuvent s'inscrire dans le cadre d'une restructuration des services permettant de mieux prendre en compte les attentes des usagers. S'agissant de nouveaux itinéraires, elles peuvent constituer un meilleur maillage des liaisons existantes du réseau.

Toute demande de modification substantielle fait l'objet de la part de l'Entreprise d'une étude globale préalable, intégrant les conditions de mise en œuvre des mesures envisagées et leurs conséquences économiques. Les conclusions de cette étude sont présentées au STIF et aux Collectivités dans le cadre d'une réunion spécifique ou à l'occasion de la réunion du Comité de suivi.

La prise en charge du STIF de ces modifications dans le cadre d'un cofinancement tient compte de différents critères dans le cadre de sa politique régionale garante de l'équité territoriale.

A cet égard, et sans caractère d'exhaustivité, on peut en citer plusieurs afin d'illustrer la façon dont les propositions sont examinées par le STIF afin de déterminer son niveau d'engagement financier :

- l'intégration de la proposition de modification dans le cadre de la mise en œuvre d'une politique régionale décidée par son conseil. On peut citer à cet égard, les renforts relatifs aux désenclavements des quartiers en politique de la ville ;
- le taux de charge de la ligne concernée, requérant un renfort de moyens et/ou de fréquences de façon à assurer l'exploitation dans des conditions adéquates de régularité et de sécurité ;
- le niveau de renforts déjà mis en œuvre sur le secteur ;
- le niveau de service et de fréquentation préexistants ;
- l'efficacité de l'Entreprise en particulier du niveau de la qualité de service assuré ;
- l'efficacité du réseau mesurée par différents indicateurs relatifs à l'évolution de la vitesse commerciale, de la fréquentation, du taux de réalisation du service,
- l'estimation du niveau de trafic induit par la modification.

Qu'il finance ou non les moyens complémentaires d'exploitation nécessaires pour une modification de l'offre, le STIF, en application du contrat de type 2, finance (via les reconstitutions de trafic) l'usage supplémentaire induit.

Les critères d'appréciation des Collectivités pour un cofinancement des modifications du service de référence seront examinés lors du comité de suivi.

6. Mise à disposition de biens par les Collectivités

Les Collectivités ne mettent aucun bien à disposition exclusive de l'Entreprise

Cependant sont précisés ci-dessous les éléments de voirie des collectivités et de leurs communes membres qui contribuent au fonctionnement du réseau et le rôle des cocontractants :

Les arrêts de bus :

Le réseau comporte 366 arrêts sur le territoire des collectivités. Un fichier des arrêts est annexé au contrat (Annexe 9).

Ces arrêts sont indiqués par un marquage au sol interdisant le stationnement des autres véhicules que les bus.

Les collectivités garantissent des arrêts de bus accessibles et fonctionnels sauf impossibilité technique avérée (dénivelé, étroitesse des trottoirs...).

L'Entreprise installe les poteaux d'arrêt à l'exception de ceux équipés d'abribus (Cf.ci-dessous), et l'information voyageurs selon les prescriptions du STIF.

Les abribus :

Les arrêts importants sont si possible équipés d'un abribus. La gestion de ces équipements est confiée, par les collectivités ou les communes selon leur propriété, à un prestataire qui assure leur propreté et entretien.

Les collectivités ou leurs communes membres fournissent :

- le bandeau frontal comportant le nom de l'arrêt ;
- les bandeaux latéraux d'indices de lignes ;
- un cadre d'informations.

Les collectivités garantissent l'entretien et la maintenance des abribus et des cadres horaires.

Les collectivités garantissent la fourniture de cadres d'informations supplémentaires si plus de 4 lignes desservent le même arrêt.

Les collectivités pilotent la mise en place de bandeaux d'indices de ligne sur les abribus en collaboration avec les transporteurs.

Les collectivités assurent l'alimentation électrique nécessaire au fonctionnement de l'information dynamique.

Le STIF doit homogénéiser le format des fiches horaires de tous les transporteurs, afin d'optimiser l'utilisation des cadres horaires.

L'Entreprise :

- dispose les éléments d'informations dans le cadre d'information selon les prescriptions du STIF et les met à jour régulièrement (à chaque changement d'horaires) ;
- fournit et dispose les indices de ligne dans les bandeaux latéraux ;
- vérifie le bon fonctionnement de l'information dynamique ;
- supprime les poteaux lorsqu'un abri est présent.

Les voies réservées aux bus

Plusieurs voies sont réservées aux bus (couloir bus à contre sens bd Maurice Berteaux, sites propres bus bd Léon Feix, bd Héloïse, Maurice Utrillo à Argenteuil, rue de Pontoise, rue Emile Zola à Bezons).

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. Il est annexé à la présente convention (Annexe 3).

Cet inventaire est mis à jour par les 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 les Collectivités sur le programme des travaux à exécuter. Elle doit prendre toute disposition pour permettre la bonne exécution des études et des travaux, et de toute autre intervention nécessaire.

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

L'Entreprise utilise les biens et équipements d'exploitation décrits à l'alinéa 1 dans l'état où ils se trouvent et qu'ils déclarent bien connaître, sans aucun recours contre les Collectivités pour quel que motif que ce soit.

L'Entreprise reconnaît ne pas pouvoir exiger de travaux ou de réparations autres que ceux expressément mis à la charge des Collectivité par la présente convention.

7. Association des collectivités au fonctionnement du réseau

7.1. Suivi du réseau

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

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

Conformément à l'article 70 du contrat d'exploitation de type 2, le STIF dispose d'un droit d'audit et de contrôle de la qualité fournie par l'Entreprise, qui peut être exercé par les Collectivités.

Des contrôles peuvent ainsi être réalisés afin de valider les résultats fournis par l'Entreprise ainsi que pour vérifier la bonne mise en œuvre du système de qualité de service.

En cas d'écart significatif entre les mesures mystères réalisées par le STIF et celles réalisées par l'Entreprise, les clauses de l'article 62-3 du contrat d'exploitation de type 2 s'appliquent, pouvant modifier le bonus/malus annuel relatif à la qualité de service. Cette application peut entraîner l'annulation du bonus accordé sur la base des mesures de l'Entreprise, voire l'application d'un malus selon le résultat obtenu par ces contrôles.

Les années où le STIF ne réalise pas de contrôles sur le périmètre du réseau, les Collectivités peuvent, si elles le souhaitent, réaliser elles-mêmes ou par l'intermédiaire d'un prestataire, des contrôles sur tout ou partie des indicateurs du contrat d'exploitation de type 2. Dans ce cas, les Collectivités prennent en charge la totalité des coûts liés à ces contrôles.

La méthode employée pour la réalisation de ces mesures est strictement la même que celle du contrat d'exploitation de type 2 et après validation du cahier des charges par le STIF, les dispositions de l'article 62-3 du contrat d'exploitation de type 2 prennent effet de la même manière que lorsque les contrôles sont réalisés par le STIF. Les écarts sont calculés par indicateur et peuvent donner lieu à pénalité sur le bonus-malus de chaque indicateur concerné.

Les résultats de ces contrôles seront communiqués au STIF dès qu'ils seront établis. Les pénalités éventuelles seront alors appliquées sur l'enveloppe du bonus-malus de l'année en cours.

Le STIF peut par ailleurs contrôler la bonne exécution des mesures mystères réalisées par les Collectivités.

7.1.2. Suivi de l'usage et de l'offre

L'Entreprise transmet aux Collectivités les éléments relatifs au suivi de l'usage du réseau ainsi qu'au suivi de l'offre, transmis au STIF :

- Etat des lieux annuel et évolution de l'usage global du réseau et de l'offre (à partir de la prise d'effet du contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF et l'Entreprise) ;
- Usage et offre par ligne
- Offre non-réalisée.

L'Entreprise doit alerter le comité de suivi sur les graves problèmes de charges rencontrés, les points noirs de circulation et leurs conséquences ainsi que sur les besoins de l'évolution de l'offre.

7.1.3. Suivi des investissements de l'entreprise

L'Entreprise transmet aux Collectivités les éléments relatifs aux investissements qu'elle communique au STIF, dans le cadre du contrat d'exploitation de type 2, 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, les Collectivités seront consultées en Comité de suivi sur le choix du matériel, dans la mesure où cela ne modifie pas le budget prévu pour ces investissements.

7.1.1. Rôle dans l'instruction des modifications d'offres.

Le STIF confie expressément aux Collectivités le soin d'instruire et de décider des modifications temporaires (Article 5.1) et des modifications pérennes sans majoration financière (Article 5.2.1).

7.2.Relation avec les voyageurs

7.2.1. 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 réclamation dans un délai de deux semaines et dans un délai de sept jours pour les réclamations par courrier électronique.

Elle transmet aux Collectivités une synthèse récapitulative trimestrielle, ainsi qu'une synthèse annuelle plus élaborée et claire.

Cette synthèse annuelle des réclamations par lignes et par thèmes, puis par degré de pertinence (fondée/infondée, amenant un traitement, une réflexion ou juste lettre d'AR ou d'excuse...) met en évidence les dysfonctionnements et propose des pistes d'actions.

7.2.2 Comité local des usagers

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, les Collectivités, l'Entreprise, et les usagers. Il s'agit de présenter les informations sur la vie

du réseau aux acteurs représentatifs de la vie locale, selon la volonté de concertation du STIF et des Collectivités.

Ce comité est réuni chaque année. Il peut comprendre outre les représentants du STIF, des Collectivités et de l'Entreprise, d'autres collectivités, des associations d'usagers des transports, des associations de taxi, des conseils de quartiers, des conseils des jeunes, des seniors, des parents d'élèves...

La composition du Comité local des transports est arrêtée conjointement par le STIF et les Collectivités et présentée préalablement à l'Entreprise. L'ordre du jour des thèmes présentés est défini entre le STIF et les Collectivités.

L'Entreprise sera notamment invitée à y présenter un rapport synthétique du fonctionnement annuel du réseau.

7.2.3. 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 4 de la présente convention.

L'Entreprise veille à transmettre dans les mêmes délais au STIF et aux Collectivités le plan de transport adapté et les documents prévus au plan d'information des usagers.

L'information devra être actualisée pour prendre en compte l'évolution de la perturbation.

7.3. Maîtrise d'ouvrage

7.3.1. Fluidité du réseau

Les Collectivités s'engagent à améliorer les conditions de circulation des bus sur les voies dont elles sont gestionnaires.

Un état initial en démarrage de contrat de la vitesse commerciale par ligne est annexé à la présente convention.

7.3.2. Gestion des feux

La gestion des feux tricolores est assurée par les Collectivités qui disposent de services spécifiques.

7.3.3. Programmation d'aménagements de voiries

A travers leurs Plans Locaux de Déplacements (PLD), les collectivités s'engagent à favoriser l'harmonisation des politiques de circulation et de stationnement des communes membres, pour maintenir et améliorer la vitesse commerciale des autobus et assurer la sécurité des usagers de la voirie.

Elles proposeront tous travaux d'aménagements routiers permettant d'améliorer la fluidité de la circulation des autobus sur le réseau.

A titre d'exemple, les problématiques suivantes pourront être étudiées :

- l'impact du stationnement alterné,
- les voies bus,
- les priorités aux feux,
- ...

A ce titre, l'Entreprise, considérée comme partenaire des Collectivités, pourra également formuler des propositions d'aménagements visant à l'amélioration de la fluidité de la circulation des bus, tout en prenant en compte la sécurité des autres usagers de la voirie.

7.3.4. Aménagements d'arrêts.

Les Collectivités étudieront l'installation d'abribus supplémentaires sur proposition de l'Entreprise :

- l'Entreprise est associé à la définition de l'emplacement des arrêts et abribus ;
- les abribus disposent d'un support d'information (cadres) et d'une alimentation électrique, notamment aux fins d'en assurer l'éclairage ;
- les abribus doivent pouvoir supporter des éléments d'information dynamique ou statique (Cf. Article 6).

Lorsqu'un abribus est installé, le transporteur s'engage à supprimer ses poteaux d'arrêts.

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 observation de la dégradation par le personnel de l'Entreprise ou communication de l'information par les Collectivités.

7.3.5. Etudes / Rôle d'expertise locale.

Compte tenu de leur connaissance du fonctionnement et des besoins en matière de déplacements sur leurs territoires, les Collectivités prennent en charge la réalisation d'études d'adaptation de l'offre en matière de transports bus à l'échelon local.

Ces études permettent d'alimenter les réflexions du STIF sur la vie du réseau et sur la définition de ses relations avec l'Entreprise et de servir de support aux discussions entre le STIF et les Collectivités sur les évolutions d'offres ou créations d'offres nouvelles.

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

Les Collectivités et le STIF conduisent, ou conduiront prochainement les études suivantes, visant à l'amélioration, l'optimisation ou le développement du réseau de transport public local :

- Restructurations du réseau liées à l'arrivée du Tramway T2 au Pont de Bezons puis, à plus long terme l'arrivée du tramway T8 et de la Tangentielle Nord.
- Expérimentation d'un dispositif de communication avec le réseau Bus en Seine pour les personnes à mobilité réduite sur le territoire de la Communauté de Commune de la Boucle de la Seine (CCBS) ;
- Expérimentation paiement parc relais avec carte intégrée sur le territoire de la CCBS ;
- Achèvement du plan local de déplacements de la CCBS
- Elaboration d'un plan local de déplacements sur le territoire de l'Agglomération Argenteuil Bezons.

Etudes à prévoir à court terme :

- Redimensionnement des gares routières
- Liaison express routière Roissy – Argenteuil- Bezons.

7.3.6. Autres coordinations avec les collectivités.

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), aux actions de prévention de l'insécurité...

L'Entreprise vise à assurer une bonne coordination avec les services des polices municipales, nationale, ferroviaire, et des autres Entreprises de transport public.

7.3.7. SDA : études de mises en œuvre, travaux

Les lignes retenues au titre du schéma directeur d'accessibilité (SDA) et devant faire l'objet d'une mise en accessibilité au plus tard au 10 février 2015 figurent ci après.

Est mentionné pour chacune d'entre elles l'objectif de l'année de déclaration de mise en accessibilité :

Liste des lignes arrêtées + échéancier :

Code ligne	Nom commercial	Echéance de mise en accessibilité
016616001	1	2012
016616008	8	2014
016616009	9	2010
016616034	34	2010
016616514	14	2010

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 à :

- Pour les lignes urbaines : la ligne peut être déclarée accessible si au moins 70 % des arrêts desservis ont une accessibilité qui a été confirmée par les services de la voirie des collectivités locales compétentes ou d'associations représentatives d'UFR ou de commissions locales d'accessibilité.
- Pour les lignes interurbaines : la ligne peut être déclarée accessible dès lors que les points d'arrêts rendus accessibles concentrent au minimum 50 % du trafic en entrée et descente.

Dans les deux cas, la présence sur ces lignes d'un parc de véhicules accessibles à 100 % constitue une condition nécessaire.

Il incombe à l'Entreprise d'enclencher la démarche de la déclaration de mise en accessibilité dès lors que toutes les conditions sont réunies (pourcentage suffisant de nombre de points d'arrêts rendus accessibles par la Collectivité et parc de véhicules circulant sur cette ligne totalement accessible).

7.3.8. Gare routière

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 responsabilité de la propreté et de l'entretien de ces espaces.

Gestion des fonctions transports des gares routières

Dans le cadre des dispositions du Schéma Directeurs des gares routières, et dans un souci d'harmonisation et de proximité du fonctionnement des services de transports présents sur ces équipements, le STIF et les Collectivités conviennent d'un commun accord que les Collectivités assurent la gestion des gares routières.

Les Gares routières d'Argenteuil et de Sartrouville sont toutes deux gérées dans le cadre de conventions de Délégation de Service Public, dont l'Entreprise est délégataire et les Collectivités l'autorité délégante. L'accès à ces gares routières est soumis à une redevance d'usage à la charge des entreprises de transport utilisatrices.

Les deux gares routières disposent d'un kiosque d'information/vente, ainsi que de sanitaires et d'une salle de repos à Argenteuil à disposition des personnels des entreprises de transport utilisatrices.

Lorsque le dimensionnement des gares routières ne permet plus de gérer correctement la volumétrie des mouvements de bus dans l'enceinte des gares, il est convenu que l'Entreprise en informe le STIF et les Collectivités par courrier recommandé.

8. Communication.

Préambule

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...).

8.1. Principes généraux – Politique Commune de Communication

Le reconventionnement est l'occasion d'une valorisation de l'image du transport routier de personnes. La mise en œuvre par les parties d'une Politique Commune de Communication (PCC) concourt à cet objectif.

La PCC combine des principes définis à l'échelle régionale par le STIF et déclinés à l'échelle du réseau conjointement avec les Collectivités.

A l'occasion de la session annuelle du comité de suivi, les Collectivités et l'Entreprise proposent, dans le cadre d'un programme, les actions de communication pour l'année à venir et présentent le bilan des actions réalisées sur l'année écoulée.

Le programme définitif résulte d'un échange entre les parties à la présente convention. Il précise la maîtrise d'ouvrage et les principes de financement de chaque action.

Les parties peuvent également convenir de réunions ad hoc pour des actions de communication exceptionnelles.

Les actions de communication, l'habillage des véhicules affectés à l'offre de référence, la charte graphique du mobilier urbain accessoire au transport public de voyageurs tendent à valoriser tant l'image du STIF que celles des Collectivités et de l'Entreprise.

8.2. Cas particulier de la découpe des véhicules

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

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 des Collectivités 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.

Les Collectivités et le STIF ont validé l'habillage des véhicules qui figure en Annexe 5.

Ce nouvel habillage sera mis en place à partir de 2010 sur les véhicules neufs.

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

8.3. Supports et documents de communication voyageurs

Les dispositions suivantes sont retenues pour l'édition de tous documents de communication sur le réseau :

- L'Entreprise et les Collectivités s'engagent à indiquer sur tout support de communication et d'information voyageurs son lien avec le STIF par la présence du logo du STIF.
- Le logo des Collectivités 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.
- Les Collectivités créeront un lien entre leurs sites internet respectifs et celui de l'Entreprise et réciproquement, sur le site de l'Entreprise, un lien vers le site des Collectivités 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 les Collectivités sur les abris voyageurs (bandeau indices de ligne). L'Entreprise fournit les indices de lignes à insérer et en informe le STIF.

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

Elles s'engagent à mettre en ligne sur 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 des Collectivités.

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 (dont la liste est précisée en annexe 6 du présent contrat), 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. Les Collectivités s'engagent à assurer le dépôt auprès de l'INPI, le renouvellement, la surveillance de la marque verbale et/ou semi figurative (logos) ainsi que tous les frais y afférant.

Un règlement de copropriété proposé par le STIF sera signé entre les parties.

8.5. Publicité sur les véhicules

Les Collectivités et l'Entreprise conviendront des modalités permettant d'assurer la promotion du réseau et des actions des collectivités.

9. Recours à la procédure d'avenant

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 5, par voie d'avenant écrit et signé par les personnes dûment habilitées à cet effet par chaque partie.

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 :

- Synthèse de l'ensemble des modifications de l'offre de référence qui ont été effectuées dans l'année
- Interventions des collectivités sur la voirie et les équipements mis à disposition de l'entreprise ; Fichiers des points d'arrêt
- Conditions de mise en œuvre de l'article 29 du contrat d'exploitation de type 2 / Plan de transport adapté »
- Nouvelle découpe des véhicules
- Liste des marques du STIF

Ces modifications sont notifiées par courrier simple aux Parties.

10. Engagements financiers des Parties.

10.1. Principes généraux

Le Contrat de Type 2 est constitué d'un service de référence arrêté entre le STIF et l'Entreprise qui est décrit en Annexe 7 à la présente convention.

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

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

Le coût total du service de référence est fixé annuellement à 16935 K€ HT (moyenne sur la durée du contrat).

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 une Contribution financière forfaitaire annuelle d'un montant de 14364 K€ HT (moyenne sur la durée du contrat).

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

10.3. Engagements financiers des Collectivités

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

- **645 000 Euros HT pour la CAAB**
- **141 000 Euros HT pour la CCBS**

Ces valeurs sont exprimées en euros 2008 ; elles seront actualisées selon la formule d'indexation figurant en Annexe 8.

En année pleine, ces participations sont payables 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 8 des présentes.

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

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 de Type 2 à un ajustement du service de référence.

12. Autres conventions

Il est expressément convenu entre les parties que la présente convention vaut résiliation d'un commun accord et sans indemnités de la convention existant préalablement entre les Collectivités et l'Entreprise (Convention d'exploitation du réseau de transport public R'bus en date du 01/01/2007) et intègre les dispositions qui devaient figurer dans la convention en cours de négociation entre les Collectivités et l'Entreprise.

13. Règlement des litiges

En cas de litige né de l'interprétation ou de l'exécution de la présente Convention, les parties pourront mettre en œuvre, sans que ce soit un préalable obligatoire à toute contestation juridictionnelle, une procédure de conciliation selon les modalités suivantes :

1. La mise en œuvre de la procédure est décidée par l'une ou l'autre partie par l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé réception.
2. Chaque partie désigne un expert dans les 10 jours qui suivent la réception du courrier
3. Les experts remettent leurs conclusions aux parties dans les 10 jours suivant la réception du courrier ;
4. La consultation des experts constitue un avis qui ne s'impose pas aux parties.

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

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

David COLON

Les Collectivités,

Pour la Communauté d'Agglomération d'Argenteuil Bezons
Le Président

Philippe DOUCET

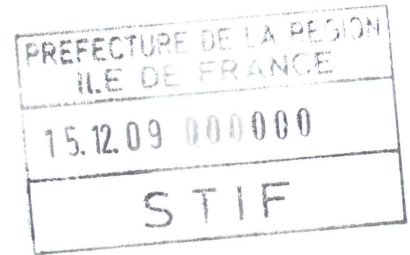
Pour la Communauté de Communes de la Boucle de la Seine
Le Président

Christian MUREZ

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2009/1054

Séance du 9 décembre 2009



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 / CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU TRAM

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 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° 2009/1053 à 1063 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 1er décembre 2009 et de la Commission économique et tarifaire du 4 décembre 2009 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

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

ARTICLE 2 : d'approuver la convention partenariale pour le Réseau TRAM 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 Vaux-le-Pénil ;

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention partenariale et ses annexes avec la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine et la Société Veolia Vaux-le-Pénil ;

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

A blue ink signature of Jean-Paul HUCHON, written in a cursive style. Below the signature, the name 'Jean-Paul HUCHON' is printed in a simple, sans-serif font.

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

VEOLIA TRANSPORT Etablissement de Vaux-le-Pénil, société Anonyme au capital de 195 936 240 €, inscrite au RCS de Nanterre (n° 383 607 090), dont le siège est situé 169, avenue Georges Clémenceau, 92000 Nanterre, représentée, par délégation, par le directeur de l'établissement, Monsieur Romain de Montbel.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

TITRE I - SOMMAIRE

TITRE I - SOMMAIRE	3
TITRE II - DISPOSITIONS GENERALES	6
Article 1 - Système contractuel	6
Article 2 - Objet et Champ d'application	6
Article 3 - Durée	7
Article 4 - Effet du contrat sur d'autres conventions.....	7
Article 5 - Droits et obligations des Parties	8
Article 6 - Exclusivité.....	10
Article 7 - Portée des présentes	10
Article 8 - Cession des Droits / « intuitu Personae ».	10
TITRE III - LE SERVICE DE REFERENCE	12
CHAPITRE I - L'OFFRE DE REFERENCE	13
Article 9 - Description de l'offre de référence.	13
Article 10 - Programmation de l'offre de référence.....	14
Article 11 - Modification de l'offre de référence	14
CHAPITRE II - LES OBLIGATIONS DE QUALITE DE SERVICE ASSOCIEES A L'EXECUTION DE L'OFFRE DE REFERENCE	16
Article 12 - Régularité.	16
Article 13 - Pôles d'échanges et gares routières	17
Article 14 - Accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).	18
Article 15 - Information des voyageurs.	20
Article 16 - Politique de la ville.	21
Article 17 - Prévention et sûreté	21
Article 18 - Lutte contre la fraude.	23
CHAPITRE III - Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité	25
Article 19 - Equipement et suivi des véhicules.	25
Article 20 - Attitude commerciale de l'Entreprise et de ses personnels.	25
TITRE IV - TARIFICATION ET DISTRIBUTION DES PRODUITS TARIFAIRES	28
Article 21 - Dispositions tarifaires.....	28
Article 22 - Remontées des données de validation des titres	30
Article 23 - Distribution des produits tarifaires	32
Article 24 - Gestion communautaire	35
TITRE V - REALISATION DU SERVICE DE REFERENCE	36
CHAPITRE I - REALISATION DE L'OFFRE DE REFERENCE	36
Article 25 - Continuité du service.	36
Article 26 - Information du STIF sur les perturbations significatives.....	36
Article 27 - Mesure de réalisation de l'offre de référence.	36
Article 28 - Pénalités pour non réalisation de l'offre de référence (hors grève).	37
Article 29 - Engagement de service et d'information par l'Entreprise en cas de grève.....	37
CHAPITRE II - QUALITE DE SERVICE	39
Article 30 - Principe généraux.....	39

Article 31 - Thèmes prioritaires de la qualité de service.	39
Article 32 - Critères d'appréciation de la qualité de service (indicateurs).	39
Article 33 - Modalités de mesures.	40
Article 34 - Niveau de service et intéressement.....	41
CHAPITRE III - COMMUNICATION.....	43
Article 35 - Principes de gouvernance des actions de communication	43
Article 36 - Identité du STIF et cohérence inter-régionale.....	44
Article 37 - Diffusion par le réseau de l'Entreprise.	46
TITRE VI - BIENS ET INVESTISSEMENTS	47
CHAPITRE I - REGIME DES BIENS.....	47
Article 38 - Biens mis à disposition de l'entreprise.....	47
Article 39 - Biens propres.....	47
Article 40 - Biens de reprise.	48
CHAPITRE II - OBLIGATIONS RELATIVES AUX BIENS	48
Article 41 - Entretien et maintenance.	48
Article 42 - Renouvellement et rénovation.....	49
Article 43 - Matériel roulant.....	49
CHAPITRE III - PROGRAMMATION ET SUIVI DES INVESTISSEMENTS REALISES PAR L'ENTREPRISE	51
Article 44 - Principes généraux	51
Article 45 - Programmation des investissements	52
Article 46 - Réalisation du programme d'investissements - Conditions de réalisation du PI52	
Article 47 - Réalisation du programme d'investissements - suivi de la réalisation.....	53
Article 48 - Information en cas de modification du programme d'investissement	53
TITRE VII - REGIME FINANCIER	55
CHAPITRE I - LA REMUNERATION	56
Article 49 - Principes généraux relatifs à la rémunération.	56
Article 50 - Les recettes de trafic.....	57
Article 51 - Les recettes annexes.	60
Article 52 - Participations financières des collectivités.....	60
Article 53 - Les contributions du STIF	61
CHAPITRE II - RECETTES DIRECTES	63
Article 54 - Recettes directes au titre des forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers sur support Navigo.....	63
Article 55 - Recettes directes au titre des forfaits Imagine'R	63
Article 56 - Recettes directes au titre du ticket t+	63
CHAPITRE III - INTERESSEMENT A LA VENTE	65
Article 57 - Financement du système de vente des dépositaires et intéressement à la vente des forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers.....	65
Article 58 - Intéressement à la vente de la carte Imagine'R	65
Article 59 - Intéressement à la vente du Ticket t+	65
CHAPITRE IV - LES ADAPTATIONS DE LA REMUNERATION LIEES A L'EXECUTION DU SERVICE DE REFERENCE	67
Article 60 - Principe général.	67
Article 61 - Ajustement des objectifs de recettes	67
Article 62 - Ajustement des contributions.....	67
Article 63 - Mesures tarifaires.....	68
CHAPITRE V - INCITATIONS FINANCIERES EN TERMES D'OFFRE REALISEE ET DE QUALITE DE SERVICE	69
Article 64 - Incitation financière à la qualité de service.	69

CHAPITRE VI - MODALITES DE FACTURATION ET DE REGLEMENT	73
Article 65 - Factures prévisionnelles.	73
Article 66 - Règlement des acomptes mensuels.	73
Article 67 - Facturation annuelle	75
CHAPITRE VII - FISCALITE	77
Article 68 - Fiscalité	77
TITRE VIII - MODALITES D'EXECUTION DU CONTRAT	79
CHAPITRE I - INFORMATION, SUIVI ET CONTROLE	79
Article 69 - Informations sur l'exécution du contrat	79
Article 70 - Comité de suivi.	82
Article 71 - Contrôle de l'exécution du contrat.	82
CHAPITRE II - VIE DU CONTRAT	84
Article 72 - Responsabilité.....	84
Article 73 - Assurances.	84
Article 74 - Garantie.....	85
CHAPITRE III - SANCTIONS – FIN DE LA CONVENTION - INDEMNITES	87
Article 75 - Sanctions Pécuniaires.	87
Article 76 - Sanctions coercitives.	87
Article 77 - Sanction résolutoire.....	88
Article 78 - Résiliation.	88
Article 79 - Sort des biens en fin de convention.	88
Article 80 - Continuité du service en fin de contrat	92
Article 81 - Reprise des autres contrats et engagements de l'entreprise	93
Article 82 - Engagements financiers à la fin du contrat	93
CHAPITRE IV - DISPOSITIONS DIVERSES	95
Article 83 - Révision et sauvegarde.	95
Article 84 - Recours à la procédure d'avenant.	95
Article 85 - Procédure de conciliation.	96
Article 86 - Redressement, liquidation judiciaire et contrôle fiscal.....	96
Article 87 - Jugement des contestations.....	96
Article 88 - Election de domicile.....	96
Article 89 - Non validité partielle.....	97
TABLE DES ANNEXES	99

TITRE II - DISPOSITIONS GENERALES

Article 1 - Système contractuel

Le présent contrat est passé en application :

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

Article 2 - Objet et Champ d'application

Article 2-1 - Objet du contrat

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

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

- la consistance et les engagements de réalisation du service public régulier de voyageurs, appelé dans les articles suivants « service de référence », qui est défini au TITRE III -
- les obligations associées à « l'offre de référence » en matière de qualité de service, de tarification, de distribution des titres et de lutte contre la fraude, telles que définies dans les TITRE III -CHAPITRE II - et Odu Titre II ;
- la mesure de la réalisation de « l'offre de référence » et des obligations associées, dans les conditions prévues au TITRE V -CHAPITRE II -du Titre III ;
- le régime et les obligations relatives aux biens ainsi que les principes de programmation et de réalisation des investissements, qui sont définis au TITRE VI - ;
- la rémunération du service, dans les conditions prévues au TITRE VII -CHAPITRE I - ;
- les modalités spécifiques de fonctionnement de la relation contractuelle entre le STIF et l'Entreprise en termes d'information, de suivi, de contrôle, de révision et de fin de contrat (TITRE VIII -).

Article 2-2 - *Champ d'application*

En application de l'article 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 (1^{er} janvier 2007 - 31 décembre 2016), caractérisé par la conclusion de deux contrats successifs (Types I et II) conclus avec la même Entreprise.

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

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

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

Article 4 - Effet du contrat sur d'autres conventions

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

Article 5 - Droits et obligations des Parties

Article 5-1 - Le STIF

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

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

- fixe les relations à desservir ;
- désigne les exploitants et conclut avec eux des contrats de service public ;
- définit les modes d'exécution des services et les conditions générales d'exploitation ;
- définit l'offre de transport et le niveau de la qualité de service ;
- définit la politique tarifaire, décide la création des titres de transports et fixe les tarifs, compétence qui n'est pas susceptible d'être déléguée ;
- contrôle l'exécution du service de référence ;
- coordonne la modernisation du système de transport collectif francilien, en définissant les schémas de principe des grands investissements publics et en approuvant les avant-projets correspondant des maîtres d'ouvrages concernés ; Le STIF peut dans ce cas assurer la maîtrise d'ouvrage ;
- définit les principes de mise en œuvre de la loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux ;
- définit et met en œuvre, en lien avec la ou les collectivités concernées le cas échéant, la politique de communication, hormis celles des entreprises de transports ;
- définit, assure ou fait assurer l'information multimodale ;
- a accès, sans délai, à tous les équipements et documents lui permettant d'apprécier le respect par l'entreprise des règles de sécurité applicables au transport public de voyageur ;
- garantit le caractère intermodal des systèmes.

Article 5-2 - L'Entreprise

1. Obligations générales

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

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

- de transporter, s'analysant comme l'obligation pour l'Entreprise d'accepter et d'effectuer tout transport de voyageurs à des tarifs publics et conditions de transport déterminées par le STIF ;
- d'appliquer la tarification, considérée comme l'obligation pour l'Entreprise de vendre et d'accepter les produits tarifaires selon les conditions générales de vente et d'utilisation décidées par le STIF ;
- de participer à des systèmes intégrés en matière d'information, de délivrance des titres de transport, d'horaires et d'utilisation des points de correspondance ;
- de contribuer à la sécurité et sûreté des voyageurs.

2. Missions de l'Entreprise

Dans le cadre de ces obligations, l'Entreprise :

- assure le service de référence dans le respect des règles de sécurité qui s'imposent à elle en tant que transporteur de voyageurs et dans le respect des principes énoncés dans le Cahier des charges régional ;
- assure la fourniture, l'entretien, la maintenance et le renouvellement des matériels, installations et équipements nécessaires à l'exécution du service ;
- contribue à la promotion du service (marketing et développement) ;
- propose les adaptations de l'offre qui lui paraissent nécessaire compte tenu de sa connaissance des besoins de la clientèle ;
- met à disposition les informations dont elle dispose pour assurer le fonctionnement du dispositif d'information communautaire assuré par le STIF ;
- assure une information globale auprès de la clientèle et assure les relations avec les voyageurs ;
- contribue à la mise en œuvre de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux ;
- respecte les spécifications définies par le STIF en matière d'interopérabilité des systèmes et des réseaux et met en œuvre, en collaboration avec le STIF et les autres transporteurs, les moyens adéquats pour l'assurer ;
- informe le STIF sur l'exécution du service public et du présent contrat, notamment au moyen du rapport annuel ;
- réalise le programme d'investissement défini dans le présent contrat
- exerce une mission générale de conseil auprès du STIF et, à ce titre, est force de proposition tant en ce qui concerne la qualité, la modernisation des réseaux et leur interopérabilité, que le développement de l'offre et la coordination avec les autres transporteurs et autres services de transport en Ile-de-France.

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

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

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

Article 6 - Exclusivité.

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

Article 7 - Portée des présentes

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

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

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

Article 7-1 - Documents contractuels

Les documents contractuels sont :

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

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

Article 7-2 - Annexes et autres documents joints

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

Les documents suivants ont également valeur contractuelle sans être annexés :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TITRE III - LE SERVICE DE REFERENCE

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

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

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

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

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

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

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

Chacune de ces obligations fait l'objet :

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

CHAPITRE I - L'OFFRE DE REFERENCE

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

Article 9 - Description de l'offre de référence.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 10 - Programmation de l'offre de référence.

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

Article 11 - Modification de l'offre de référence

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

Article 11-1 - Principes généraux

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

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

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

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

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

1. Modifications temporaires sans incidence financière

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

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

2. Modifications temporaires avec incidence financière

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

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

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

1. Les modifications pérennes sans incidence financière

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Les modifications pérennes avec incidence financière

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

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

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

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

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

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

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

Article 12 - Régularité.

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

La régularité est une priorité du STIF.

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

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

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

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

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

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

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

3. Les partenariats à mettre en œuvre.

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

- à répondre aux sollicitations des collectivités et à participer aux processus formalisés qu'elles mettent en œuvre pour améliorer la vitesse et la régularité ;
- à promouvoir et accompagner les démarches ayant un impact sur la rapidité et la ponctualité, en sensibilisant les collectivités locales sur la suppression des points durs et l'importance du partage de la voirie.

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

Informations à communiquer au STIF.

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

4. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité.

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

Article 13 - Pôles d'échanges et gares routières

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

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

a) Adaptation des horaires pour assurer les correspondances

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

b) Points d'arrêt

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

2. Les partenariats à mettre en œuvre

- L'Entreprise contribue à l'amélioration de la qualité des prestations apportées dans les gares routières en prenant part aux études pilotées par le STIF et aux études concernant le Plan de Déplacements Urbains (PDU) et ses déclinaisons locales (PLD) ;
- L'Entreprise s'engage à participer aux démarches partenariales avec les autres transporteurs et collectivités qui visent à la mise en œuvre d'une information multimodale dans les gares routières et pôles d'échange.

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

4. Informations à communiquer au STIF

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

5. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité

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

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

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

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

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

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

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

- Les véhicules accessibles aux Usagers en Fauteuil Roulant sont affectés aux lignes dont la mise en accessibilité est déclarée prioritaire dans le Schéma Directeur d'Accessibilité.
 - o Dès déclaration d'accessibilité d'une ligne aux Usagers en Fauteuil Roulant (UFR), l'Entreprise dispose d'un délai de 2 mois pour :
 - dispenser à l'ensemble des personnels concernés une formation adéquate au bon fonctionnement des équipements d'accessibilité ;
 - mettre à jour et transmettre les documents d'information contractuels concernant l'accessibilité des lignes ;
 - apposer des stickers accessibles UFR sur les véhicules et les poteaux des arrêts accessibles ;
 - renseigner l'accessibilité UFR des points d'arrêts sur les plans et/ou fiches horaires de la ligne affichés aux points d'arrêt, sur internet, dans les véhicules ou distribués aux usagers.
- Lors d'un retraitage postérieur à la déclaration d'accessibilité aux Usagers en Fauteuil Roulant de la ligne, l'entreprise s'engage à indiquer sur les plans de réseaux affichés aux points d'arrêt, sur internet, dans les véhicules ou distribués aux usagers, les lignes accessibles ;
- Les équipements d'information sonore et visuelle déployés à bord des véhicules le cas échéant sont maintenus en bon état de fonctionnement ;
- Les équipements permettant l'accessibilité des véhicules aux Usagers en Fauteuil Roulant sont testés régulièrement afin de garantir leur effectivité ;
- Tout équipement bénéficiant d'un financement du STIF est conforme avec les prescriptions du cahier de Référence du STIF.

2. Les partenariats à mettre en œuvre.

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

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

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

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

3. Informations à communiquer au STIF.

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

4. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité

- Disponibilité des Equipements (palettes).

Article 15 - Information des voyageurs.

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

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

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

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

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

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

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

1. Les partenariats à mettre en œuvre.

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

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

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

2. Informations à communiquer au STIF.

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

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

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

Article 16 - Politique de la ville.

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

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

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

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

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

Le financement prévisionnel de ce dispositif par le STIF est ajusté en fonction des moyens réels affectés et déclarés au STIF par l'entreprise (selon les modalités prévues par l'Annexe B.11) et du service réalisé.

En contrepartie, l'entreprise s'engage à intégrer les effectifs de contrôle jusqu'alors subventionnés par le STIF, dans la maquette financière du contrat au titre d'une prestation de transport.

Article 17 - Prévention et sûreté

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

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

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

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

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

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

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

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

Renforcement du travail de prévention et des actions de sensibilisation :

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

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

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

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

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

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

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

2. Informations à communiquer au STIF :

Prévention :

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

Statistiques sûreté :

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

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

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

Suivi des investissements :

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

3. Suivi des indicateurs de qualité de service :

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

Article 18 - Lutte contre la fraude.

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

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

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

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

Dans ce cadre l'entreprise doit :

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

2. Informations à communiquer au STIF :

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

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

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

CHAPITRE III - Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité

Article 19 - Equipement et suivi des véhicules.

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

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

2. Informations à communiquer au STIF :

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

3. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité :

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

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

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

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

Traitement des réclamations voyageurs :

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

- En informant, a minima, le client des suites donnée à sa réclamation ... voire en présentant des excuses / réparant l'erreur quand le client a subi un préjudice ;
 - L'Entreprise s'engage à analyser et exploiter les informations issues des réclamations clients pour mettre en place des actions correctives et préventives et améliorer ainsi la qualité de service.
- L'Entreprise poursuit ses efforts pour améliorer le traitement des réclamations, notamment par l'utilisation croissante de médias interactifs (téléphone, courriel).

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

A cette fin, il est précisé à chaque année :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Informations à communiquer au STIF :

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

3. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité :

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

TITRE IV - TARIFICATION ET DISTRIBUTION DES PRODUITS TARIFAIRES

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

Article 21 - Dispositions tarifaires.

Article 21-1 - Développements liés à la tarification.

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

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

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

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

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

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

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

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

Deux types d'évolutions tarifaires sont définies :

- Les évolutions ordinaires
- Les évolutions exceptionnelles

1. Les évolutions ordinaires :

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

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

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

2. Les évolutions exceptionnelles :

Il s'agit des évolutions tarifaires importantes entraînant entre autres la création de nouveaux traitements titre au valideur, , une adaptation profonde des systèmes de vente, l'introduction de nouveaux supports 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 posteriori sur la base des coûts constatés imputables à l'évolution considérée.

La contribution annuelle de l'entreprise à ce titre est plafonnée à 0,2% du chiffre d'affaire annuel . Au-delà du plafond, le STIF prend en charge l'intégralité du financement de ces développements.

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

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

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

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

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

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

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

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

L'entreprise fournit chaque année:

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

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

Article 21-3 - Validation des titres.

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

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

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

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

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

Article 22 - Remontées des données de validation des titres

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

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

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

Article 22-1 - Principe des remontées.

Ces données concernent notamment :

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

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

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

- en cas de difficulté technique relative à l'infrastructure de communication, le STIF et l'Entreprise mettent en place, pour les différents flux d'information concernés, un mode de transfert dit « dégradé » qui sera défini conjointement ;
- le STIF peut solliciter l'Entreprise en cas de détection de défauts majeurs et répétés sur les données remontées. L'Entreprise s'engage, dans ce cas, à faire un retour d'information sur ce qui est connu des causes probables du défaut dans un délai de 8 jours, à rechercher une solution corrective et à indiquer son calendrier de mise en œuvre dans les meilleurs délais.

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

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

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

L'Entreprise fournit chaque semestre :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 23 - Distribution des produits tarifaires

Article 23-1 - Réseaux de Vente

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

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

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

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

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

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

Article 23-2 - Réseau de dépositaires

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

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

Article 23-3 - Vente à bord des bus.

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

Article 23-4 - Réseau d'Agences

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

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

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

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

L'entreprise fournit annuellement :

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

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

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

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

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

1. Conditions d'expérimentation

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

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

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

Elle repose sur une démarche en trois temps :

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Conditions de généralisation

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

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

Article 23-6 - Conventions spécifiques.

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

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

Article 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'Île-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 - Elaboration de la politique commune de communication

1. Échanges STIF / Entreprise.

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

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

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

2. Réunion générale de coordination.

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

Article 35-4 - Suivi de la Politique Commune de Communication

1. Réunions régulières de suivi

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

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

2. Principes de validation.

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

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

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

Article 36-1 - Principes et obligations

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

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

Article 36-2 - Les marques

Les marques ayant fait l'objet d'un dépôt par le STIF auprès de l'INPI sont la propriété du STIF, qu'il s'agisse de marques verbales ou semi-figuratives (logos). Pour toute autorisation d'utilisation des marques actuelles du STIF (dont la liste est précisée dans l'annexe F1 du présent contrat), l'Entreprise doit impérativement prendre contact par courrier avec la Direction de la Communication du STIF.

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

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

Article 36-3 - Habillage du matériel roulant

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

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

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

Article 36-4 - Supports et documents de communication voyageurs

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 36-6 - Les espaces de transport

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

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

Article 37-1 - Documents produits par le STIF

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

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

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

TITRE VI - BIENS ET INVESTISSEMENTS

CHAPITRE I - REGIME DES BIENS.

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

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

Article 38-1 - Mise à disposition.

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

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

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

Article 38-2 - Inventaire

Un état des lieux et un inventaire des équipements mis à la disposition par le STIF intervient dans un délai de 3 mois suivant la prise d'effet du contrat. Ils font l'objet d'un procès verbal de remise établi contradictoirement entre les parties et signés par un représentant du STIF et un représentant 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 nécessaires 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 prévues 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 79-3 - du présent contrat.

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

Article 40 - Biens de reprise.

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

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

CHAPITRE II - OBLIGATIONS RELATIVES AUX BIENS

Article 41 - Entretien et maintenance.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 42 - Renouvellement et rénovation.

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

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

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

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

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

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

Article 43 - Matériel roulant.

Article 43-1 - Parc de matériel roulant.

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

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

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

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

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

Compte tenu de son plan d'investissement, l'entreprise s'indique dans un plan (Annexe F.5), ligne par ligne, la date prévisionnelle à laquelle la ligne est entièrement exploitée avec des véhicules accessibles.

En cas de non respect de ce plan d'affectation, l'entreprise encourt une pénalité de 1000 € HT par véhicule et par mois calendaire de non affectation.

Article 43-2 - Plan d'investissement du parc

Le parc de véhicules fait l'objet d'un plan d'investissement pour toute la période du contrat, conformément à l'Annexe D.2. L'âge moyen du parc est établi de façon à être inférieur ou égal à 7 ans réels, aucun véhicule ne dépassant l'âge de 15 ans réels hors réserve et 18 ans réels pour les véhicules de réserve.

L'Annexe D.2 définit le parc utilisé pour l'exploitation de ce réseau et son évolution pour la durée du contrat. Le coût de l'évolution du parc est pris en compte dans la maquette de charges négociées entre le STIF et l'Entreprise.

L'Annexe D.2 fait l'objet d'un envoi annuel au plus tard le 31 janvier de chaque année.

A la demande du STIF, l'Entreprise tient à disposition du STIF tout document relatif à ces informations lui permettant d'effectuer des contrôles. De plus, le STIF a accès à toutes les pièces justificatives permettant de vérifier le bien-fondé et le respect de ce plan d'investissement.

Article 43-3 - Pénalité pour non respect du plan d'investissement

Dans le cas du non-renouvellement des véhicules tel que prévu au plan d'investissement de l'Annexe D.2, le montant des amortissements et des frais financiers correspondant est déduit de la contribution C2, telle que définie à l'Article 53-3 -. Les charges calculées (marge et aléa) sont également ajustées en conséquence.

NB : l'âge moyen s'apprécie par référence à l'Annexe D.5

En cas de

- dépassement de l'âge moyen de 7 ans réels au 1er janvier (avec une tolérance de 1%) ; l'Entreprise s'expose à une « Pénalité âge moyen » = (Nombre de mois de dépassement) X 10 000 €
- dépassement de l'âge réel de 15 ans pour les véhicules en circulation sur les lignes régulières du contrat et ne faisant pas partie de la réserve ; l'Entreprise s'expose à une Pénalité « âge réel maximum » = (Nombre de mois de dépassement) X nombre de véhicule x 5000 €
- non fourniture de l'ensemble des informations relatives à l'Annexe D.1, à l'Annexe D.2 ou à l'Annexe D.5 (Soit 0 ou une valeur mais pas de case vide au sein des documents), l'Entreprise s'expose à une Pénalité « production de documents » dont le montant est fixé à l'Article 75 -

Cette pénalité n'exonère pas l'Entreprise de l'obligation de fournir les documents concernés.

Article 43-4 - Prestations pour le compte de tiers

L'Entreprise s'engage à n'utiliser l'ensemble des biens listés en Annexe D.3 que pour le service de référence.

Toutefois, par dérogation à l'alinéa précédent et dans le but d'optimiser et valoriser l'ensemble des moyens dont elle dispose pour réaliser le service de référence, l'Entreprise peut assurer des prestations pour le compte de tiers dans les conditions et limites fixées ci-après.

- ces prestations ne peuvent être assurées que d'une façon accessoire à l'activité principale de service public, à laquelle elles ne peuvent en aucun cas nuire ; l'activité principale de service public étant, en toutes circonstances, prioritaire sur les prestations accessoires,
- les kilomètres (commerciaux, HLP et techniques) réalisés au titre des prestations accessoires ne peuvent représenter plus de XX% de l'offre de référence (taux précisé à l'Annexe F.4),
- ces prestations ne peuvent pas être réalisées en dehors de l'Île-de-France sauf autorisation écrite du STIF et services spéciaux scolaires
- ces prestations doivent faire l'objet d'un contrat écrit entre l'Entreprise et le tiers pour le compte duquel elles sont réalisées ;
- le STIF est exonéré de toutes responsabilités notamment en cas de dommages causés par l'Entreprise à son cocontractant ou à des tiers.-

Le compte d'exploitation annexé au présent contrat fixe un taux d'abattement applicable aux coûts d'amortissement des véhicules affectés au réseau. Ce taux est défini, d'une part, compte tenu des limites fixées aux prestations accessoires précisées ci-dessus et, d'autre part, d'un niveau prévisionnel de prestations accessoires cohérent avec la disponibilité du parc de véhicules.

L'Entreprise ne peut prétendre obtenir du STIF le versement pour quelque cause et sous quelque forme que ce soit, d'une contrepartie financière à raison de prestations effectuées par elle pour le compte de tiers.

L'Entreprise joint au rapport annuel visé à l'Article 69-3 - un état récapitulatif de l'ensemble des prestations qu'elle a réalisé pour le compte de tiers au titre du dernier exercice clos.

Ce document détaille notamment :

- l'objet des prestations fournies et leurs destinataires,
- leur volume (en km) et le pourcentage que constituent ces services par rapport au service de référence.
- le montant (en € HT) de ces prestations.

Le STIF pourra à tout moment procéder ou faire procéder à un audit de tout document de l'Entreprise relatif aux prestations pour compte de tiers effectuées par l'Entreprise, et notamment à un audit de sa comptabilité. A cet égard, l'Entreprise s'engage à mettre à la disposition du STIF tout document requis par ce dernier.

CHAPITRE III - PROGRAMMATION ET SUIVI DES INVESTISSEMENTS REALISES PAR L'ENTREPRISE

Les investissements concernés par le présent chapitre recouvrent les opérations de renouvellement et de rénovation des biens nécessaires à la réalisation du service de référence, ainsi que les opérations de nouvelles acquisitions.

Article 44 - Principes généraux

L'Entreprise s'engage à la réalisation du programme prévisionnel d'investissement figurant en Annexe D.2 du présent contrat.

Le STIF finance ce programme :

- par la prise en charge d'une fraction du cout des investissements et des frais financiers correspondant,
- et/ou par le versement de subventions.

Le régime de financement peut-être modulé par le STIF au cours du contrat et être décliné par type de bien. La modification du régime de financement entraîne l'ajustement, à la hausse ou à la baisse, les frais financiers. Le régime de financement pour l'année N est déterminé au mois d'octobre n-1 ou, au plus tard, lors du vote du budget de l'année N.

Le STIF s'assure de la cohérence du programme prévisionnel d'investissement de l'Entreprise avec sa politique des transports, et plus particulièrement les schémas directeurs qu'il pilote (Schéma directeur de l'Information Voyageurs, de l'Accessibilité, des Gares Routières, Plan de Déplacements Urbains...). Ainsi, pour chacune des opérations figurant au programme prévisionnel d'investissement, et avant toute acquisition ou travaux, l'Entreprise communique, dans les conditions précisées à l'article 46a, un dossier technique et financier au STIF pour instruction.

Article 45 - Programmation des investissements

Les parties conviennent que les investissements relatifs à l'information voyageur et aux systèmes d'aide à l'exploitation et prévus au plan d'investissement contracté sont purement indicatifs (normes en mutation, phase de définition des besoins non achevée).

Article 45-1 - Présentation

Le programme d'investissement est présenté sous la forme d'un tableau comprenant notamment :

- La dénomination de l'opération de rénovation ou de renouvellement regroupé par famille (Matériel roulant, Equipements véhicules, Equipements points d'arrêts, Installations fixes...);
- Les nouvelles acquisitions regroupées par famille ;
- L'année prévisionnelle de la réalisation de l'acquisition ;
- Les principaux éléments de dimensionnement (nombres de véhicules, types d'équipements, etc) et de choix technique ;
- Le coût prévisionnel de l'opération (pour les véhicules, reprendre le coût négocié en amont de la signature du contrat).

Article 45-2 - Ajustement de la programmation

Cette programmation peut faire l'objet, chaque année, d'ajustements par le STIF après instruction des dossiers techniques communiqués par l'Entreprise notamment pour tenir compte des besoins du service. L'entreprise présente les conséquences de cet ajustement sur les coûts d'investissement, la sécurité de l'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 une copie des cartes grises, de la fiche technique constructeur attestant du respect du niveau d'équipement convenu entre les parties et des attestations d'aménagement devront être produites.

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 ; 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.

L'Entreprise doit avoir réalisé au minimum 80% en rythme annuel et 90% en rythme triennal du programme d'investissements annexé au contrat. Dans le cas où l'Entreprise n'aurait pas atteint ces objectifs, 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.

Article 48 - Information en cas de modification du programme d'investissement

Dans le cas où une modification susceptible d'entraîner un risque sur le maintien en l'état de fonctionnement du système de transport est envisagée, l'Entreprise informe le STIF et lui présente les conséquences éventuelles de la modification envisagée.

Afin de permettre au STIF de veiller au respect des objectifs poursuivis, les parties conviennent de soumettre au comité de suivi les modifications significatives du programme d'investissements susceptibles d'avoir un impact sur le confort, la régularité ou la qualité de service offert aux voyageurs.

A cette fin, l'Entreprise transmet au STIF les informations et documents requis pour la bonne compréhension de ces modifications :

- Les raisons financières, techniques, réglementaires ou autres qui justifient la modification envisagée ;
- L'impact financier de la modification et les mesures à prendre, le cas échéant, pour financer le surcoût ou réaffecter les fonds ;
- L'évaluation de l'impact sur la qualité de service ;

- Les conséquences de la modification envisagée ;
- Les mesures envisagées, le cas échéant, pour résorber le retard consécutif à la modification dans la réalisation du programme d'investissements.

Le STIF se réserve le droit de solliciter la communication de documents ou d'informations supplémentaires, et de faire procéder à tout audit, notamment sur l'impact financier de la modification. L'Entreprise s'engage à transmettre ces documents ou informations dans un délai maximum de 20 jours ouvrés à compter de la demande.

En cas de modification demandée par le STIF, l'Entreprise établit une étude d'impact dans les meilleurs délais.

L'Entreprise prend en compte l'avis rendu par le comité de suivi et prend toutes les mesures utiles et requises pour s'y conformer.

TITRE VII - REGIME FINANCIER

Le STIF introduit un objectif général de transparence des coûts et de meilleure efficacité économique de la prestation transport. Dans cette perspective, le contrat constitue à la fois un outil de maîtrise de la dépense publique, et d'incitation, par des mécanismes d'intéressement, à la réalisation des engagements et à la performance de l'Entreprise.

La préoccupation de maîtrise financière est au cœur de la relation contractuelle entre le STIF et l'Entreprise. Dans l'esprit des conventions de Délégations de Service Public conclues par d'autres Autorités Organisatrices comparables et dans la perspective de l'entrée en vigueur du Règlement Européen portant Obligations de Service Public, les objectifs du régime financier présenté ci-après sont respectivement :

La clarté du mécanisme de rémunération :

- individualisation des versements du STIF par nature de charges (fonctionnement / investissement) ;
- séparation de ce qui relève de la couverture de charges par rapport à ce qui constitue un intéressement.

Sa lisibilité :

- prévisibilité des dépenses du STIF : le STIF verse un forfait indépendant du niveau réel des charges et des recettes voyageurs ;

CHAPITRE I - LA REMUNERATION

Tous les montants du contrat et de ses avenants sont exprimés en euros HT.

Article 49 - Principes généraux relatifs à la rémunération.

L'Entreprise assure l'exploitation du service de référence défini au Titre II aux conditions financières définies dans le présent Titre.

Le service contractualisé entre le STIF et l'Entreprise donne lieu à l'établissement d'un **compte financier du service**, traduisant l'équilibre économique du contrat. Il comprend l'ensemble des produits et charges supportés par l'Entreprise et fait apparaître une juste rémunération pour marge et aléas, contrepartie des risques assumés par l'Entreprise.

Le compte financier prévisionnel figure en Annexe E.1 au contrat, accompagné de ses hypothèses d'élaboration.

Le compte financier est établi selon les principes de permanence des méthodes comptables et d'auditabilité décrits au TITRE VIII -.

L'entreprise perçoit les recettes de trafic collectées, les contributions liées aux recettes reconstituées et reçoit une contribution financière du STIF, au titre de l'exécution des obligations de service public qui lui sont imposées, laissant la possibilité de réaliser un bénéfice raisonnable.

Les ressources de l'Entreprise sont les suivantes :

- **les recettes de trafic collectées et les contributions liées aux recettes reconstituées**, telles que modulées du partage de risque, positif, entre le STIF et l'Entreprise selon les dispositions de l'Article 50 - ;
- **Les recettes liées aux activités annexes** et toute autre ressource perçue par l'Entreprise
- **les contributions versées par le STIF :**
 - une contribution C1 liée aux charges d'exploitation destinées à couvrir les obligations de service public liées au présent contrat (la taxe professionnelle et la taxe foncière font l'objet chaque année d'un remboursement à l'Euro/l'Euro) ; la contribution C1 est détaillée à l'Article 53-2 - ;
 - d'une contribution C2 au financement des investissements, décrite à l'Article 53-3 -.
- les autres concours publics dont l'Entreprise est susceptible de bénéficier pour la réalisation du service de référence et qui participent à l'équilibre du contrat.

Outre sa rémunération, l'Entreprise est soumise à des intéressements, des bonifications ou des pénalités liés à sa performance dans l'exécution du service de référence, constitués des composantes suivantes :

- un intéressement à la vente, décrit à l'Article 57 -
- un intéressement à la qualité du service produit, décrit dans l'Article 64 -;

- des pénalités sur l'exécution du contrat définies à l'Article 28 -, notamment en cas de non-réalisation de l'offre kilométrique du service de référence.

Article 50 - Les recettes de trafic.

Article 50-1 - Modalités de détermination des recettes de trafic.

Les recettes de trafic sont déterminées par ligne à partir, d'une part, des tarifs et des prix annuels définis pour les forfaits mentionnés au point b/ ci-dessous, et d'autre part, du trafic voyageurs mesuré par les validations et par les comptages.

Les règles de calcul des recettes de trafic sont les suivantes :

1. Recettes de trafic collectées

- Pour les tickets en carnet, plein tarif et demi-tarif, et les tickets d'accès à bord :

$$RT1 = (P(t+ ; DT) \times NV(t+ ; DT)) + (P(t+ ; PT) \times NV(t+ ; PT)) + (P_{t+u} \times NV_{t+u}) + (P_{tab} \times NV_{tab})$$

- Pour les abonnements avec des tiers payants (carte scolaire, carte Rubis) et les autres recettes tarifaires collectées (Mobilis, ticket Jeune week-end, Paris Visite) :

$$RT2 = \text{Participation voyageurs} + \text{Recettes tiers}$$

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 :

$$CRR = [P_v + P_s \times S_m] \times NV_{FOR}$$

Les contributions liées aux recettes reconstituées font l'objet d'un reversement par le STIF tel que prévu à l'Article 53 - et suivants.

Avec :

- $P_{(t+ ; PT)}$: prix ticket t+ carnet plein-tarif ; $P_{(t+ ; DT)}$: prix du ticket t+ carnet demi-tarif ; P_{tab} : prix du ticket d'accès à bord ; P_{t+u} : prix du ticket t+ à l'unité
- P_v et P_s : prix voyageur et section révisés annuellement par décision du STIF. Les valeurs de P_v et P_s TTC pour l'année 2008 sont respectivement égales à 0,0718 € 0,1662 €. Chaque année, P_v et P_s seront actualisés de la hausse (ou des hausses) de l'année précédente des forfaits considérés tel que détaillé à l'Annexe E3.
- NV : nombre annuel de tickets d'accès à bord ; nombre annuel de premières validations de tickets t+ (unité ou carnet) ; nombre annuel de voyageurs pour les forfaits conformément à l'Annexe E2.
- S_m : sectionnement moyen de la ligne, fixé pour toute la durée du contrat selon la dernière enquête origine-destination réalisée dans le cadre des comptages,
- la recette de trafic d'une carte scolaire correspond au prix public (35% de son prix de référence tel que défini à l'Annexe C.5)

Article 50-2 - Modifications des règles de calcul des recettes de trafic.

Les modifications des règles de calcul des contributions liées aux recettes reconstituées en cours de contrat feront l'objet d'un avenant pour traiter leurs répercussions sur les objectifs de recettes de trafic et sur la contribution forfaitaire C11 définie à l'Article 53-2 -.

Deux évolutions des règles de calcul sont programmées, à défaut d'être appliquées au début du présent contrat, au vu des contraintes méthodologiques et techniques qu'elles imposent.

1. Pour les contributions liées aux recettes reconstituées

Il s'agit à court terme, d'avoir un calcul distinguant trois types de forfaits ayant chacun des prix Pv et Ps différents qui permettent de reconstruire plus finement une recette par voyageur.

Les traitements des comptages ne permettant pas de faire cette distinction à la signature du présent contrat, des développements de nouveaux logiciels sont effectués par le STIF d'ici 2010 afin de pouvoir déduire la répartition du trafic escomptée en fonction des extractions des validations réalisées par l'Entreprise.

A partir de 2010, le calcul selon des prix moyens communs à tous les forfaits est remplacé par un calcul distinct pour chacun des trois types de forfaits suivants : Intégrale, Forfaits Navigo semaine ou mois et carte de circulation police ; Imagine'R (Scolaire et Etudiant) ; Forfait Solidarité Transport (le trafic du Forfait Gratuité Transport n'entrera pas dans le calcul de ces recettes).

Les prix par type de forfait sont détaillés dans le tableau suivant :

Forfaits :	Intégrale, Forfaits Navigo semaine ou mois et carte de circulation police		Imagine'R (Scolaire et Etudiant)		Forfait Solidarité Transport	
	Pv	Ps	Pv	Ps	Pv	Ps
Prix 2008 en Euros TTC 2008	0,0858	0,1986	0,0588	0,1361	0,0208	0,0481

2. A compter du 1er janvier 2011

Les contributions liées aux recettes reconstituées seront fondées sur la fréquentation mesurée par les données de validation remontées au système d'information du STIF (SIDV) telles qu'elles sont décrites à l'Article 22 -

La nouvelle méthode de détermination du trafic maintiendra le niveau de l'intéressement aux recettes de trafic de l'Entreprise, et un avenant viendra concrétiser les évolutions liées à l'application de cette méthode.

Sauf incapacité du STIF à mettre en œuvre une solution viable, la non signature de l'avenant par l'entreprise sera définie en liaison avec les entreprises ou leur mandataire ; elle entraînera, à compter du 1^{er} janvier 2011, une majoration de l'objectif de recettes de 2% par semestre sur une durée de 2 ans. Cette augmentation entraîne mécaniquement un ajustement de la participation du STIF et, le cas échéant, des collectivités signataires de la convention tripartite.

Article 50-3 - Calcul de l'objectif de recettes de trafic

Pour chaque année du contrat, un objectif de recettes de trafic est fixé selon les règles détaillées à l'Article 50-1 -. Cet objectif, exprimé aux tarifs et prix de l'année 2008, est repris dans le tableau reproduit à l'Annexe F.4.

Les objectifs de recettes de trafic sont calculés à partir du trafic mesuré pris en compte dans les factures de 2008 détaillé par ligne et par titre, valorisé aux tarifs et prix de 2008 en appliquant un effet volume pour chaque année. Les prévisions de recettes 2008, ayant permis de proposer ces objectifs de recettes sont détaillés à l'Annexe E.3.

Le montant de l'objectif de recettes de trafic annuel est revu :

- En le complétant des montants résultant des dispositions des Article 50-2 -, Article 50-4 -, Article 60 -Article 61 -Article 62 -et et Article 63-1 - ;

- En cas de transfert de trafic entre réseaux de contrats différents suite à une décision de modification de l'offre du STIF, à la hausse ou à la baisse.

Article 50-4 - *Prise en compte des effets des décisions tarifaires du STIF.*

1. Compensation de l'écart entre l'indexation liée à l'évolution des charges et les hausses tarifaires

Le taux d'évolution tarifaire de l'année n par rapport aux tarifs et prix de l'année 2008 est obtenu en faisant le rapport entre les recettes de trafic de l'année n valorisées aux 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 définies en annexe (plan d'investissement ou maquette financière).

Le montant forfaitaire C2 est établi au moment de la notification du présent contrat, pour chaque année de son exécution, sur la base des charges prévisionnelles figurant en annexe (plan d'investissement ou maquette financière)

Le terme C2 est indexé chaque année par application de la formule décrite à l'Article 67-1 -, en prenant en compte l'évolution des indices arrêtés à fin septembre de l'année n.

Le montant forfaitaire de C2, exprimé en milliers d'euros H.T. 2008, s'établit avant indexation aux montants figurant dans le tableau de l'Annexe F.4.

CHAPITRE II - RECETTES DIRECTES

Article 54 - Recettes directes au titre des forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers sur support Navigo

L'Entreprise peut vendre des forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers sur support Navigo.

Le produit de la vente sont réputées être les recettes directes de l'Entreprise en l'absence de répartition entre entreprises de transport.

Les recettes directes sont déduites du montant des contributions liées aux recettes de trafic reconstituées (CRR) décrites à l'Article 50-1 -.

Les recettes directes du mois m sont déclarées au STIF le 15 du mois m+1. Elles correspondent à la somme des titres vendus valorisés au tarif public au moment de leur validité. La déclaration distingue les ventes de forfaits mensuels valables le mois m et les ventes de forfaits valables le mois m+1. De même, les ventes des forfaits hebdomadaires sont déclarées pour chaque semaine de validité. Les forfaits d'une durée inférieure à 1 semaine sont déclarés par mois de vente.

La déclaration mensuelle est faite par l'Entreprise par l'intermédiaire de son mandataire pour le compte de l'Entreprise, sur la base des données communiquées par celle-ci.

Les ventes par type de titre et par couple de zones sont déclarées mensuellement par l'Entreprise par l'intermédiaire de son mandataire à la RATP et à la SNCF le 5 du mois m+1. Cette déclaration est faite en agrégeant l'ensemble des ventes des entreprises du mandataire. Les recettes directes perçues le mois m par l'Entreprise sont déduites sur les CRR facturées le mois m+2.

Pour le forfait journalier Mobilis, les recettes de trafic de ce titre sont collectées par les entreprises publiques qui en reversent une quote-part directement à l'Entreprise ou par l'intermédiaire de son mandataire, en fonction de l'usage de ce titre sur son réseau. Cette quote-part des recettes Mobilis est prise en compte dans les recettes de trafic collectées décrites à l'Article 50-1 -.

En cas de modification des conditions de vente du forfait journalier, ces dispositions seront réexaminées par les Parties.

Article 55 - Recettes directes au titre des forfaits Imagine'R

Les recettes directes du titre Imagine'R sont attribuées à l'Entreprise en fonction de l'usage des cartes Imagine'R sur son réseau.

Les recettes directes sont déduites du montant des contributions liées aux recettes de trafic reconstituées (CRR) décrites à l'Article 50-1 -.

Article 56 - Recettes directes au titre du ticket t+

L'Entreprise peut vendre des tickets t+. Le produit de la vente par l'Entreprise à travers son réseau de vente défini à l'Article 23-1 - du présent contrat constitue ses recettes de vente ticket t+.

Les recettes obtenues par l'Entreprise après répartition entre entreprises de transport des recettes des ventes de ticket t+ en carnet (plein tarif et demi-tarif) constituent ses recettes directes.

Les recettes directes de l'Entreprise sont calculées à partir du nombre de validations divisé par 0,98 pour tenir compte du stock mort sur le ticket t+.

CHAPITRE III - INTERESSEMENT A LA VENTE

Article 57 - Financement du système de vente des dépositaires et intéressement à la vente des forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers

Le dispositif décrit ci-dessous concerne le réseau de ventes décrit à l'Article 23-2 - du présent contrat. Ce réseau de ventes est composé de dépositaires et de points de vente gérés directement par des salariés de l'Entreprise.

Pour les ventes de forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers, il utilise un terminal de rechargement nécessitant la présence d'une personne physique.

Dans ce cas, la partie fixe des coûts de vente du réseau rattaché au serveur de l'Entreprise ou de son éventuel mandataire est prise en compte par le STIF au travers du financement de l'équipement de vente (FEV).

Le FEV, calculé par point de vente, est de 17% du chiffre d'affaires annuel des forfaits mensuels hebdomadaires et journaliers (FMHJ), plafonné à 10.000 euros HT par an et par appareil de vente actif, rattaché au serveur de vente collectif. En cas de durée de rattachement inférieure à un an d'un appareil de vente, le plafond est calculé, pour cet appareil, prorata temporis du nombre entier de mois de rattachement.

La partie proportionnelle des ventes est prise en compte par le STIF sous forme de l'intéressement proportionnel à la vente (IPV). L'IPV HT vaut 4,5% du chiffre d'affaires annuel des ventes de FMHJ HT. Elle couvre notamment la rémunération des dépositaires ainsi que la participation aux frais communautaires du GIE.

Le financement de la vente HT pour chacun des points de vente est donc :

Pour un chiffre d'affaires annuel des FMHJ inférieur ou égal à 10.000 euros :

$$FV = FEV + IPV = CA * 4,5\% + CA * 17\%$$

Pour un chiffre d'affaires annuel des FMHJ supérieur à 10.000 euros :

$$FV = CA * 4,5\% + 10\ 000 * 17\%$$

Avec :

FV : Financement de la vente HT ;

CA : Chiffre d'affaires annuel des FMHJ HT.

En cas de projet de création d'un nouveau canal de distribution conformément aux dispositions de l'Article 23-5 - paragraphe 2 du présent contrat, les Parties conviennent de se rapprocher pour en étudier préalablement l'impact sur l'économie du contrat, notamment en matière de coût global de vente et d'intéressement.

Article 58 - Intéressement à la vente de la carte Imagine'R

L'intéressement est fixé à 6% de la quote-part de recettes directes du produit de la vente HT des cartes Imagine'R perçues par l'Entreprise.

Article 59 - Intéressement à la vente du Ticket t+

L'Entreprise perçoit un intéressement à la vente calculé selon la formule suivante :

-

$$\ll \text{IPV HT} = 6\% (\text{NtDT} \times \text{PtDT} + \text{NtPT} \times \text{PtPT})$$

Avec :

- - ***NtDT : nombre de ticket t+ vendus en carnet demi-tarif ;***
- - ***PtDT : prix du ticket t+ HT vendu en carnet demi-tarif ;***
- - ***NtPT : nombre de ticket t+ vendus en carnet plein-tarif ;***
- - ***PtPT : prix du ticket t+ HT vendu en carnet plein-tarif »***

CHAPITRE IV - LES ADAPTATIONS DE LA REMUNERATION LIEES A L'EXECUTION DU SERVICE DE REFERENCE

Article 60 - Principe général.

Les modifications significatives du service de référence (complément ou suppression) décidées par le STIF au cours du contrat dans les conditions prévues à l'Article 11 - donnent lieu à un ajustement des contributions du STIF. Cet ajustement est fondé sur la variation marginale des coûts de production induits par la modification de l'offre de référence.

Le cas échéant, une évaluation forfaitaire de la variation de recettes de trafic attendue est établie conjointement par l'Entreprise et le STIF.

Un avenant prend en compte les conséquences sur les contributions du STIF et sur les objectifs de recettes de trafic de ces modifications significatives de l'offre de référence. L'avenant devra indiquer l'impact des modifications d'offre sur la maquette financière

Article 61 - Ajustement des objectifs de recettes

Pour les modifications intervenues l'année n, l'évaluation forfaitaire des variations attendues de recettes de trafic telle que évaluée conjointement par le STIF et l'Entreprise vient modifier l'objectif de recettes de trafic à partir de l'année n+1.

Article 62 - Ajustement des contributions.

Le calcul du montant de charges supplémentaires est effectué sur la base de la variation marginale des coûts de production nécessaire à la réalisation de l'offre modifiée l'année n, sur la base d'un devis dont le modèle type est fourni par le STIF à l'Entreprise..

Pour l'année n, le montant de la contribution C11 est ajusté des charges de l'offre nouvelle, selon la formule suivante :

$$C11n' = C11n + \text{ajustement de } C11n$$

A partir de l'année n+1, le montant de la contribution C11 est ajusté des charges de l'offre nouvelle, minorées ou majorées du montant prévisionnel des variations estimées de recettes de trafic liées à cette modification du service de référence, selon la formule suivante :

$$C11n+1' = C11n+1 + \text{ajustement de } C11n+1$$

Avec :

- *ajustement de C11n = montant des charges n liées à la modification d'offre.*
- *ajustement de C11n+1 = montant des charges n+1 liées à la modification d'offre +/- montant de recettes de trafic n+1 induites par l'offre modifiée.*

En outre, la contribution C2 peut être revue si la modification de l'offre a des impacts sur les charges liées aux investissements :

$$C2n' = C2n + \text{ajustement de } C2n$$

Les nouvelles contributions C11n' et C2n' ainsi déterminées se substituent alors contractuellement aux C11n0 et C2n0 pour la détermination, d'une part des acomptes définis à l' Article 66 - et d'autre part des contributions calculées dans le cadre de la facturation annuelle.

Article 63 - Mesures tarifaires

Article 63-1 - : Création d'un titre ou modification significative d'un titre.

Pour toute décision du STIF de création de nouveaux titres ou de modification importante des conditions d'utilisation d'un titre existant, un avenant prendra en compte, en cas d'impact significatif, les conséquences de ces décisions, notamment sur les dépenses ou économies supplémentaires éventuelles.

Article 63-2 - 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 1^{er} janvier 2011, toutes les entreprises auront basculé au présent système :

Description du système :

Le système repose, pour chaque indicateur sur la fixation de 3 valeurs de référence auxquelles sera comparé, à l'issue de chaque année du contrat, le résultat annuel de l'indicateur. Ces valeurs de référence sont définies comme suit :

- valeur « Objectif » si le résultat annuel de l'indicateur est égal à cette valeur, il ne donne lieu ni à bonus, ni à malus ;
- valeur « Supérieur » : si le résultat annuel de l'indicateur est supérieur ou égale à cette valeur, il donne lieu au bonus maximal ;
- valeur « Inférieur » : si le résultat annuel de l'indicateur est inférieur ou égal à cette valeur, il donne lieu au malus maximal.

Toute valeur du résultat annuel compris entre « Inférieur » et « Supérieur » donne lieu, selon le cas, à un malus ou à un bonus égal au rapport entre la valeur de l'indicateur et l'objectif d'une part et l'amplitude entre l'objectif et la borne inférieure ou supérieure multipliée par la valeur maximale du bonus-malus.

Principe général de calcul :

$$\text{Bonus} = \text{bonus maximum} * \frac{\text{Valeur} - \text{Objectif}}{\text{Valeur Sup} - \text{Objectif}}$$

$$\text{Malus} = \text{malus maximum} * \frac{\text{Valeur} - \text{Objectif}}{\text{Valeur Inf} - \text{Objectif}}$$

Si l'Entreprise n'est pas en mesure de présenter une mesure pour l'indicateur, elle encourt le malus maximal.

Les valeurs communes, définies pour chaque indicateur, restent les mêmes pour toute la durée du contrat. Pour certaines entreprises, en fonction des résultats au moment de la signature du contrat, des paliers sont définis les premières années pour certains indicateurs. Les valeurs « objectifs », « supérieur » et « inférieur » progressent alors chaque année pour atteindre rapidement les valeurs communes.

Rappel du système du contrat type 1 (valable jusqu'au 31 décembre 2010) :

Pour chaque indicateur, le calcul du bonus-malus repose sur les principes suivants :

1. Un « point objectif » de qualité de service est fixé contractuellement pour chaque indicateur ; il est identique pour toutes les entreprises concernées par le cahier des charges régional (X_{obj}) ;

X_{obj} 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 (X_{ref_0}), pour chaque indicateur et pour chaque entreprise ; il est exprimé en pourcentage ; il est actualisé chaque année et dès 2008 (X_{ref_n}) par application d'un pas de progression annuel conformément à la formule suivante :

$$X_{ref_n} = X_{ref_{n-1}} + [10\% * (X_{obj} - X_{ref_0})]$$

$$\text{En 2008, } X_{ref_{n-1}} = X_{ref_0} = X_{ref_{2007}}$$

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 (B_{max}) est identique pour les 5 indicateurs.

Un Malus maximal (M_{max}) 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 X_{obj} , l'Entreprise perçoit le bonus maximum :

$$\text{Si } X_n \geq X_{obj}, \text{ alors Bonus} = B_{max}$$

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 :

$$\text{Si } X_{ref_n} \leq X_n < X_{obj}, \text{ alors Bonus} = B_{max} * \frac{(X_n - X_{ref_n})}{(X_{obj} - X_{ref_n})}$$

Si la mesure est inférieure au niveau de référence actualisé de l'Entreprise, celle-ci acquitte un malus dont la valeur est absolue par point d'écart et plafonnée à la valeur du malus maximal :

Si $X_n < X_{réf}$, alors $Malus = M_{max}/6 * [(X_{réf} - X_n)*100]$ avec $Malus \leq M_{max}$

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.

L'Entreprise fournit au STIF deux prévisions détaillées de la facture relative à l'année n :

- une première prévision avant le 31 août ;
- une seconde prévision avant le 10 décembre de l'année n.

Les deux dernières prévisions sont accompagnées des principales hypothèses relatives à la facture annuelle pour l'année n+1 dès lors que l'année n+1 est couverte par le présent contrat.

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'échéanciers semestriels.

Si, à la clôture des comptes de l'année n-1, les contributions liées aux recettes reconstituées (CRR) sont supérieures (ou inférieures) aux contributions liées aux recettes reconstituées CRR prévisionnelles, le montant des acomptes de la contribution CRR de l'année n pour le second semestre est ajusté pour tenir compte de cet écart. Les acomptes des mois de novembre et décembre n sont corrigés pour tenir compte de la facture prévisionnelle de l'année n remise par l'Entreprise au plus tard le 31 août n.

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 24 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 24 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 24 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 24 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 67 - Facturation annuelle

Article 67-1 - : Indexation.

1. La contribution C11 est indexée chaque année par application de la formule suivante :

avec $C11_n = C11_{n_0} \times K11_n$; avec

$$K11_n = (1 - X)^{n-2009} \left(a \frac{S_n}{S_0} + b \frac{C_n}{C_0} + c \frac{IPS_n}{IPS_0} \right)$$

Avec $a+b+c = 1$

[Les valeurs de a, b et c sont déterminés à l'Annexe F.4 et correspondent à la structure des charges d'exploitation de chaque contrat]

$C11_{n_0}$ = forfait contractuel C11 exprimé en euros 2008 pour l'année n, correspondant aux montants indiqués à l'article 50-2XX.

S : Salaires, revenus et charges sociales - Salaires mensuels de base de l'ensemble des salariés (indices trimestriels) - Activités économiques - Transports et entreposage (www.indices.insee.fr ; identifiant : - 1567433) ; $S_0 = 97,55$

C : indice mensuel Gazole (www.indices.insee.fr ; identifiant : 0641310) ; $C_0 = 201,573$

IPS : indice des prix des services (www.indices.insee.fr ; identifiant : 641257) ; $IPS_0 = 122,658$

2. La contribution C2 est indexée chaque année par application de la formule suivante :

$$C2_n = C2_{n_0} \times K2_n \text{ ; avec } K2_n = d + e \times K11_n$$

[Les valeurs de d et e sont déterminés par le poids relatif des amortissements et des frais financiers de chaque contrat, elles figurent en Annexe F.4]

Pour chaque indice I, I_n est la moyenne arithmétique sur 12 mois d'octobre n-1 à septembre n ou 4 trimestres de septembre n-1 à juin n.

Article 67-2 - Règlement de la facture annuelle

Au 31 mars de l'année n+1 au plus tard, l'Entreprise transmet une facture récapitulative faisant apparaître pour l'ensemble des éléments constituant la contribution définitive du STIF après actualisation, les éléments suivants :

- les composantes de la contribution relative aux charges relevant des OSP :
 - la contribution « C11 » le cas échéant modifiée pour tenir compte des évolutions d'offre ;
 - la contribution C12
 - la contribution « C13 »
- la contribution relative au financement des investissements « C2 » ;
- Les contributions liées aux recettes reconstituées CRR définitives,
- les incitations financières (bonus/malus, intéressements) ;
- Les autres rémunérations éventuelles dont, le partage des risques sur les recettes défini à l'Article 50-6 - et celles liées au transfert entre titres scolaires décrit à l'Article 50-5 -.

L'Entreprise établit également un avoir correspondant :

- aux éventuelles pénalités liées à l'exécution du service définies aux Article 21-1 -, Article 21-3 -, Article 28 - et Article 75 -;
- au partage défini à l'Article 62 - si les recettes de trafic sont supérieures à l'objectif fixé de l'année n.

La facture annuelle reprend :

- le montant de la facture annuelle ;
- le montant des acomptes versés ;
- le solde à payer (avec le cas échéant les avoirs).

Le STIF règle à l'Entreprise, après vérification, le solde de l'année n entre les acomptes mensuels d'une part, la facture annuelle et l'avoir d'autre part, au plus tard dans les 45 jours suivants la réception par le STIF de la facture annuelle et de l'avoir.

En cas de désaccord, le STIF réserve le règlement du solde à hauteur du montant qu'il juge litigieux. Le cas échéant, le STIF règle, une fois le litige résolu, des intérêts de retard sur la base du nombre de jours de retard de versement.

En cas de non-respect du calendrier de versement des concours publics par le STIF, le STIF verse des intérêts de retard, sur la base du nombre de jours de retard et du taux EONIA connu à la date de la facturation.

Les factures sont accompagnées des pièces justificatives suivantes :

- les fichiers justifiant le calcul des recettes de trafic ;
- un détail du calcul des indices d'actualisation des rémunérations ;
- le calcul détaillé des bonifications et pénalités ;
- les justificatifs de paiements des Impôts et Taxes ;
- le calcul du partage des recettes de trafic ;
- le compte-rendu financier de l'exploitant intégré au rapport annuel tel que décrit à l'Article 69-3 -.

Toutes les annexes à la facture annuelle sont formellement validées par l'Entreprise.

Un modèle de facture annuelle est proposé à l'Annexe E.4.

CHAPITRE VII - FISCALITE

Article 68 - Fiscalité

Article 68-1 - : Généralités.

L'Entreprise supporte tous les impôts et taxes relatifs à l'exécution des missions qui lui sont dévolues dans le cadre du présent contrat, selon la réglementation en vigueur. Elle assume seule les pénalités liées à tout redressement fiscal éventuel concernant la gestion qui lui est confiée, consécutif à une application ou à une interprétation erronée de sa part des textes en vigueur sous réserve de l'Article 68-3 -.

Article 68-2 - Les impôts et taxes supportés par l'entreprise.

La taxe professionnelle et les taxes foncières sur les propriétés bâties et non bâties sont réglées par l'Entreprise, après vérification des éléments constitutifs de chacun des rôles d'imposition. L'Entreprise fait le nécessaire pour obtenir le plafonnement de ses cotisations de taxe professionnelle auquel elle peut prétendre, selon les possibilités offertes par la législation fiscale.

La taxe professionnelle et les taxes foncières liées au service objet du présent contrat sont remboursées par le STIF à « l'euro / l'euro », sur la base des justificatifs des paiements effectués et d'une copie des rôles d'imposition. Le STIF rembourse à l'Entreprise la taxe professionnelle nette des dégrèvements/plafonnements accordés par l'administration fiscale.

Tous les autres impôts et taxes existant au 31 décembre 2008 et relatifs à la gestion du service sont à la charge de l'Entreprise.

Article 68-3 - : Taxe sur la valeur ajoutée et taxe sur les salaires.

L'Entreprise ayant la qualité d'exploitant du service est le seul redevable de la TVA due, selon les conditions de droit commun, au titre de l'activité de service public confiée.

En cas de changement de la doctrine ou de la législation fiscale en matière de TVA et/ou de taxe sur les salaires, les parties conviennent de se rapprocher pour tenir compte de ces changements et aménager le présent contrat sans modification de son équilibre économique.

Dans le cas où une des composantes des sommes versées par le STIF à l'Entreprise serait placée hors du champ d'application de la TVA cette composante serait facturée sans TVA au STIF.

Le montant de taxe sur les salaires qui en découlerait serait alors pris en compte dans le calcul de la contribution C1 versée par le STIF.

Article 68-4 - : Transfert des droits à déduction de la TVA.

En application des dispositions de l'Article 210-1 et suivants de l'Annexe II au code général des impôts, le STIF transfère à l'Entreprise les droits à déduction de la TVA correspondant aux investissements réalisés par le STIF et mis à la disposition de celle-ci.

Le STIF, propriétaire des biens, délivre à l'entreprise une attestation précisant :

- la nature et la situation des biens
- la base d'imposition hors taxe des biens utilisés par l'entreprise

- le montant de la taxe correspondant
- l'identité des parties
- la référence aux articles 210 – 1 et suivants de l'annexe II du CGI
- la nature du contrat liant les parties et la date de mise à disposition des biens
- la date d'exigibilité de la taxe.

Le STIF adresse une copie de cette attestation au service des impôts dont il dépend.

Au vu des justificatifs fournis par le STIF, l'Entreprise procède sans délai ni différé aux formalités nécessaires à la récupération de cette TVA, soit par imputation sur la taxe due au titre de ses recettes, soit par demande de remboursement formulée auprès de l'administration fiscale compétente.

La taxe ainsi récupérée est reversée au STIF au plus tard le 30 du mois suivant celui du remboursement de la taxe.

Toute contestation ou remise en cause par l'administration fiscale du droit à déduction ou du quantum de la taxe dont il est prétendu à la récupération ou qui aura été restituée est portée sans délai à la connaissance du STIF. Les parties examinent ensemble le bien fondé des rappels et engagent toutes voies de défense utiles.

Les rappels non contestables ou devenus définitivement exigibles, qui auront été appliqués, majorés des sanctions fiscales et des frais contentieux engagés à la demande du STIF, sont remboursés par le STIF dans les 30 jours de leur règlement sur présentation de justificatifs par l'entreprise sauf faute ou erreur avérée de sa part.

TITRE VIII - MODALITES D'EXECUTION DU CONTRAT

CHAPITRE I - INFORMATION, SUIVI ET CONTROLE

Article 69 - Informations sur l'exécution du contrat

Article 69-1 - : Principes généraux

Le STIF et l'Entreprise ont une obligation réciproque de transparence et de réactivité dans la transmission de l'information relative à la gestion du service, notamment en ce qui concerne les conditions d'exploitation et des difficultés rencontrées.

L'Entreprise porte à la connaissance du STIF et ce, dans les plus brefs délais, tout incident grave qui par sa portée est susceptible d'avoir une influence, de quelque nature que ce soit, sur les conditions d'exploitation du service de référence. Lorsque cette information est transmise verbalement elle doit être confirmée par écrit.

L'Entreprise transmet toutes les informations que le STIF peut demander ainsi que tous les tableaux de bords, rapports, documents de nature contractuelle, dans un délai raisonnable que le STIF peut fixer.

Seuls les modèles type spécifiques, communiqués par le STIF à l'entreprise, doivent être utilisés pour la transmission des informations sur l'exécution du contrat. En cas de non respect de ce principe, le STIF se réserve le droit de ne pas valider les documents présentés, et ceux-ci seront considérés comme non-reçus. Dès lors, l'Entreprise s'expose à la pénalité décrite à l'Article 75 -.

Si l'Entreprise ne donne pas droit à la demande d'informations une fois le délai de réponse échu, le STIF peut engager un Contrôle ou un Audit dans les conditions fixées à l'Article 62 du présent contrat. Les informations communiquées par l'Entreprise au STIF doivent pouvoir contribuer à assurer, auprès de tous les responsables locaux et des administrateurs du STIF, la meilleure lisibilité possible des conditions d'exécution de la présente convention.

Le STIF est garant vis-à-vis de l'Entreprise du respect de la confidentialité des informations correspondantes, dans les conditions prévues par la loi n°78-753 du 17 juillet 1978.

Toutes les informations sont transmises de préférence par voie électronique sous format standard, facilement exploitable.

Article 69-2 - : Information trimestrielle et annuelle sur l'exécution du contrat

1 Information trimestrielle

L'Entreprise fournit l'Annexe A.5 du présent contrat, au plus tard le dernier jour du mois suivant la fin du trimestre.

2 Information annuelle

L'Entreprise fournit annuellement les informations précisées aux Annexes Annexe A.3, Annexe A.4, Annexe D.1, Annexe D.2 et Annexe F.2.

Les résultats de qualité de service décrits à l'Annexe B.1 doivent être fournis au plus tard le dernier jour du premier mois suivant la fin de l'année.

Les dates de remise d'information sont indiquées en prenant pour référence la date de notification du présent contrat.

Article 69-3 - Rapport annuel

Sur le fondement des principes des articles L 1411-3 et R 1411-7 du Code Général des Collectivités Territoriales modifié par le décret n° 2005-236 du 14 mars 2005, l'Entreprise transmet chaque année au STIF et, au plus tard dans les cinq mois suivant la clôture de l'exercice comptable, un rapport contenant les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution du présent contrat, une analyse de la qualité de service et les tableaux complétés figurant en Annexe F.2.

Au sein du rapport annuel, l'Entreprise présente un commentaire du Plan d'Investissement pour l'année écoulée et sur la durée du contrat :

- Pour le matériel roulant : Explication des principaux facteurs d'évolution, l'impact quantitatif sur le parc, l'impact qualitatif sur le parc et l'impact sur les coûts d'exploitation ;
- Pour les autres biens : Explication des principaux facteurs d'évolution et l'impact sur les coûts d'exploitation.

L'Entreprise doit en conséquence produire un tel rapport, ce qui implique que soit mis en place une comptabilité analytique permettant l'analyse des produits et des charges afférents à l'exploitation du réseau, ainsi que la mise en évidence du personnel affecté à l'exploitation du contrat avec le STIF

Le présent rapport est remis au STIF entre le 1^{er} avril et, au plus tard, le 1^{er} juin de l'année n+1, concernant l'exercice n. En cas de non respect de cette contrainte calendaire, l'Entreprise s'expose à la pénalité décrite à l'Article 75 -.

Ce rapport comprend notamment :

a) Eléments financiers.

- un compte-rendu financier. L'objectif de ce compte-rendu financier est de porter à la connaissance du STIF les éléments d'information nécessaires pour apprécier les conditions d'exploitation du service de référence, des activités annexes et le suivi de la politique de gestion des biens et investissements. Le compte-rendu financier devra notamment comporter les éléments suivants :
- le compte de résultat de l'exercice présenté et commenté par nature de produits et charges concourant à l'exécution de la convention, selon le format en vigueur dans l'Entreprise. Il comporte en regard le budget pour l'année n, le réalisé de n-1 et la prévision pour n+1.

Si 85% au moins du chiffre d'affaire de l'entreprise est généré par le STIF, l'entreprise communique la partie du rapport de gestion relative à cette activité.

- Pour les établissements supportant le contrat :
 - la présentation des règles de comptabilité analytique utilisées pour élaborer le compte financier du service
 - l'indication, pour chaque ligne de charges et de produits ayant fait l'objet d'une imputation analytique sur le contrat du STIF, de la nature, la valeur de la clé de répartition utilisée ainsi que du montant total à répartir
- Il présente également ;
- une analyse des résultats et de leur évolution par rapport au budget et à l'année passée, notamment au regard des principaux événements de l'exercice.
- le chiffre d'affaires ventilé entre contributions du STIF, recettes voyageurs et autres recettes. Les versements du STIF feront également apparaître les contributions forfaitaires, les différentes formes d'intéressements perçus et le partage des risques.

- une présentation analytique des comptes décomposant les produits et charges par grandes fonctions (conduite, entretien et maintenance du matériel roulant et des installations fixes, services en stations ...).
- une communication des coûts unitaires rapportés à la production (Kms Commerciaux KCC) et aux voyageurs transportés (voyages-kilomètres) ;
- un état détaillé des immobilisations avec le plan d'amortissement afférent.
- Ainsi que les autres éléments financiers prévus à l'Article L 1411-3 du Code général des Collectivités Territoriales modifié par le décret n° 2005-236 du 14 mars 2005.

b) Compte rendu technique.

- l'état des travaux réalisés par l'Entreprise au cours de l'exercice ;
- L'état des travaux envisagés par elle et l'état de vieillissement des équipements constaté et prévisible sur l'exercice à venir ;
- la liste des contrats de prestations et de sous-traitance conclus en application de l'Article 8 - du présent contrat
- un état récapitulatif de l'ensemble des prestations qu'elle réalise pour le compte de tiers au titre du dernier exercice clos
- Un bilan des moyens matériels engagés. Celui-ci doit comprendre un compte-rendu détaillé des cessions et acquisitions de biens mentionnés en Annexe D.2 (transmission d'une copie des factures d'investissement), des assurances souscrites (uniquement en cas de modification des polices d'assurances), ainsi que les inventaires et états des lieux établis contradictoirement.
- Un état du renouvellement des biens et immobilisations nécessaires à l'exploitation du service ;
- Ainsi que les autres éléments financiers prévus à l'Article L 1411-3 du Code général des Collectivités Territoriales modifié par le décret n° 2005-236 du 14 mars 2005.
- Le lieu de remisage des bus par lignes
- Adresse du ou des dépôts et le nombre de véhicules par dépôt
- Mise à jour du programme d'investissement

A la demande du STIF et sous réserve de confidentialité, l'Entreprise transmettra à la même date que son rapport annuel une annexe strictement à usage interne comprenant :

- les comptes annuels (bilan, compte de résultat détaillé et annexes) de l'exercice clos de l'Entreprise, certifiés conformes par un Commissaire aux comptes agréé, ainsi que la liasse fiscale ;
- un tableau des effectifs de l'Entreprise au 31 décembre de l'année échue ;
- un tableau faisant apparaître le nombre des départs et des recrutements lors de l'année échue ;

L'Entreprise peut adjoindre à ce rapport annuel tous les documents qu'elle juge nécessaires pour apporter au STIF une information détaillée portant sur les conditions d'exécution du Service de référence.

Article 70 - Comité de suivi.

Article 70-1 - Organisation et fonctionnement.

Pour accompagner la vie du réseau, les parties de la présente convention se réunissent au sein d'un comité de suivi.

Ce comité sera présidé par le STIF.

Instance de concertation, le comité aura notamment pour mission de suivre l'exécution du présent contrat d'exploitation et de guider son évolution.

Il examine toutes les questions relatives à la programmation de l'offre ou des investissements et formule des avis sur des modifications potentielles de l'offre.

L'ordre du jour du comité de suivi est établi conjointement entre le STIF l'Entreprise dans le cadre d'un rendez-vous préparatoire.

Chaque partie à la présente convention peut abonder l'ordre du jour de chaque réunion du comité de suivi sous réserve d'en avertir les autres parties quinze jours avec la session du comité.

Le comité se réunit annuellement dans les locaux du STIF, ainsi qu'à la demande expresse d'une ou des parties, en tant que de besoin justifié par la partie demanderesse.

Sauf urgence, les parties sont averties trois semaines avant la date de la réunion du comité.

Les réunions donnent systématiquement lieu à l'établissement d'un compte rendu validé par l'ensemble des parties.

Article 70-2 - Attributions

Le comité de suivi traite notamment :

- Du suivi de la qualité de service ;
- Du rapport annuel rédigé chaque année par l'entreprise ;
- De l'évolution de l'offre de service

Article 71 - Contrôle de l'exécution du contrat.

Article 71-1 - Contrôle de l'exécution du contrat par l'Entreprise.

Il revient à l'Entreprise de s'assurer par tous moyens de la réalité de l'efficacité et de l'efficacité de l'exploitation, et de veiller au respect des obligations figurant au présent contrat.

Ce devoir général de contrôle s'exerce sans préjudice des droits reconnus au STIF en tant qu'autorité organisatrice, dans le cadre des contrôles et audits qu'il peut décider de mener.

Article 71-2 - Droit général de contrôle et d'audit par le STIF.

Conformément à l'Article L 1611-4 du Code Général des Collectivités Territoriales, le STIF dispose d'un droit d'audit et de contrôle se rapportant à l'exécution par l'Entreprise du présent contrat, qu'il exerce soit directement, soit par l'intermédiaire d'un ou de plusieurs organismes extérieurs qu'il mandate à cet effet.

Le droit de contrôle vise à assurer le STIF de la bonne exécution par l'Entreprise du service de référence prévu par le présent contrat et il consiste à vérifier sur pièces et sur place les documents et informations attestant que les services et prestations sont exécutés conformément aux stipulations de la présente convention.

Il vise également à permettre au STIF de s'assurer de l'étanchéité entre les activités exercées par l'Entreprise (et ses filiales) au titre du contrat et ses autres activités.

Sans préjudice des stipulations de l'alinéa précédent et afin de réaliser ce même contrôle, le STIF se réserve en outre le droit de faire procéder à des contrôles inopinés sur le réseau défini à l'Article 9 - du présent contrat, tout en respectant les règles de sécurité.

Le droit d'audit vise notamment à examiner tous les éléments comptables et financiers nécessaires à l'établissement du compte de l'Entreprise et à évaluer les méthodes et outils employés par l'Entreprise afin de recueillir, agréger et restituer au STIF les informations servant à l'établissement des tableaux de bord et du compte-rendu général d'activité.

Compte tenu du caractère stratégique pour l'Entreprise des informations relatives aux données financières, le droit d'audit en matière financière s'exerce par l'intermédiaire d'agents du STIF accrédités ou d'organismes extérieurs mandatés par le STIF et sous réserve d'un engagement de confidentialité.

Le STIF s'engage à communiquer à l'Entreprise la liste des auditeurs internes accrédités à cet effet et à prévenir l'Entreprise de toute modification de ladite liste.

Les frais et honoraires de l'intervention des organismes extérieurs restent à la seule charge du STIF.

Article 71-3 - Modalités d'exercice des contrôles ou audits.

Les contrôles de la qualité peuvent comprendre des contrôles inopinés, de type « client mystère ». Ces contrôles doivent se faire dans le respect des règles de sécurité (en particulier respect des plans de prévention hygiène et sécurité).

Dans les autres cas de contrôle et d'audit, l'Entreprise est informée de la décision d'audit du STIF, au minimum 15 jours ouvrés avant la date d'intervention des missions d'audits et de contrôle.

Dans le cadre des audits ou des contrôles, le STIF ou les organismes extérieurs mandatés par le STIF peuvent demander à l'Entreprise, la délivrance de tout élément d'information en lien avec l'offre de services prévue par le présent contrat. Ces éléments sont communiqués par l'Entreprise dans un délai raisonnable.

L'entrave dans l'obtention d'un élément demandé dans le cadre d'un audit ou d'un contrôle fait l'objet de pénalités fixées dans l'Article 75 -.

Les résultats des contrôles et audits (pour leur partie « analyse ») sont obligatoirement communiqués à l'autre partie dans un délai raisonnable fixé d'un commun accord.

Tout écart constaté en faveur du STIF ou de l'Entreprise ou tout manquement dans l'allocation des fonds versés par le STIF fait l'objet d'un reversement au profit du STIF ou de l'Entreprise.

Par ailleurs, si un audit fait apparaître un manquement aux dispositions du présent contrat, l'Entreprise s'expose à l'application des pénalités correspondantes. Il appartient au STIF, et à lui seul, de tirer les conclusions relatives aux insuffisances relevées lors des vérifications.

En cas de désaccord persistant sur les résultats des audits ou des contrôles la procédure de conciliation est engagée par la partie la plus diligente dans les conditions prévues à l'Article 85 - du présent contrat.

CHAPITRE II - VIE DU CONTRAT.

Article 72 - Responsabilité.

L'Entreprise est seule responsable des dommages de toute nature subis par les tiers, les usagers et les fournisseurs dont le fait générateur trouve sa source dans l'exploitation du service.

Elle s'engage à garantir intégralement le STIF contre tous litiges, demandes ou recours indemnitaires qui seraient dirigés contre lui à raison de tels dommages.

Article 73 - Assurances.

L'Entreprise s'engage à contracter auprès d'une ou plusieurs compagnies d'assurances notoirement solvables, toutes les polices d'assurances nécessaires à la couverture des risques suivants :

- Dommages matériels, y compris bris de machine, aux biens mobiliers affectés à l'exploitation du service, quel qu'en soit le propriétaire à la date du sinistre. Devront impérativement figurer parmi les faits générateurs des dommages le vol, l'incendie, le vandalisme et le dégât des eaux ;
- Responsabilité civile professionnelle générée par l'exploitation du service.

L'Entreprise justifie de la souscription de ces polices dans les 45 jours à compter de la prise d'effet du présent contrat.

Le STIF peut exiger à tout moment la preuve du paiement régulier des primes à leur date normale d'échéance.

L'Entreprise s'engage par ailleurs à :

- Prévenir immédiatement et par tous moyens le STIF en cas de retard dans le paiement des primes de la part de l'Entreprise. Le STIF a la faculté de se substituer à l'Entreprise défaillante pour effectuer ce paiement, sans préjudice de recours contre ce dernier.
- Affecter intégralement l'indemnité versée par la compagnie d'assurance à la remise en état des biens affectés au service dont l'exploitation est confiée à l'Entreprise par le présent contrat.

Les travaux y afférents sont réalisés sous le contrôle du STIF suivant un échéancier mis au point d'un commun accord entre le STIF et l'Entreprise ; les travaux de remise en état débutent immédiatement après le sinistre, sauf cas de force majeure ou impossibilité liées aux conditions d'exécution des expertises. L'Entreprise ne peut prétendre à aucune indemnité pour plus-values éventuelles résultant de ces travaux.

Les parties prennent toute disposition pour éviter, autant que possible, qu'il y ait interruption dans l'exécution du service, que ce soit du fait du sinistre ou du fait des travaux de remise en état engagés à la suite du sinistre.

L'Entreprise et ses assureurs renoncent à tout recours contre le STIF pour tous les dommages évoqués aux présentes et réciproquement.

Article 74 - Garantie

L'Entreprise présente soit une garantie à première demande soit une garantie maison mère dans les conditions prévues ci-dessous.

Article 74-1 - Garantie à première demande

Dans un délai de trois mois à compter de la notification du présent contrat, l'Entreprise fournit au STIF une garantie à première demande, d'un montant de 6% du chiffre d'affaire.

Cette garantie a pour objet de couvrir :

- le paiement des pénalités dues par l'Entreprise, en cas de non versement dans les conditions prévues à l'Article 75 -;
- les coûts d'une éventuelle remise en état du matériel ou des immeubles mis à disposition par le STIF ou des biens susceptibles d'être repris par le STIF en fin de contrat ;
- le remboursement des dépenses engagées par le STIF – ou par un tiers qu'il se sera fait substituer – pour l'exécution des mesures provisoires prévues à l'Article 77 -(Cas de la mise en régie provisoire)

Cette garantie sera actionnée par le STIF, après mise en demeure adressée à l'Entreprise et demeurée infructueuse dans le délai de 7 jours calendaires.

Tout appel au garant par le STIF en application du présent article prend la forme d'une notification et doit :

- être adressée par lettre recommandée avec accusé de réception indiquant le montant des sommes dues et le motif de la mise en œuvre de cet article ;
- être signée par un représentant habilité du STIF ;
- comporter en annexe, une copie de la mise en demeure adressée à l'Entreprise et préciser que dans le délai imparti cette dernière n'a pas rempli ses obligations ;
- indiquer dans quels délais doivent être versées les sommes dues.

Parallèlement, un titre exécutoire sera émis et transmis à l'établissement bancaire, dont une copie sera transmise à l'Entreprise.

L'engagement de la société bancaire figurera en Annexe F.3.

Article 74-2 - Garantie maison mère

Dans le délai de trois mois suivant la prise d'effet du présent contrat, l'Entreprise fournit au STIF une lettre garantie « Maison mère » qui sera jointe en Annexe F.3 pour un montant plafonné à 6 % du chiffre d'affaires annuel.

Cette garantie a pour objet de couvrir :

- le paiement des pénalités dues par l'Entreprise, en cas de non versement dans les conditions prévues à l'Article 75 -
- les coûts d'une éventuelle remise en état du matériel ou des biens susceptibles d'être repris par le STIF en fin de contrat ;

- le remboursement des dépenses engagées par le STIF – ou par un tiers qu’il se sera fait substituer – pour l’exécution des mesures provisoires prévues à l’Article 77 - (cas de la mise en régie provisoire).

Cette garantie sera actionnée par le STIF, après mise en demeure adressée à l’Entreprise et demeurée infructueuse dans le délai de 7 jours calendaires.

Tout appel au garant par le STIF en application du présent article prend la forme d’une notification et doit :

- être adressée par lettre recommandée avec accusé de réception indiquant le montant des sommes dues et le motif de la mise en œuvre de cet article ;
- être signée par un représentant habilité du STIF ;
- comporter en annexe, une copie de la mise en demeure adressée à l’Entreprise et préciser que dans le délai imparti ce dernier n’a pas rempli ses obligations ;
- indiquer dans quels délais doivent être versées les sommes dues.

Parallèlement, un titre exécutoire sera émis et transmis à la société mère, ainsi qu’à l’Entreprise.

Le garant peut opposer au STIF toutes les exceptions et invoquer tous moyens de défense dont le Délégué bénéficie au titre du présent contrat.

CHAPITRE III - SANCTIONS – FIN DE LA CONVENTION - INDEMNITES

Article 75 - Sanctions Pécuniaires.

Après mise en demeure par voie de lettre recommandée avec accusé de réception restée sans réponse pendant 15 jours, des sanctions pécuniaires pourront être prononcées par le STIF à l'encontre de l'Entreprise, sans préjudice des dommages et intérêts auxquels celle-ci pourrait être tenue par ailleurs :

- en cas de non mise en place de la garantie prévue à l'Annexe F.3, l'Entreprise sera redevable de plein droit d'une pénalité d'un montant forfaitaire de 15000 € par mois de retard ;
- en cas de non soumission de l'un des documents que l'Entreprise est tenu de présenter au titre des présentes, l'Entreprise sera redevable de plein droit d'une pénalité d'un montant forfaitaire de 1000 € par mois de retard ;
- en cas de non communication d'informations dans l'un des documents que l'Entreprise est tenue de présenter au titre des présentes. L'Entreprise sera redevable de plein droit d'une pénalité d'un montant forfaitaire de 500 € par mois de retard, tant que les documents complets n'auront pas été communiqués au STIF ;
- en cas de non respect des conditions relatives au réemploi du matériel roulant précisées à l'Article 43-4 - du présent contrat. L'Entreprise sera redevable de plein droit d'une pénalité d'un montant forfaitaire de 10 € par kilomètre irrégulier réalisé Cette pénalité s'applique notamment à partir du premier kilomètre réalisé au-delà du seuil autorisé à l'Annexe F.4 de l'offre de référence, ou effectué – hors cas d'autorisation expresse du STIF- en dehors d'Ile-de-France ..

Le STIF peut toutefois décider de ne pas les appliquer en considération des difficultés particulières et inhabituelles rencontrées par l'Entreprise, des agissements imputables à un tiers, et des efforts déployés par l'Entreprise pour s'acquitter de bonne foi de ses obligations.

Ces pénalités font l'objet de l'émission, à la fin de chaque mois, d'un titre de recette exécutoire qui devra être réglé dans un délai de 45 jours, après émission, sous peine d'application, de plein droit et sans mise en demeure, d'intérêts moratoires au taux d'intérêt légal, majoré de deux points.

Article 76 - Sanctions coercitives.

Le STIF peut procéder à la mise en régie provisoire aux frais de l'Entreprise, sauf cas de force majeure ou causes exonératoires de responsabilité, dans les hypothèses suivantes :

- La sécurité publique vient à être compromise. L'exécution d'office est précédée d'une mise en demeure restée sans effet dans un délai fixé par le STIF et approprié au cas d'espèce.
- Si le service n'est pas exécuté ou s'il n'est exécuté que partiellement, le STIF peut également prendre provisoirement, aux frais de l'Entreprise, toutes les mesures nécessaires à la continuité de l'exploitation du service.

Article 77 - Sanction résolutoire.

Sauf cas de force majeure ou causes exonératoires de responsabilité, le STIF peut résilier la convention de plein droit et sans qu'il soit besoin de remplir aucune formalité judiciaire, notamment dans les cas suivants :

- liquidation judiciaire de l'Entreprise ;
- dissolution de l'Entreprise ;
- cession du bénéfice du présent contrat à un tiers sans son autorisation ;
- radiation devenue définitive de l'Entreprise du registre des transports valant interdiction pour cette dernière d'exercer l'activité de transport public routier ;
- interruption non justifiée de plus de 30 jours consécutifs de l'exploitation de tout ou partie des services ;
- manquement grave ou répété des engagements contractuels pris par l'Entreprise à travers le présent contrat, après une mise en demeure non suivie d'effet dans le délai d'un mois ;
- manquement grave ou répété en matière de sécurité, et notamment de défaut grave d'entretien des installations ou du matériel mettant en péril les usagers par l'Entreprise.

La résiliation requiert une délibération du Conseil du STIF, notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception. Cette mesure devra être précédée d'une mise en demeure restée sans effet dans le délai de 10 jours.

En cas de résiliation anticipée et quel qu'en soit le motif, toutes dispositions stipulées au présent contrat qui en régleraient la fin trouveront à s'appliquer pleinement.

Article 78 - Résiliation.

Le STIF peut résilier unilatéralement le présent contrat à tout moment pour des motifs d'intérêt général. Cette résiliation est notifiée à l'Entreprise par lettre recommandée avec accusé de réception et moyennant un préavis de neuf (9) mois.

En cas de rupture anticipée du présent contrat à l'initiative du STIF pour des motifs d'intérêt général, celui-ci s'engage à verser à l'Entreprise, en réparation du préjudice subi, une indemnité conforme à la législation et aux principes jurisprudentiels en vigueur.

Les sommes dues à l'Entreprise au titre du présent article sont versées dans les trois mois de la date de résiliation.

De la même façon, l'Entreprise peut résilier le contrat moyennant un préavis de neuf (9) mois à tout moment des présentes, sans préjudice des dommages et intérêts auxquels celle-ci peut être tenue par ailleurs.

Article 79 - Sort des biens en fin de convention.

Article 79-1 - Biens appartenant au STIF.

A l'échéance normale ou anticipée du contrat, l'Entreprise est tenue de remettre au STIF, en état normal d'entretien et à titre gratuit, tous les biens et équipements mis à sa disposition par le STIF, sur le fondement de l'Article 38 - et des Annexes D.1 et D.2 des présentes.

Au jour de la cessation du présent contrat, le STIF est subrogé à l'Entreprise dans tous ses droits et obligations envers des tiers.

Six mois avant la fin de l'exploitation, les parties estiment et arrêtent, à l'amiable ou à dire d'expert, les travaux nécessaires à la remise en bon état d'entretien et de fonctionnement, compte tenu d'un usage normal des installations, équipements et matériels mis à la disposition de l'Entreprise par le STIF.

L'Entreprise exécute ces travaux avant l'expiration du présent contrat ou verse au STIF une indemnité correspondant à leur montant, au plus tard à l'expiration du présent contrat.

Un inventaire physique des biens est effectué contradictoirement entre les parties 2 mois avant la fin de l'exploitation. Cet inventaire est validé ou modifié le jour de la fin du contrat en présence ou non d'un huissier de justice. Suite à cet inventaire définitif, les clés des bâtiments sont remises au STIF par l'Entreprise.

Article 79-2 - 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, à la valeur nette des « amortissements prévus » au plan d'investissement et des subventions d'investissement reçus, tout ou partie du matériel roulant qu'il jugerait nécessaires à l'exploitation.

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 79-3 - 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 79-4 - Les opérations de remplacement (projet)

Les opérations visées par le présent article sont celles permettant le remplacement d'un immeuble ou d'une dépendance d'immeuble nécessaire à la réalisation du service public par d'autres installations répondant mieux aux exigences de l'exploitation ou de la technique (les « opérations de remplacement »).

Une opération de Remplacement a pour objet le financement, en tout ou en partie, de la construction, l'aménagement ou l'acquisition d'un bien nécessaire à la poursuite de l'activité de l'Entreprise.

Compte tenu de la complexité des opérations en cause, et notamment de leur déroulement selon une durée importante qui ne trouvera sa conclusion qu'une fois levés les divers aléas contractuels et administratifs auxquels leur mise en œuvre est subordonnée, le processus décisionnel se déroulera en deux phases :

1. Accord de Principe.

Afin d'obtenir l'accord de principe du STIF l'autorisant à entreprendre une opération de remplacement, l'Entreprise devra présenter au STIF un dossier détaillé précisant tout à la fois les remplacements prévus et justifiant les aliénations et éventuelles acquisitions envisagées.

Ce dossier comprendra l'ensemble des éléments qu'aura pu recueillir l'Entreprise, en phase de faisabilité, de nature à étayer sa démarche :

- aspect stratégique et technique de l'opération,
- montage juridique envisagé et analyse des raisons pour lesquelles le montage proposé est retenu,
- partenaires pressentis,
- éléments de coût (connaissance du marché, évaluation des services fiscaux si elle est connue...)
- planning prévisionnel,
- modalités de financement,
- .../...

Pour ce faire l'Entreprise sera autorisée à effectuer, sous sa responsabilité, toutes démarches de nature à lui permettre d'apprécier la faisabilité de l'opération et initialiser les démarches nécessaires à la poursuite éventuelle de sa proposition (consultation de promoteur/ investisseurs, négociation et signature de protocoles d'intention non contraignants etc...).

L'Entreprise tiendra le STIF informé de ces démarches, au fur et à mesure qu'elles seront entreprises.

Après réception et étude du dossier détaillé, le STIF, par courrier de son Directeur Général, transmet à l'Entreprise un accord de principe.

Le STIF demeure entièrement libre d'accepter ou de refuser de donner cet accord de principe. Le STIF informera néanmoins l'Entreprise des motifs qui l'ont conduit à refuser l'accord de principe.

En cas de refus, l'Entreprise fera son affaire des conséquences de cette décision sur les éventuels engagements précontractuels qu'elle aura pu souscrire.

En cas d'accord de principe, l'autorisation du STIF vaudra autorisation donné à l'Entreprise pour engager toutes démarches en vue d'aboutir à la signature d'avant-contrats avec les partenaires à l'opération.

Pendant cette phase de mise au point, le STIF sera tenu informé de l'avancement du dossier au cours de réunions trimestrielles avec l'Entreprise. Au moins une fois par an, cette information prendra également la forme d'un rapport écrit. Une information complémentaire écrite (comportant une copie de la demande de permis de construire et de démolir) devra être fournie au STIF préalablement au dépôt par l'Entreprise de la demande du ou des permis de construire se rapportant à l'opération de remplacement.

2. Deliberations des Organes deliberants.

Au terme des discussions, les modalités juridiques et économiques de l'opération de remplacement seront arrêtées dans un document contractuel signé entre le STIF, l'Entreprise et éventuellement les différents partenaires qui concourent à sa réalisation.

Cet engagement sera signé sous condition suspensive de l'agrément des organes délibérants respectifs de l'Entreprise et du STIF, ainsi que sous les conditions suspensives usuelles en pareille matière (droit de préemption, obtention des autorisations de construire éventuellement nécessaire, devenues définitives,...).

Article 80 - Continuité du service en fin de contrat

Le STIF aura la faculté, sans qu'il en résulte un droit à indemnité pour l'Entreprise, de prendre pendant la dernière année du présent contrat toute mesure pour assurer la continuité du service public, en réduisant autant que possible la gêne qui en résulterait pour l'Entreprise.

D'une manière générale, le STIF pourra prendre toutes les mesures nécessaires pour faciliter le passage progressif du présent contrat au nouveau régime d'exploitation ou au nouvel exploitant.

A la fin du présent contrat, le STIF ou le nouvel exploitant sera subrogé aux droits de l'Entreprise.

Article 81 - Reprise des autres contrats et engagements de l'entreprise

1. Dans un délai d'un an avant le terme du contrat, l'Entreprise adresse au STIF copie de l'ensemble des contrats nécessaires à la réalisation du service de référence et susceptibles d'être poursuivis au-delà du terme du contrat.

Elle lui adresse en particulier les baux immobiliers conclus par l'Entreprise pour les biens nécessaires à la réalisation du service de référence.

En cas de cessation du présent contrat (échéance normale ou anticipée), pour quelque cause que ce soit, le STIF se réserve le droit de poursuivre ou de faire poursuivre ces contrats par le tiers de son choix.

Cette faculté ouverte au STIF ou à un éventuel successeur devra néanmoins tenir compte, pour ce qui concerne les baux immobiliers, de la spécificité de chaque dépôt bus, et notamment de leur affectation, en tout ou partie, pour la réalisation du service de référence

Le STIF notifie sa décision à l'Entreprise et à son cocontractant dans un délai de 2 mois à compter de la date de notification de la résiliation ou 9 mois avant l'échéance du contrat.

2.

L'Entreprise devra veiller à ce que soient insérées dans les contrats qu'elle passe avec des tiers, les stipulations propres à permettre l'application du présent article.

Dans un délai de 3 mois à compter de la prise d'effet du présent contrat, l'Entreprise fera ses meilleurs efforts pour mettre en les contrats passés par l'Entreprise avec des tiers avant le présent contrat devront être mis en conformité avec les stipulations du présent article.

Il est bien entendu que les stipulations du présent article ne concernent pas :

- les contrats passés par l'Entreprise en application d'un contrat passé pour son compte par une société la contrôlant (au sens de l'article L.233-3 du Code de commerce) ;
- les contrats passés par l'Entreprise avec une société la contrôlant ou placée sous le même contrôle (notamment les contrats d'assistance technique).

3. En cas de méconnaissance par l'Entreprise d'une des stipulations du présent article, qui rendrait notamment impossible la poursuite par le STIF ou tout tiers désigné par lui de l'un des contrats, le STIF pourra obtenir une prestation de même nature, aux frais et risques de l'Entreprise.

4. Un an avant la cessation du présent contrat, l'Entreprise communique au STIF les informations nécessaires à la mise en application de l'article L 1224-1 du code du travail.

Article 82 - Engagements financiers à la fin du contrat

Au terme du présent contrat, l'Entreprise établit dans le délai d'un mois, un état des créances et des dettes reprises par le STIF ou le successeur et assumées par ces derniers.

Cet état détaillé fera notamment apparaître :

- les charges payées par l'Entreprise et couvrant une période n'entrant pas dans le périmètre de son contrat d'exploitation ;
- les sommes, quelles qu'en soient la nature, origine ou destination, subsistant dans son patrimoine et versées par des tiers, personnes privées ou publiques, sous forme de concours, subventions ou participations afin de contribuer au développement des moyens du service public exploité couvrant une période en dehors des ses obligations inhérentes au présent contrat ne faisant plus partie de son contrat d'exploitation ;

- les sommes qu'elle a constituées, provisionnées ou réservées dans ses documents comptables et budgétaires afin de garantir le parfait paiement à leur échéance normale des obligations légales, réglementaires ou contractuelles dans lesquelles le STIF ou le successeur seront tenus de se substituer à lui à raison du transfert ou de la reprise du service ;
- les charges à payer, relatives à tout contrat annuel qui sera cédé au STIF ou au successeur au prorata du temps du dernier contrat d'exploitation ;
- une somme correspondant aux droits acquis par les salariés transférés en vertu de l'Article L 1224-1 du code du travail et non échus à la date du transfert du service public confié, lorsqu'il résulte de ce transfert que le STIF ou le successeur seront tenus de l'intégralité de ces droits à leur échéance ;
- les provisions passées, entre autres, pour départ à la retraite ;
- et toute autre charge liée à l'exploitation du service confié incombant à l'Entreprise.

Si cet état fait apparaître un solde en faveur de l'Entreprise, alors le successeur verse ce solde à l'Entreprise, dès le début de son exploitation.

Si cet état fait apparaître un solde en faveur du successeur, alors le l'Entreprise verse ce solde au successeur, dès la fin de son exploitation.

Cet état devra impérativement être validé par l'expert comptable de l'Entreprise, ainsi que par le STIF. Un protocole transactionnel peut valider l'accord financier.

A la fin du contrat, si le programme prévisionnel d'investissement n'a pas été réalisé en totalité (en volume et/ou en valeur), alors l'entreprise verse au STIF l'écart entre le montant réel d'investissement et le montant prévisionnel.

Les sommes dues en application des dispositions du présent Article sont versées en capital dans les 3 mois suivant le terme de du présent contrat et à défaut, portent intérêt au taux applicable en matière d'intérêts moratoires des marchés publics.

CHAPITRE IV - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 83 - Révision et sauvegarde.

Les Parties procèdent d'un commun accord au réexamen des conditions financières, à la demande motivée de l'une d'entre elles, en cas de survenance d'événements ou de modifications législatives ou réglementaires majeures et non prévisibles avec suffisamment de certitude quant à leur occurrence à la date du contrat, tendant à bouleverser substantiellement l'équilibre économique et financier du contrat.

Pour apprécier l'impact de ces événements, les parties s'appuient sur toutes données économiques et financières utiles et disponibles. La révision du contrat peut notamment intervenir dans les cas suivants :

- si une vérification de toute nature réalisée par le STIF montre que le STIF supporte des charges indues ou bien qu'une contribution versée par le STIF est excessive notamment du fait d'un changement de méthode comptable, les parties conviennent d'examiner ensemble les modalités d'ajustement des contributions du STIF ;
- en cas de modifications législatives et réglementaires en matière sociale, fiscale, para fiscale et d'imposition de toute nature (évolution de taux fiscaux, création ou suppression d'impôts, taxes et redevances ou changements de règles déterminant l'assiette, les taux ou les modalités de calcul des impôts, taxes et redevances) venant affecter les impôts et/ou taxes et/ou charges autres que ceux couverts par la contribution versée par le STIF ;
- Plus particulièrement, en cas de remise en cause, quelle qu'en soit l'origine, de l'abattement supplémentaire de 20 % pour frais professionnels dont bénéficie le personnel de conduite de l'Entreprise à la date d'entrée en vigueur du présent contrat.
- En cas de cession de l'entreprise ou de modification de la structure de détention du capital de l'entreprise titulaire du contrat.

Les Parties procèdent à l'amiable au réexamen des conditions financières sur l'initiative de l'une d'elles et sur la base des éléments justificatifs fournis par celle-ci.

Article 84 - Recours à la procédure d'avenant.

Article 84-1 - Cas général.

Le présent contrat et ses annexes autres que celles listées à l'Article 84-2 - ne peuvent être modifiées que par voie d'avenant écrit et signé par les personnes dûment habilitées à cet effet par chaque parties.

Article 84-2 - Cas particulier.

Les Annexes susceptibles d'être modifiées par simple accord entre le STIF et l'Entreprise, sans qu'il soit nécessaire de passer un avenant au présent contrat sont :

- Annexe A.3: Service de référence
- Annexe A.4: Autres Conventions
- Annexe A.5: Tableau de bord 1-Suivi de la non-réalisation
- Annexe A.6 Tableau de bord 2-Suivi de l'offre de référence

- Annexe B.1: Système de qualité de service et indicateurs et tableaux de bord

- Annexe B.2: Synthèse
- Annexe B.3: Protocole sur les échanges de données entre l'entreprise et la base de données communautaire du STIF et annexe technique
- Annexe B.6: Tableau de bord-Suivi du remboursement voyageur
- Annexe B.7: Formulaire des réclamations PMR
- Annexe B.9 Application de la norme SIRI en Ile-de-France

- Annexe C.6: Réseau de dépositaires ; ;
- Annexe C.7: Réseau d'Agences

- Annexe D.1: Etat du parc de véhicules
- Annexe D.2: Plan d'investissement
- Annexe D.3: Etat des lieux et inventaire
-
- Annexe E.2: Evaluation du trafic par les comptages
- Annexe E.4: Modèle de facture de régularisation annuelle

- Annexe F.1: Marques
- Annexe F.2: Tableaux du rapport annuel (volet général et volet financier)

Ces modifications sont notifiées par courrier simple à l'Entreprise.

Dans ces cas, si la modification apportée a une conséquence économique, les Parties conviennent de se rapprocher pour en mesurer les effets et, éventuellement, en tenir compte par voie d'avenant.

Article 85 - Procédure de conciliation.

En cas de litige né de l'interprétation ou de l'exécution de la présente Convention, les parties pourront mettre en œuvre, sans que ce soit un préalable obligatoire à toute contestation juridictionnelle, une procédure de conciliation selon les modalités suivantes :

- La mise en œuvre de la procédure est décidée par l'une ou l'autre partie
- Chaque partie désigne un expert dans les 10 jours qui suivent,
- Les experts remettent leurs conclusions aux parties sous 10 jours,

La consultation des experts constitue un avis qui ne s'impose pas aux parties.

Article 86 - Redressement, liquidation judiciaire et contrôle fiscal.

L'Entreprise porte sans délai à la connaissance du STIF l'ouverture d'une procédure de redressement ou de liquidation judiciaire à son encontre, ainsi que le résultat même provisoire de tout contrôle fiscal.

Article 87 - Jugement des contestations.

Sous réserve des stipulations de l'Article 85 -, les contestations qui s'élèvent entre le STIF et l'Entreprise au sujet de l'interprétation et de l'exécution du présent contrat, sont soumises au Tribunal Administratif de Paris.

Article 88 - Election de domicile.

Pour l'application des dispositions du présent contrat, les parties font élection de domicile :

- le STIF, en son siège administratif, 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris;
- l'Entreprise, en son siège social.

Les notifications ou mises en demeure faites entre les parties au titre des dispositions du présent contrat sont valablement effectuées par lettre recommandée avec avis de réception, adressée à leur domicile respectif dans le ressort de l'exploitation.

Article 89 - Non validité partielle.

Si une ou plusieurs dispositions du présent contrat se révélaient nulles ou étaient tenues pour non valides ou déclarées telles en application d'une loi, d'un règlement ou d'une décision définitive d'une juridiction compétente, les autres dispositions gardent toutes leurs force et leur portée sauf si la ou les dispositions invalides présentaient un caractère substantiel et que leur disposition remettait en cause l'équilibre contractuel.

Les parties feront leurs meilleurs efforts pour substituer à la disposition invalidée une disposition aussi valide que possible ayant un effet équivalent.

Fait à Paris, en 4 exemplaires, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise

**CONVENTION PARTENARIALE (STIF / COLLECTIVITE(S) /
ENTREPRISE(S)) DANS LE CADRE DE LA CONCLUSION DES
CONTRATS DE TYPE II**

La présente convention est établie 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, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du [...].

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Communauté d'agglomération Melun Val de Seine, dont le siège se situe 297 rue Rousseau Vaudran, BP12 - 77191 Dammarie-Les-Lys, représentée par Bernard Gasnos, son Président, autorisé à signer la présente par délibération en date du [...]

Ci-après dénommée « la **CAMVS** »,

d'une seconde part,

VEOLIA TRANSPORT Etablissement de Vaux-le-Pénil, société Anonyme au capital de 195 936 240 €, inscrite au RCS de Nanterre (n° 383 607 090), dont le siège est situé 169, avenue Georges Clémenceau, 92000 Nanterre, représentée par délégation par le directeur de l'établissement, Monsieur Romain de Montbel.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une troisième part,

Le STIF, la CAMVS et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Les entreprises privées 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 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 du 14 novembre 1949 selon lequel les entreprises privées, comme les entreprises publiques, disposent d'autorisations unilatérales par ligne qui leur sont attribuées par le STIF.

Par délibération du 13 décembre 2006, le Conseil du STIF a défini une nouvelle architecture contractuelle qui vise notamment à renforcer son rôle d'autorité organisatrice en matière de définition de l'offre, du niveau de service, ainsi qu'en matière de performance des entreprises de transport et de transparence financière.

Cette architecture contractuelle en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2007 est encadrée par les dispositions d'un cahier des charges régional répondant aux caractéristiques suivantes :

- L'engagement d'une contractualisation sur une durée totale de 10 ans (du 1^{er} janvier 2007 au 31 décembre 2016) ;
- L'enchaînement, sur cette période, de deux contrats avec la même entreprise (sans mise en concurrence) :

➤ un 1^{er} contrat – dit « **contrat de type 1** » – d'une durée de 4 ans maximum, conclu avec chaque entreprise pour l'ensemble des lignes qu'elle exploite et constituant un contrat de transition, d'une part, en ce qu'il s'inscrit dans le prolongement des dispositions contractuelles de la précédente convention et, d'autre part, en ce qu'il comporte des avancées significatives vers un véritable contrat de service public car il permet en particulier de renforcer les engagements en matière d'offre réalisée, de mettre en œuvre un dispositif de suivi de qualité, d'intégrer la dimension communautaire, de mettre en place un reporting annuel exigeant sur les moyens nécessaires à l'exploitation, leurs coûts, les investissements et les résultats financiers.

➤ un 2nd contrat – dit « **contrat de type 2** » – d'une durée allant jusqu'au 31 décembre 2016, portant sur le périmètre d'un réseau (plusieurs contrats de type II peuvent être passés avec la même entreprise) : ce contrat présente toutes les caractéristiques d'un contrat de délégation de service public dans lequel les engagements de l'entreprise de transport sont individualisés et le calcul des contributions financières fondé sur les coûts de production propres à chaque réseau. Il sera conclu pour une durée minimale de 6 ans.

A l'échéance de la période de 10 ans, les nouveaux contrats de service public seront attribués conformément aux dispositions législatives, réglementaires et européennes applicables à cette date.

- 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 CAMVS 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 CAMVS 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 CAMVS, 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 CAMVS 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 CAMVS. Les dispositions de la présente convention précisent celles de la convention d'exploitation de type 2 et l'emportent sur ces dernières en cas de divergence.

La Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine (CAMVS) s'engage au côté du STIF pour garantir l'amélioration de la desserte de son territoire en transport collectifs.

A travers ses documents de planification et ses projets, la CAMVS œuvre dans le sens du développement des transports publics et des modes de transports propres depuis de nombreuses années, notamment par le conventionnement du réseau local de bus et en apportant une part significative de son financement.

La durée de la présente convention doit viser à atteindre les objectifs fixés par le Plan Régional pour la qualité de l'air et le Plan de Déplacement Urbain de la Région Ile-de-France (PDUIF). Ces documents énoncent les objectifs de réduction du trafic routier

identifié comme le principal polluant pour les particules et les oxydes d'azote, notamment en favorisant de manière ambitieuse l'amélioration de l'offre et la qualité des transports collectifs et réduire l'usage des voitures et des deux roues motorisés.

La CAMVS souligne l'importance du développement de l'offre en transport public pour répondre aux enjeux de rénovation urbaine et du développement urbain de son territoire. Une desserte satisfaisante en transport public est aussi gage de développement économique local mais aussi régional.

La CAMVS a conduit une étude de restructuration de son réseau. Celle-ci vise d'une part à une simplification du réseau pour une meilleure lisibilité de l'offre et pour accroître son attractivité vis-à-vis de nouveaux clients ; et d'autre part à une optimisation des moyens pour renforcer les segments à forte demande et réduire les coûts d'exploitation élevés notamment sur les secteurs à plus faible demande.

Outre la mise en œuvre rapide de la rationalisation du réseau, les principaux objectifs du STIF et de la CAMVS sont les suivants :

1. Améliorer la desserte des pôles d'emploi et zones d'activités et des secteurs d'habitation, notamment éligibles à la politique de la ville.
2. Assurer un bon maillage de son territoire, et la complémentarité avec les autres modes de transports existants,
3. Prendre en compte les évolutions de l'offre de transport, notamment l'intégration de futures lignes ayant une incidence forte sur le réseau, pour garantir un service de transport cohérent et adapté.
4. Etudier les modalités de mise en place d'une norme de service sur les lignes structurantes, notamment sur l'offre de soirée et jours fériés
5. Mettre en œuvre l'accessibilité pour tous, conformément à la loi 2005-102 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées du 11 février 2005
6. Améliorer la sécurisation du réseau pour les voyageurs et le personnel de l'Entreprise.
7. Adapter et moderniser le système d'information dynamique devenue obsolète.
8. Mettre en services des véhicules plus propres, plus respectueux de l'environnement

Les parties affirment dans ce cadre leur volonté partagée de travailler à la qualité du service rendu, à la bonne desserte des équipements, parcs d'activités ou secteurs d'habitat. Elles œuvrent ensemble à la bonne coordination des différents modes de transport. Elles conviennent de la nécessité de valoriser l'image du transport public, de promouvoir son usage. Elles inscrivent leurs relations dans un partenariat fondé sur la transparence et la clarté des engagements de chacun, le souci de la maîtrise financière.

Ceci exposé, il est convenu entre les parties et arrêté ce qui suit.

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 CAMVS qui souhaite accompagner la mise en œuvre du contrat d'exploitation de Type 2 ;
- des entreprises 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 CAMVS accompagne l'exécution du contrat d'exploitation des lignes de transport public du réseau de transport, desservant les communes de BOISSETTES, BOISSISE LA BERTRAND, BOISSISE LE ROI, DAMMARIÉ LES LYS, LA ROCHETTE, LE SUR SEINE, LIVRY SUR SEINE, MELUN, MONTEREAU SUR LE JARD, RUBELLES, SEINE PORT, SAINT GERMAIN LAXIS, VAUX LE PENIL, VOISENON, définies dans le contrat d'exploitation n° [CT2/XXX] conclu avec l'Entreprise [XX].

2. Durée.

La présente convention prend effet le 1^{er} avril 2010 et prend fin au plus tard 31 décembre 2016, après notification par le STIF aux parties, qui intervient après transmission au contrôle de légalité

Conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur, la présente convention ne pourra pas être renouvelée par tacite reconduction.

3. Réseau / lignes entrant dans le champ d'application de la convention – offre de référence

L'ensemble des lignes composant le périmètre du réseau sont définies en annexe 1.

4. Le comité de suivi.

4.1. 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 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 CAMVS assurera la vice-présidence.

Instance de concertation, le comité aura notamment pour mission de suivre l'exécution de la présente convention et du contrat d'exploitation de type II du réseau 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. Ces avis

[03 décembre 2009 version définitive- V13.1]

seront transmis, si nécessaire, aux assemblées délibérantes chargées de valider les modifications d'offres.

L'ordre du jour du comité de suivi est établi conjointement entre le STIF et la CAMVS 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.

L'Entreprise transmet à la CAMVS, préalablement à la réunion du Comité de suivi, les documents détaillés relatifs à l'exécution du service réalisé comportant notamment les éléments à caractère techniques et financiers 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 CAMVS et l'Entreprise.

Le comité se réunit annuellement dans les locaux de la CAMVS, ainsi qu'à la demande expresse d'une ou des parties, en tant que de besoin justifié par la partie demanderesse.

Sauf urgence, les parties sont averties trois semaines avant la date de la réunion du comité.

Les réunions donnent systématiquement lieu à l'établissement d'un compte rendu validé par l'ensemble des parties.

4.2. Attributions

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 du trafic par ligne et tranche horaire.
- Des propositions d'évolution de l'offre de service dans les conditions de l'article 5 ci-dessous
- Des projets relatifs à la vie du réseau
- Et de tout autre sujet à la demande d'une des parties.

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.

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 CAMVS dans le cadre de ses missions telles que définies à l'Article 7.1.5.

L'Entreprise peut apporter des modifications temporaires à la consistance des services, sous les réserves suivantes : l'information de la CAMVS 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 CAMVS, dans un délai minimum de huit jours.

La CAMVS peut demander à l'Entreprise d'apporter des modifications temporaires à la consistance des services.

La CAMVS informera l'Entreprise, dans les meilleurs délais des perturbations sur la voirie et des manifestations éventuelles ; ou mettra en œuvre la procédure d'information entre les communes membres de la CAMVS et l'Entreprise. Ceci afin qu'il 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 CAMVS demandera à ses services techniques ou ceux des communes membres de la CAMVS 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 CAMVS informera l'Entreprise au moins 4 semaines avant le démarrage. L'itinéraire de déviation devra être validé par la CAMVS au moins 2 semaines avant le démarrage prévu des travaux.

5.1.1. Modifications temporaires sans incidence financière

En instantané, le cumul de ces modifications temporaires ne peut pas conduire à une diminution de l'offre annuelle de référence de plus de 2%.

En particulier, l'application de protocoles internes à l'Entreprise en cas d'incident ou d'agression subie en exploitation, peut entraîner des non-exécutions de services.

L'Entreprise est tenue de communiquer les protocoles existants et leurs éventuels avenants au STIF et à la CAMVS.

5.1.2. 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.

5.2. Modifications pérennes

5.2.1. Modifications pérennes sans majoration de la participation du STIF ou de la CAMVS

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 CAMVS dans le cadre de ses missions telles que définies à l'Article 7.1.5.

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, le cumul de ces modifications pérennes ne peut pas conduire à une diminution de l'offre annuelle de référence de plus de 2%.

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 CAMVS au 15 janvier l'annexe 3 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.

5.2.2. Modifications pérennes avec incidence financière

Conformément à la procédure d'instruction adoptée par la délibération du STIF du 13 décembre 2006, la CAMVS 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.

L'Entreprise proposera chaque année au Comité de suivi, les adaptations qu'elle envisage ou préconise.

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 CAMVS 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 co-financement tient compte de différents critères dans le cadre de sa politique régionale garante de l'équité territoriale.

A cet égard, et sans caractère d'exhaustivité, on peut en citer plusieurs afin d'illustrer la façon dont les propositions sont examinées par le STIF afin de déterminer son niveau d'engagement financier :

- l'intégration de la proposition de modification dans le cadre de la mise en œuvre d'une politique régionale décidée par son conseil. On peut citer à cet égard, les renforts relatifs aux désenclavements des quartiers en politique de la ville ;
- le taux de charge de la ligne concernée, requérant un renfort de moyens et/ou de fréquences de façon à assurer l'exploitation dans des conditions adéquates de régularité et de sécurité ;
- le niveau de renforts déjà mis en œuvre sur le secteur ;
- le niveau de service et de fréquentation préexistants ;
- l'efficacité de l'Entreprise en particulier du niveau de la qualité de service assuré ;
- l'efficacité du réseau mesurée par différents indicateurs relatifs à l'évolution de la vitesse commerciale, de la fréquentation, du taux de réalisation du service ;
- l'estimation du niveau de trafic induit par la modification.

Qu'il finance ou non les moyens complémentaires d'exploitation nécessaires pour une modification de l'offre, le STIF, en application du contrat de type II finance (via les reconstitutions de trafic) l'usage supplémentaire induit.

Les critères d'appréciation de la CAMVS, sans caractère d'exhaustivité, pour un co-financement des modifications du service de référence s'énoncent comme suit :

- l'adaptation du service de référence afin d'assurer la desserte de nouveaux quartiers, zones d'activités, établissements scolaires, ainsi que tout pôle générateur de trafic ;
- des renforts d'offre au regard des taux de charge constatés ;
- la modification substantielle d'un itinéraire en conformité avec un nouveau plan de circulation ;

6. Mise à disposition de biens par la CAMVS

La CAMVS ne met aucun bien à disposition de l'Entreprise.

Cependant les interventions des collectivités (CAMVS et communes membres) sont précisées en annexe 4.

7. Association de la CAMVS au fonctionnement du réseau

7.1. Suivi du réseau.

Pour garantir un suivi efficace du réseau, l'Entreprise transmet chaque année, à la CAMVS les documents remis au STIF dans le cadre de son rapport annuel.

Comme précisé à l'article 4.1, les informations confidentielles qui seront transmises, seront couvertes par un engagement de confidentialité.

7.1.1. Suivi de la qualité de service et de l'information des voyageurs :

La CAMVS peut contrôler à tout moment la réalisation par l'Entreprise des missions qui lui sont confiées en vertu de la présente Convention. Ainsi, la CAMVS 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 CAMVS alertera le STIF et avisera l'Entreprise en cas de manquements répétés ou de dégradation de la qualité de service. Réciproquement, le STIF avertira la CAMVS des résultats d'enquêtes ou de contrôles qu'il effectuera ou fera effectuer sur le réseau, objet de la présente convention.

Les objectifs par indicateur de qualité de service, propres au réseau, annexés au contrat d'exploitation de Type 2 conclu entre le STIF et l'Entreprise figurent également en annexe 6 de la présente convention.

7.1.2. Suivi de l'usage.

L'Entreprise transmet à la CAMVS 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 entre le STIF et l'Entreprise) ;
- Usage par ligne.

L'Entreprise doit alerter le comité de suivi sur les graves problèmes de charges rencontrés.

7.1.3. 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 de la prise d'effet du contrat d'exploitation de Type II conclu entre le STIF et l'Entreprise) ;
- Offre par ligne ;
- Offre non réalisée.

L'Entreprise alerte la CAMVS sur les points noirs de circulation et leurs conséquences ainsi que sur les besoins d'évolution de l'offre.

7.1.4. Suivi des investissements de l'Entreprise.

L'Entreprise transmet à la CAMVS les éléments relatifs aux investissements qu'elle communique au STIF, dans le cadre du contrat d'exploitation de Type II, 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 CAMVS sera consultée en Comité de suivi sur le choix du matériel. Cependant, l'avis de la CAMVS ne sera pris en compte que dans la mesure où cela ne modifie pas le plan de renouvellement des véhicules du contrat d'exploitation de type 2, ni l'économie du contrat.

7.1.5. Rôle dans l'instruction des modifications d'offres.

Le STIF confie expressément à la CAMVS le soin d'instruire et de décider des modifications temporaires (Article 5.1) et des modifications pérennes sans majoration financière (Article 5.2.1).

7.1.6. Autres éléments d'information

L'Entreprise transmet chaque année au comité de suivi des synthèses thématiques claires concernant :

- La lutte contre la fraude ;
- L'insécurité (incidents, causes, intervention, coopérations avec les services de police ;
- Actions réalisées dans le cadre des CUCS et CLSPD (Cf. Article 7.3.1.2.).

7.2. Relation avec les voyageurs

7.2.1. Traitement des réclamations

L'Entreprise traite les appels et plaintes par téléphone, courrier, courriel, registre des réclamations. Elle s'engage à répondre aux plaintes et réclamation dans un délai de deux semaines et dans un délai de 3 jours pour les réclamations par courriel.

Elle transmet à la CAMVS 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.

7.2.2 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 CAMVS, 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 CAMVS.

Ce comité est réuni chaque année. Il peut comprendre outre les représentants du STIF, de la CAMVS et de l'Entreprise, des associations d'usagers des transports, des associations de taxi, 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 CAMVS et présentée préalablement à l'Entreprise. L'ordre du jour des thèmes présentés est défini entre le STIF et la CAMVS.

L'Entreprise sera invitée à y présenter un rapport synthétique du fonctionnement annuel du réseau.

7.2.3 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).

[03 décembre 2009 version définitive- V13.1]

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 type II, 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 figurent en annexe 7 de la présente convention.

L'Entreprise veille à transmettre dans les mêmes délais au STIF et à la CAMVS le plan de transport adapté et les documents prévus au plan d'information des usagers. L'information devra être actualisée pour prendre en compte l'évolution de la perturbation.

7.3. Maîtrise d'ouvrage

7.3.1. Fluidité du réseau

La CAMVS s'engage à améliorer les conditions de circulation des bus sur les voies dont elle est gestionnaire.

7.3.1.1. Programmation de travaux de voiries

A travers le Plan Local de Déplacements, la CAMVS s'engagera à favoriser l'harmonisation des politiques de circulation et de stationnement des communes membres, pour maintenir et améliorer la vitesse commerciale des autobus et assurer la sécurité des usagers de la voirie.

Elle proposera tous travaux d'aménagements routiers permettant d'améliorer la fluidité de la circulation des autobus sur le Réseau.

A ce titre l'Entreprise, considérée comme partenaire de la CAMVS, 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.

7.3.1.2. 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 une bonne coordination avec les services des polices municipales, nationale, ferroviaire, et d'autres entreprises de transport public...

7.3.2. SDA : études de mises en œuvre, travaux

Les lignes retenues au titre du Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) et devant faire l'objet d'une mise en accessibilité au plus tard au 10 février 2015 figurent ci après.

Est mentionné pour chacune d'entre elles l'objectif de l'année de déclaration de mise en accessibilité.

Liste des lignes arrêtées + échéancier :

Code réseau	Code ligne	Code public	SDA final	Type de ligne	Objectif mise en accessibilité
66	20	A - H	oui	urbaine	2015
66	21	B - B1	oui	urbaine	2013
66	22	C - Cbis	oui	urbaine	2015
66	23	D - L - H	oui	urbaine	2015
66	24	E	oui	urbaine	2015
66	25	F	oui	urbaine	2013
366	32	M	oui	urbaine	2015
366	36	G	non		—
66	26	ZI	non		—
366	30	J	non		—
366	3	M	non		—
366	33	N	non		—
366	34	O	non		—
366	7	O	non		—
366	107	O	non		—

L'échéancier proposé constitue un objectif fort pour la CAMVS, celle-ci ayant fait de la mise en accessibilité une priorité de ces actions.

Par ailleurs, la déclaration de mise en accessibilité reste conditionnée à :

- Pour les lignes urbaines : la ligne peut être déclarée accessible si au moins 70 % des arrêts desservis doivent avoir une accessibilité qui a été confirmée par les services de la voirie des collectivités locales compétentes ou d'associations représentatives d'UFR ou de commissions locales d'accessibilité.
- Pour les lignes interurbaines : la ligne peut être déclarée accessible dès lors que les points d'arrêts rendus accessibles concentrent au minimum 50 % du trafic en entrée et descente

Dans les deux cas, la présence sur ces lignes d'un parc de véhicules accessibles à 100 % constitue une condition nécessaire.

Il incombe à l'Entreprise d'enclencher la démarche de la déclaration de mise en accessibilité dès lors que toutes les conditions sont réunies (pourcentage suffisant de nombre de points d'arrêts rendus accessibles par la CAMVS et parc de véhicules circulant sur cette ligne totalement accessible).

7.3.3. Gare routière

La CAMVS tient à préciser que les gares routières de Melun RER Gallieni, Melun Trois Horloges et Melun Mail Gaillardon ainsi que la gare routière du Mée sur Seine appartiennent respectivement à la ville de Melun et à la Ville du Mée du Seine qui en font leur affaire. La CAMVS fera néanmoins ses meilleurs efforts pour intervenir auprès des collectivités propriétaires et obtenir que l'Entreprise puisse y accéder.

En cas de problème sur les gares routières, impactant en profondeur l'organisation du service de transport ou l'économie du contrat et ne pouvant être réglé directement entre l'Entreprise et le propriétaire de la gare routière, l'Entreprise peut demander la tenue d'une réunion de crise entre les parties signataire de la présente convention. Il reste cependant entendu que ni le STIF, ni la CAMVS ne peuvent garantir l'accès de l'Entreprise à ces équipements.

7.3.4. Etudes

La CAMVS a conduit et approuvé en 2008 une étude de restructuration/optimisation du réseau. La CAMVS considère comme prioritaire à la mise en œuvre opérationnelle des mesures préconisées dans l'étude.

Sous réserve d'une expertise préalable approfondie du STIF, les études opérationnelles par lignes ou secteurs pourront être menées rapidement en concertation entre les parties, pour viser une mise en œuvre à la rentrée scolaire 2010.

8. Communication

Préambule

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...).

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 CAMVS.

A l'occasion de la session annuelle du comité de suivi, la CAMVS 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 CAMVS et de l'Entreprise.

8.2. Cas particulier de la découpe des véhicules

Concernant l'habillage extérieur des véhicules, le voyageur francilien doit percevoir la cohérence et l'unité du système de transport. A ce titre, le rôle du STIF en tant qu'autorité organisatrice doit être clairement exprimé.

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 CAMVS et le STIF ont validé l'habillage des véhicules et le nouveau logo du réseau, qui figurent en annexe 8. Le nouvel habillage sera mis en place à partir de 2010 et devra être achevé au 31 décembre 2011.

La mise aux couleurs sur une durée de 2 ans impose que l'Entreprise conserve un véhicule de réserve supplémentaire. Cette mesure induit un surcoût de 9.482 € HT sur les années 2010 et 2011 qui est pris en charge par la CAMVS par augmentation du montant de sa participation.

La CAMVS fera valider par le STIF tout changement ou modification identitaire appliqué sur son réseau (logo, habillage réseau).

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 CAMVS 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 CAMVS et le logo du réseau de transport devront figurer sur tous supports papier (fiches horaires, plan) aussi gros (en surface) et aussi visible que celui de l'Entreprise et celui du STIF ;
- Réciproquement, le STIF s'engage à faire référence au partenariat avec la CAMVS sur tout support de communication et d'information traitant du réseau de la CAMVS.
- La CAMVS met en ligne sur son site internet le plan du réseau, les informations du réseau et un lien vers le site du STIF et sur celui de l'Entreprise pour consulter les horaires

La CAMVS apporte toute information sur la vie du réseau dans les bulletins et autres supports de communication.

Elle met en ligne sur son site internet le plan du réseau, les informations du réseau et un lien vers le site du STIF et sur celui de l'Entreprise pour consulter les horaires.

La formation des conducteurs intégrera l'assistance aux clients du réseau en matière d'information sur les équipements urbains et la connaissance des principaux points desservis et des lignes en correspondance.

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. Elle mettra sur son site internet un lien vers celui de la CAMVS. Elle s'engage également à contrôler et assurer le maintien opérationnel du système d'information dynamique dans la limite des possibilités techniques.

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 de la CAMVS.

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 (dont la liste est précisée en annexe 10 de la présente convention), 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, d'un service de transport, d'un réseau d'ampleur régional, ou d'un matériel seront concertés avec la CAMVS et 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 CAMVS ayant décidé de modifier le nom du réseau (de TRAM en MELIBUS), le nouveau nom sera déposé conjointement par la CAMVS et le STIF. Les frais liés au dépôt de ce nom auprès de l'INPI seront partagés entre le STIF et la CAMVS. Un règlement de copropriété proposé par le STIF sera signé entre les parties.

Si de nouvelles dénominations de réseaux interviennent pendant la durée de la présente convention, elles devront être déposées par la collectivité à ses frais, en copropriété avec le STIF.

La Collectivité s'engage à assurer le renouvellement, la surveillance de la marque verbale et/ou semi figurative (logos) ainsi que tous les frais y afférant.

8.5. Publicité sur les véhicules

L'Entreprise réserve à la CAMVS, la mise à disposition des emplacements publicitaires situés sur les véhicules à titre gracieux, trois semaines par an, pour des actions de promotion de l'action de la CAMVS dans le cadre de ses compétences, et des actions menées par des associations qu'elle subventionne (exemple la Mission locale).

En outre l'Entreprise réservera ces emplacements à l'occasion de la semaine du transport public et de la mobilité durable afin d'assurer la promotion de cet événement.

La CAMVS et l'Entreprise s'entendent par échange de courriers sur les délais d'information mutuelle nécessaire à la réservation des espaces publicitaires. L'Entreprise informe le prestataire régisseur de publicité de ces dispositions.

9. Recours à la procédure d'avenant

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 5, par voie d'avenant écrit et signé par les personnes dûment habilitées à cet effet par chaque partie.

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 :

[03 décembre 2009 version définitive- V13.1]

- Annexe 3 : Synthèse de l'ensemble des modifications de l'offre de référence qui ont été effectuées par année
- Annexe 4 : Interventions des collectivités sur la voirie et les équipements mis à disposition de l'entreprise
- Annexe 5 : Fichiers des points d'arrêts
- Annexe 6 : Objectifs par indicateur de qualité de service, propres au réseau, annexés au contrat d'exploitation de Type 2
- Annexe 8 : Nouvelle découpe des véhicules et nouveau logo du réseau « Melibus »
- Annexe 10 : Marques actuelles du STIF

Ces modifications sont notifiées par courrier simple aux Parties.

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 avenant.

10. Titres locaux

10.1. Distribution

La Collectivité peut délivrer ou faire délivrer des titres de transport choisis dans la gamme tarifaire créée par le STIF.

En particulier, elle peut distribuer des tickets t+ en carnet plein-tarif à des catégories de bénéficiaires bien identifiées. Cette distribution n'implique pas de participation financière du STIF.

La collectivité peut également orienter les personnes satisfaisant aux conditions d'attribution de la carte Rubis fixées par le Conseil Général et les assister pour obtenir ce titre.

Les titres locaux distribués (cartes Topaze) dans le cadre de la convention précédente entre l'Entreprise et la Collectivité, sont maintenus jusqu'à la fin de leur durée de validité et au plus tard le 31 décembre 2012. Durant cette période, le dispositif de la convention précédente pour le financement de ces titres est reconduit.

10.2. Modalités financières

La Collectivité définit ses propres critères caractérisant les personnes pouvant obtenir des tickets t+ en carnet plein-tarif et instruit les demandes. Elle distribue, ou fait distribuer, directement aux bénéficiaires les carnets de ticket t+. La Collectivité fixera un quota annuel de carnets par bénéficiaire.

La Collectivité s'engage à distribuer des tickets t+ en carnet plein-tarif pour un montant annuel minimum de 150 K€ HT (indexé à partir du 1^{er} janvier 2011 selon la formule prévue à l'annexe 9), soit 13.643 carnets au tarif du 1er juillet 2009.

L'objectif de recettes de trafic, défini à l'article 50-3 du contrat d'exploitation, prend en compte un montant de 100 K€ HT (valeur 2010) lié à cette distribution de tickets t+. Parallèlement, la contribution forfaitaire de la Collectivité de l'article 10.3 est ajustée à la baisse du même montant (100 K€ HT).

11. Engagements financiers des Parties.

11.1. Principes généraux

Le Contrat de Type 2 est constitué d'un service de référence arrêté entre le STIF et l'Entreprise qui est décrit en annexe 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 CAMVS conformément à l'article 9 du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, modifié par l'article 22-I du décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France;
- Prévoir, conformément aux dispositions du Règlement européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par Route, un bénéfice raisonnable pour l'Entreprise.

Le coût total du service de référence est fixé annuellement à :

(k€ valeur 2008)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	15 757	15 856	15 670	15 774	15 801	15 853	15 802

11.2. 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€ valeur 2008)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contribution financière	11 829	11 910	11 707	11 794	11 804	11 840	11 771

Pour la première année d'exploitation, le montant de la contribution est calculé selon la règle du prorata temporis.

11.3. Engagements financiers de la CAMVS

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, la CAMVS versera à l'Entreprise :

- une participation financière annuelle d'un montant de 1.859.482 € HT (valeur à la signature de la convention)

En année pleine, cette participation est payable chaque mois échu (la date d'exigibilité de la facture étant le 1er jour du 1er mois suivant). Elle sera indexée chaque année selon la formule prévue à l'annexe 9 des présentes, par rapport à la date de signature de la présente convention.

Pour la première année d'exploitation, le montant de la Compensation est calculé selon la règle du prorata temporis.

11.4. Cas particulier des années 2010 et 2011.

Pour l'année 2010, la participation mensuelle sera versée à terme échu à compter du mois de mai 2010. La participation annuelle sera donc basée sur 8 mois.

Pour l'année 2011, la participation mensuelle sera versée à terme échu à compter du mois de janvier 2011. Le 9^{ème} de participation non versé au titre du mois d'avril 2010 sera versé sur la facture de janvier 2011. La participation annuelle sera donc basée sur 13 mois.

12. 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 décide de demander la résiliation elle le fera par l'envoi d'une lettre recommandée avec avis de réception. La résiliation sera effective sans autre formalité, 6 mois après réception par l'Entreprise et par le STIF.

Cette rupture anticipée ne donnera pas lieu au paiement d'indemnité aux autres parties à la convention.

La résiliation de la convention pourra conduire le STIF à procéder dans le contrat de Type 2 à un ajustement du service de référence, notamment une réduction de l'offre, afin de garantir l'équilibre du contrat compte tenu des nouvelles conditions d'exploitation

13. 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 CAMVS et l'Entreprise (« Convention pour l'exploitation du réseau TRAM 2004-2009 » en date du 26/12/2003 prorogée jusqu'au 31/03/2010 par avenant n°46) et intègre les dispositions qui devaient figurer dans la convention en cours de négociation entre la CAMVS et l'Entreprise.

14. Règlement des litiges

En cas de litige né de l'interprétation ou de l'exécution de la présente Convention, les parties pourront mettre en œuvre, sans que ce soit un préalable obligatoire à toute contestation juridictionnelle, une procédure de conciliation selon les modalités suivantes :

1. La mise en œuvre de la procédure est décidée par l'une ou l'autre partie par l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé réception.
2. Chaque partie désigne un expert dans les 10 jours qui suivent la réception du courrier
3. Les experts remettent leurs conclusions aux parties sous 10 jours,
4. La consultation des experts constitue un avis qui ne s'impose pas aux parties.

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déférés au Tribunal Administratif de Paris

Listes des annexes :

- Annexe 1 : Lignes composant le périmètre du réseau
- Annexe 2 : Service de référence
- Annexe 3 : Synthèse de l'ensemble des modifications de l'offre de référence qui ont été effectuées dans l'année
- Annexe 4 : Interventions des collectivités sur la voirie et sur les équipements mis à disposition de l'entreprise
- Annexe 5 : Fichier des points d'arrêts
- Annexe 6 : Objectifs par indicateur de qualité de service, propres au réseau, annexés au contrat d'exploitation de Type 2
- Annexe 7 : Conditions de mise en œuvre de l'article 29 du contrat d'exploitation de type 2 « Plan de transport adapté »
- Annexe 8 : Nouvelle découpe des véhicules et nouveau logo du réseau « Melibus »
- Annexe 9 : Formule d'actualisation de la participation du STIF et de la CAMVS
- Annexe 10 : Marques actuelles du STIF

SIGNATAIRES

Établie en exemplaires originaux.

Fait à Paris, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
La Directrice générale

Pour la Collectivité,
Le Président

Sophie MOUGARD

Bernard GASNOS

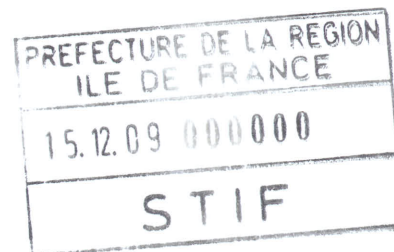
Pour l'Entreprise,
Le Directeur

Romain de MONTBEL

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2009/1055

Séance du 9 décembre 2009



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 / CONVENTION PARTENARIALE
RESEAU CERGY PONTOISE

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le 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° 2009/1053 à 1063 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 1er décembre 2009 et de la Commission économique et tarifaire du 4 décembre 2009 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver le contrat d'exploitation de type 2 pour le Réseau de Cergy-Pontoise joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'approuver la convention partenariale pour le Réseau de Cergy Pontoise 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 STIVO – Groupe Cars Lacroix ;

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention partenariale et ses annexes avec la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise et la Société STIVO – Groupe Cars Lacroix ;

ARTICLE 5 : d'autoriser la directrice générale à signer la convention valant Promesse de bail avec la SCI STIVIMMO ;

ARTICLE 6 : d'autoriser la directrice générale à signer la convention valant Pacte de préférence avec la SCI STIVIMMO ;

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



**CONTRAT DE TYPE II
2010 - 2016**

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 39bis- 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 9 décembre 2009.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La **STIVO**, société par actions simplifiées au capital de 40 000,00 €, inscrite au RCS de Pontoise sous le numéro B 301 571 147, dont le siège est situé 33, rue des Fossettes – 95650 Génicourt, représentée par son Président, Monsieur Jean-Sébastien Barrault.

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 :

SOMMAIRE

TITRE I - 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 II - 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.....	19
Article 16 - Politique de la ville.....	20
Article 17 - Prévention et sûreté.....	21
Article 18 - Lutte contre la fraude.....	22
CHAPITRE III - Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité	24
Article 19 - Equipement et suivi des véhicules.....	24
Article 20 - Attitude commerciale de l'Entreprise et de ses personnels.....	24
TITRE III - TARIFICATION ET DISTRIBUTION DES PRODUITS TARIFAIRES	27
Article 21 - Dispositions tarifaires.....	27
Article 22 - Remontées des données de validation des titres.....	29
Article 23 - Distribution des produits tarifaires.....	31
Article 24 - Gestion communautaire.....	34
TITRE IV - REALISATION DU SERVICE DE REFERENCE	35
CHAPITRE I - REALISATION DE L'OFFRE DE REFERENCE	35
Article 25 - Continuité du service.....	35
Article 26 - Information du STIF sur les perturbations significatives.....	35
Article 27 - Mesure de réalisation de l'offre de référence.....	35
Article 28 - Pénalités pour non réalisation de l'offre de référence (hors grève).....	36
Article 29 - Engagement de service et d'information par l'Entreprise en cas de grève.....	36
CHAPITRE II - QUALITE DE SERVICE	38
Article 30 - Principe généraux.....	38
Article 31 - Thèmes prioritaires de la qualité de service.....	38
Article 32 - Critères d'appréciation de la qualité de service (indicateurs).....	38
Article 33 - Modalités de mesures.....	39
Article 34 - Niveau de service et intéressement.....	40

CHAPITRE III - COMMUNICATION	42
Article 35 - Principes de gouvernance des actions de communication.	42
Article 36 - Identité du STIF et cohérence inter-régionale.....	43
Article 37 - Diffusion par le réseau de l'Entreprise.	45
TITRE V - BIENS ET INVESTISSEMENTS	46
CHAPITRE I - REGIME DES BIENS	46
Article 38 - Biens mis à disposition de l'entreprise.	46
Article 39 - Biens propres.....	47
Article 40 - Biens de reprise.	47
CHAPITRE II - OBLIGATIONS RELATIVES AUX BIENS	47
Article 41 - Entretien et maintenance.	47
Article 42 - Renouvellement et rénovation.....	48
Article 43 - Matériel roulant.....	48
CHAPITRE III - PROGRAMMATION ET SUIVI DES INVESTISSEMENTS REALISES PAR L'ENTREPRISE	50
Article 44 - Principes généraux	50
Article 45 - Programmation des investissements	51
Article 46 - Réalisation du programme d'investissements - Conditions de réalisation du PI51	
Article 47 - Réalisation du programme d'investissements – suivi de la réalisation.....	52
Article 48 - Information en cas de modification du programme d'investissement	52
TITRE VI - REGIME FINANCIER	54
CHAPITRE I - LA REMUNERATION	54
Article 49 - Principes généraux relatifs à la rémunération.	54
Article 50 - Les recettes de trafic.....	55
Article 51 - Les recettes annexes.	59
Article 52 - Participations financières des collectivités.....	59
Article 53 - Les contributions du STIF.	59
CHAPITRE II - RECETTES DIRECTES	62
Article 54 - Recettes directes au titre des forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers sur support Navigo.....	62
Article 55 - Recettes directes au titre des forfaits Imagine'R	62
Article 56 - Recettes directes au titre du ticket t+	62
CHAPITRE III - INTERESSEMENT A LA VENTE	63
Article 57 - Financement du système de vente des dépositaires et intéressement à la vente des forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers.....	63
Article 58 - Intéressement à la vente de la carte Imagine'R.....	63
Article 59 - Intéressement à la vente du Ticket t+.....	63
CHAPITRE IV - LES ADAPTATIONS DE LA REMUNERATION LIEES A L'EXECUTION DU SERVICE DE REFERENCE	65
Article 60 - Principe général.	65
Article 61 - Ajustement des objectifs de recettes.....	65
Article 62 - Ajustement des contributions.....	65
Article 63 - Mesures tarifaires.....	66
CHAPITRE V - INCITATIONS FINANCIERES EN TERMES D'OFFRE REALISEE ET DE QUALITE DE SERVICE	67
Article 64 - Incitation financière à la qualité de service.	67
CHAPITRE VI - MODALITES DE FACTURATION ET DE REGLEMENT	71
Article 65 - Factures prévisionnelles.	71
Article 66 - Règlement des acomptes mensuels.	71
Article 67 - Facturation annuelle	73

CHAPITRE VII - FISCALITE.....	75
Article 68 - Fiscalité	75
TITRE VII - MODALITES D'EXECUTION DU CONTRAT	77
CHAPITRE I - INFORMATION, SUIVI ET CONTROLE.....	77
Article 69 - Informations sur l'exécution du contrat	77
Article 70 - Comité de suivi.	80
Article 71 - Contrôle de l'exécution du contrat.	80
CHAPITRE II - VIE DU CONTRAT.....	82
Article 72 - Responsabilité.....	82
Article 73 - Assurances.	82
Article 74 - Garantie Maison mère	83
CHAPITRE III - SANCTIONS – FIN DE LA CONVENTION - INDEMNITES.....	84
Article 75 - Sanctions Pécuniaires.	84
Article 76 - Sanctions coercitives.	84
Article 77 - Sanction résolutoire.....	85
Article 78 - Résiliation.	85
Article 79 - Sort des biens en fin de convention.	85
Article 80 - Continuité du service en fin de contrat	88
Article 81 - Reprise des autres contrats et engagements de l'entreprise	89
Article 82 - Engagements financiers à la fin du contrat	89
CHAPITRE IV - DISPOSITIONS DIVERSES	91
Article 83 - Révision et sauvegarde.	91
Article 84 - Recours à la procédure d'avenant.	91
Article 85 - Procédure de conciliation.....	92
Article 86 - Redressement, liquidation judiciaire et contrôle fiscal.....	92
Article 87 - Jugement des contestations.....	92
Article 88 - Election de domicile.	92
Article 89 - Non validité partielle.....	93
TABLE DES ANNEXES	94

TITRE I - 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 II -
- 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 II -CHAPITRE II - et Odu Titre II ;
- la mesure de la réalisation de « l'offre de référence » et des obligations associées, dans les conditions prévues au TITRE IV -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 V - ;
- la rémunération du service, dans les conditions prévues au TITRE VI -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 VII -).

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 II - du présent contrat et constituent le « service de référence ».

L'Entreprise complète et met à jour annuellement, dans le cadre du rapport annuel, la fiche « autres conventions » prévue à l'Annexe A.4 du présent contrat.

Les activités qui n'entrent pas dans le champ d'application du présent contrat sont les suivantes :

- Activités de l'Entreprise exercées majoritairement hors de l'Ile-de-France ;
- Services de transports réguliers réservés aux élèves prévus à l'article 1 alinéa 3° du décret n°59-157 du 7 janvier 1959 précité et communément appelés « circuits spéciaux scolaires », et les services de transport à la demande prévus à l'article 1 alinéa 2 du même décret ;
- Services réguliers présentant un niveau d'offre inférieur à 2 allers et retours par jour ouvrable de base ou des caractéristiques commerciales spécifiques (clientèle et tarification) ;
- Services de transports réservés aux Personnes à Mobilité Réduite ;
- Services de transport occasionnel ou de transport privé.
- Services de transport à la demande, prévus à l'article 8 du décret n°59-157 du 7 janvier 1959.

Article 3 - Durée

Conformément à l'article 4 de l'Annexe A.2 « Cahier des charges régional », le présent contrat s'inscrit dans un cycle contractuel d'une durée totale de dix ans (1^{er} janvier 2007 - 31 décembre 2016), caractérisé par la conclusion de deux contrats successifs (Types I et II) conclus avec la même Entreprise.

Le présent contrat succède au contrat de Type I conclu avec l'Entreprise et prend effet à compter de la date spécifiée à l'Annexe F.4 et prendra fin le 31 décembre 2016. A ce terme, la fin des relations contractuelles entre les parties n'ouvre droit à aucune indemnité à la charge de l'une d'elles et il est fait application des dispositions de l'Article 79 - et suivants du présent contrat.

Conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur, le présent contrat ne pourra être renouvelé par tacite reconduction.

En outre, les modalités de l'article 26 du Contrat de Type I relatif aux modalités d'application des résultats des comptages s'appliquent jusqu'à la fin du Contrat de Type I, même si les comptages sont effectués postérieurement.

Article 4 - Effet du contrat sur d'autres conventions

Par ailleurs, il est expressément convenu entre les parties que le présent contrat vaut résiliation des conventions d'exploitation portant amélioration de l'offre de service sur les lignes spécifiées à l'Annexe F.4.

Article 5 - Droits et obligations des Parties

Article 5-1 - Le STIF

Conformément à l'article 1er de l'ordonnance du n° 59-151 du 7 janvier 1959, le STIF est chargé de l'organisation des transports publics de personnes en Ile de France.

A ce titre, en tant qu'Autorité organisatrice des transports de voyageurs en Ile-de-France, le STIF :

- fixe les relations à desservir ;
- désigne les exploitants et conclut avec eux des contrats de service public ;
- définit les modes d'exécution des services et les conditions générales d'exploitation ;
- définit l'offre de transport et le niveau de la qualité de service ;
- définit la politique tarifaire, décide la création des titres de transports et fixe les tarifs, compétence qui n'est pas susceptible d'être déléguée ;
- contrôle l'exécution du service de référence ;
- coordonne la modernisation du système de transport collectif francilien, en définissant les schémas de principe des grands investissements publics et en approuvant les avant-projets correspondant des maîtres d'ouvrages concernés ; Le STIF peut dans ce cas assurer la maîtrise d'ouvrage ;
- définit les principes de mise en œuvre de la loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux ;
- définit et met en œuvre, en lien avec la ou les collectivités concernées le cas échéant, la politique de communication, hormis celles des entreprises de transports ;
- définit, assure ou fait assurer l'information multimodale ;
- a accès, 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 II - 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 IV -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 IV -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 III -.

Chacune de ces obligations fait l'objet :

- d'engagements de l'Entreprise, le plus souvent quantifiables et mesurables ;
- d'indicateurs mesurant les résultats obtenus, auxquels peuvent être associées des incitations financières de type bonus-malus ;
- d'un droit de contrôle et d'audit du STIF sur la mesure des engagements ;
- d'une obligation de compte-rendu sur l'exécution du contrat (information).

CHAPITRE I - L'OFFRE DE REFERENCE

Le présent chapitre a pour objet de décrire l'offre de référence, ainsi que les principes encadrant sa modification en cours de contrat.

Article 9 - Description de l'offre de référence.

L'offre de référence décrit en Annexe A.3 est donné ligne par ligne. L'annexe précitée comporte les éléments suivants :

- Les caractéristiques physiques et spatiales de la ligne :
 - Le schéma de ligne, document visant à informer les voyageurs avec le nom des points d'arrêts,
 - La longueur de la ligne,
- Les caractéristiques du matériel roulant
 - Le type de matériel
 - Le nombre de bus maximum en lignes hors réserve
- L'offre théorique

L'offre des lignes régulières est organisée en fonction de périodes de base : plein trafic, petites vacances scolaires, juillet, août.

L'offre théorique est décrite ligne par ligne pour chacune des périodes de base, à l'aide des informations suivantes :

- Le calendrier d'application de ces journées types ;
- Les KCC (kilomètres commerciaux contractuels), les KT (km totaux) annuels, y compris les adaptations ponctuelles périodiques programmées ;
- Les KCC de chaque journée type de chacune des périodes de base.

Pour chacune des journées types, pour chacune des périodes types de TM, sont précisés par ligne :

- Le n° de sous-ligne ;
- la longueur de la sous-ligne ;
- le nombre de courses par tranche horaire en distinguant l'aller et le retour.

Les éléments précités sont fournis selon le format de TM fourni en Annexe A.3.

L'actualisation de l'Annexe A.3, soit le service de référence au 1^{er} janvier de l'année, est communiquée au plus tard le 28 février de chaque année.

Article 10 - Programmation de l'offre de référence.

Les modifications d'offre envisagées au cours de l'exécution du contrat font l'objet d'une programmation annuelle.

Article 11 - Modification de l'offre de référence

L'Entreprise recherche l'amélioration de l'offre de transport aux besoins des voyageurs sur la durée du contrat pour une meilleure adéquation de l'offre à la demande. Dans le cadre de sa mission de conseil auprès du STIF, l'Entreprise propose notamment des améliorations qui lui paraissent opportunes, voire dans certains cas des redéploiements de moyens, en cas de trafic nul voire très faible.

Article 11-1 - Principes généraux

Par modification de l'offre de référence, on entend les adaptations à la hausse et à la baisse par rapport à l'offre de référence au 1^{er} janvier de l'année en cours définie à l'Article 9 - et qui font l'objet d'une décision du STIF.

Le service de référence peut être modifié de façon temporaire ou pérenne.

Article 11-2 - Les modifications temporaires pouvant conduire à une modification de l'offre de référence

Elles recouvrent le cas de travaux de voirie (inférieurs à un an) et perturbant de façon significative l'exploitation normale du service : déviation, ou exploitation en mode dégradé. Les événements exceptionnels peuvent nécessiter des renforts d'offre ponctuels, afin de pouvoir assurer l'amplitude et la fréquence souhaitées à l'occasion de manifestation particulière pour une ou plusieurs lignes.

Par dérogation à la procédure approuvée par le Conseil du STIF du 13 décembre 2006, ce type de modification ne requiert pas l'accord préalable du STIF.

1. Modifications temporaires sans incidence financière

En instantané, le cumul de ces modifications temporaires ne peut conduire à une réduction de plus de 2% de l'offre de référence.

L'entreprise est toutefois tenue de déclarer l'offre non réalisée dans le cadre du dispositif prévu à l'Article 27 -

2. Modifications temporaires avec incidence financière

Tout demandeur assure la charge financière du renfort de l'offre de référence (amplitude, fréquence) qu'il sollicite. L'Entreprise adresse préalablement à la mise en place, un courrier d'information au STIF.

Article 11-3 - Les modifications pérennes de l'offre de référence

Les adaptations de l'offre en cours d'année rendent nécessaire l'actualisation de l'offre de référence.

1. Les modifications pérennes sans incidence financière

Par dérogation à la procédure approuvée par le Conseil du 13 décembre 2006, des ajustements peuvent être effectués par l'Entreprise, sans décision préalable du STIF.

Il s'agit essentiellement de la desserte de nouveaux arrêts, sous réserve de l'accord préalable du gestionnaire de voirie, d'une modification de l'amplitude, d'une modification mineure de fréquences, d'une modification mineure d'itinéraires, (par exemple suite à des changements de sens de circulation...). L'Entreprise a également la possibilité d'affecter des services d'une sous-ligne à une autre. Ces ajustements ne doivent pas avoir pour effet de dégrader le volume d'offre globalement contractualisé.

En instantané, la variation de l'offre de référence induite par ces ajustements ne peut conduire à une réduction de plus de 2% de l'offre de référence.

Au 31 décembre, le volume des KCC ne peut être dégradé par rapport au 31 décembre de l'année précédente, toutes choses restant égales par ailleurs.

L'Entreprise propose à l'accord du STIF, avant le 15 janvier de chaque année, les réajustements qui ont été effectués, pour chaque ligne modifiée, afin de remettre à jour le service de référence, sous forme :

- d'un dossier technique, qui inclut l'explication des modifications ;
- d'une actualisation de l'offre de référence prévue à l'Annexe A.3, y compris le tableau de synthèse.

Par ailleurs, l'Entreprise fournira également au 15 janvier l'Annexe A.6 qui synthétise l'ensemble des modifications de l'offre de référence qui ont été effectuées dans l'année.

Toutefois, ces ajustements font l'objet dans tous les cas d'un accord du STIF préalable à leur mise en œuvre, dès qu'elles ont une répercussion sur une ligne exploitée par un autre opérateur, ou par l'Entreprise mais dans le cadre d'un autre contrat avec le STIF.

Dans le cas de difficultés particulières survenues après la mise en place d'une adaptation, ou lors de l'examen annuel par le STIF de l'ensemble des modifications, le STIF peut demander à l'Entreprise la remise en place du service tel qu'il était exploité.

2. Les modifications pérennes avec incidence financière

Ces modifications concernent des opérations de nature et de niveau très différents, à la hausse ou à la baisse.

Les modifications sur lesquelles les Parties s'accordent donnent lieu à une décision du STIF préalable à leur mise en œuvre, portant sur une modification de l'offre de référence et de la rémunération à la hausse ou à la baisse.

Afin que le STIF puisse procéder à l'examen exhaustif du projet et disposer des délais nécessaires à l'instruction du dossier de l'Entreprise et en application de la délibération du Conseil du STIF 16 décembre 2006, l'Entreprise s'engage à fournir :

- un document de synthèse sur le projet en cas de restructuration des lignes ;
- un dossier technique ;
- l'engagement financier au projet de la (les) collectivité (s), le cas échéant ;
- un devis, dont le modèle type sera fourni préalablement par le STIF à l'Entreprise.

L'Entreprise transmet systématiquement une déclaration de mise en place dans un délai maximal de quinze jours après la date effective.

Au plus tard le 15 décembre de chaque année, l'Entreprise fournit un tableau de synthèse des éléments constitutifs des modifications validées par le STIF. La périodicité et le contenu feront l'objet d'un échange de courrier, afin de préparer l'avenant prévu à l'Article 60 -.

CHAPITRE II - LES OBLIGATIONS DE QUALITE DE SERVICE ASSOCIEES A L'EXECUTION DE L'OFFRE DE REFERENCE

Article 12 - Régularité.

1. Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'Entreprise.

La régularité est une priorité du STIF.

Conformément au règlement d'exploitation (Annexe A.2), l'Entreprise doit respecter les horaires.

En particulier, il ne doit pas y avoir de passage en avance par rapport aux horaires affichés.

Pour cela, l'Entreprise gère la régulation aux points d'arrêts prévus à cet effet, notamment à l'aide de son SAEIV (Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs) lorsque elle en est équipée.

2. Cas spécifique des départs décalés en cas de perturbations du réseau ferré

La mise à disposition par les opérateurs ferroviaires d'une information en temps réel en gare et station sur l'heure de passage des trains, RER et lignes Transilien doit permettre l'amélioration de la correspondance avec les bus et cars sur le réseau routier, notamment en fin de service lorsque l'offre est moins dense.

Dans les cas où l'Entreprise a conclu un accord avec le transporteur ferré pour disposer de l'information en temps réel ou si la gare est équipée de l'information déportée, l'Entreprise s'engage à mettre en place des départs décalés dans les conditions suivantes : donner aux conducteurs la consigne d'exploitation de différer leur départ jusqu'à 5 minutes par rapport à l'horaire affiché dès lors que cela ne perturbe pas le service rendu aux clients.

Cette obligation de retarder le départ ne s'applique pas aux tranches horaires des lignes disposant d'une fréquence moyenne inférieure ou égale à 10 minutes.

3. Les partenariats à mettre en œuvre.

La régularité relève d'une compétence partagée. Les conditions de circulation et d'arrêts des véhicules sur le réseau routier sont de la compétence des collectivités locales qui mettent en place des programmes d'aménagements de voirie et de priorités aux feux. L'Entreprise s'engage :

- à répondre aux sollicitations des collectivités et à participer aux processus formalisés qu'elles mettent en œuvre pour améliorer la vitesse et la régularité ;
- à promouvoir et accompagner les démarches ayant un impact sur la rapidité et la ponctualité, en sensibilisant les collectivités locales sur la suppression des points durs et l'importance du partage de la voirie.

A l'issue d'opérations majeures pour lesquelles il est montré qu'elles se traduisent par des gains de productivité, l'Entreprise évalue ces gains. Elle propose au STIF des mesures d'amélioration de la qualité de service et/ou de développement de l'offre permettant de les réinvestir. Il est tenu compte de l'impact de ces éléments dans l'analyse de l'exécution du contrat.

Informations à communiquer au STIF.

Synthèse dans le rapport annuel des actions engagées sur la thématique régularité et gestion des correspondances, ainsi que des actions d'adaptation de l'offre et de qualité prises suite aux opérations d'aménagements majeurs réalisées par les collectivités.

4. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité.

- Régularité ;
- Départs décalés : une méthode de mesure sera définie au cours de l'exécution du contrat en lien avec l'indicateur régularité.

Article 13 - Pôles d'échanges et gares routières

1. Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'Entreprise.

Afin de favoriser l'intermodalité et l'information des voyageurs au sein des pôles d'échanges et gares routières pour faciliter les liaisons intermodales, l'Entreprise est réputée avoir connaissance de l'ensemble du contenu le cahier de référence du STIF sur les gares routières et s'engage sur les points suivants :

a) Adaptation des horaires pour assurer les correspondances

- L'Entreprise adapte dans la mesure du possible ses horaires théoriques au plus près de l'offre ferrée qui lui est transmise par les opérateurs des réseaux lourds sur demande de l'Entreprise.
- L'Entreprise met en place, pour assurer la correspondance en temps réel avec le mode ferré, en particulier sur les derniers services, des départs décalés dans les conditions décrites à l'Article 12 -

b) Points d'arrêt

- L'Entreprise utilise les points d'arrêts situés en gare routière.

2. Les partenariats à mettre en œuvre

- L'Entreprise contribue à l'amélioration de la qualité des prestations apportées dans les gares routières en prenant part aux études pilotées par le STIF et aux études concernant le Plan de Déplacements Urbains (PDU) et ses déclinaisons locales (PLD) ;
- L'Entreprise s'engage à participer aux démarches partenariales avec les autres transporteurs et collectivités qui visent à la mise en œuvre d'une information multimodale dans les gares routières et pôles d'échange.

3. Gare routière (dans le cas d'une gare mono-transporteur uniquement)

4. Informations à communiquer au STIF

- Etat annuel des participations aux actions d'amélioration de l'intermodalité et de l'information voyageurs au sein des pôles d'échanges et gares routières : démarches partenariales entre transporteurs et collectivités, procédures de maintien et mise à jour de l'information statique (plans de réseaux et horaires), diffusion de contenu d'information sur des panneaux multimodaux.

5. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité

- Lien avec l'indicateur départs décalés : une méthode de mesure sera définie en 2009 en lien avec l'indicateur régularité ;

- Lien avec les indicateurs sur l'information voyageurs (information théorique, circonstancielle et temps réel aux points d'arrêts).

Article 14 - Accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

L'accessibilité des PMR constitue une priorité du STIF, renforcée par les nouvelles obligations fixées par la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées ». Il est prévu un délai de 10 ans pour rendre accessibles les services de transport public. En partenariat avec le STIF et les autres collectivités publiques, l'Entreprise met en œuvre les moyens pour que l'objectif d'accessibilité soit atteint dans les délais impartis.

Conformément à la loi précitée, un Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) est en cours de préparation par le STIF. Dans le cadre de sa programmation, ce schéma définit notamment des lignes dont la mise en accessibilité est prioritaire.

Les conditions et modalités de déclaration d'accessibilité d'une ligne sont définies par le STIF après discussion avec les entreprises, et pourra en modifier les critères.

1. Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'Entreprise.

- Les véhicules accessibles aux Usagers en Fauteuil Roulant sont affectés aux lignes dont la mise en accessibilité est déclarée prioritaire dans le Schéma Directeur d'Accessibilité.
 - o Dès déclaration d'accessibilité d'une ligne aux Usagers en Fauteuil Roulant (UFR), l'Entreprise dispose d'un délai de 2 mois pour :
 - dispenser à l'ensemble des personnels concernés une formation adéquate au bon fonctionnement des équipements d'accessibilité ;
 - mettre à jour et transmettre les documents d'information contractuels concernant l'accessibilité des lignes ;
 - apposer des stickers accessibles UFR sur les véhicules et les poteaux des arrêts accessibles ;
 - renseigner l'accessibilité UFR des points d'arrêts sur les plans et/ou fiches horaires de la ligne affichés aux points d'arrêt, sur internet, dans les véhicules ou distribués aux usagers.
- Lors d'un retraitage postérieur à la déclaration d'accessibilité aux Usagers en Fauteuil Roulant de la ligne, l'entreprise s'engage à indiquer sur les plans de réseaux affichés aux points d'arrêt, sur internet, dans les véhicules ou distribués aux usagers, les lignes accessibles ;
- Les équipements d'information sonore et visuelle déployés à bord des véhicules le cas échéant sont maintenus en bon état de fonctionnement ;
- Les équipements permettant l'accessibilité des véhicules aux Usagers en Fauteuil Roulant sont testés régulièrement afin de garantir leur effectivité ;
- Tout équipement bénéficiant d'un financement du STIF est conforme avec les prescriptions du cahier de Référence du STIF.

2. Les partenariats à mettre en œuvre.

L'Entreprise s'engage à participer aux réunions pilotées par la collectivité locale gestionnaire de la voirie et à être force de proposition en collaboration avec les associations représentatives pour :

- o examiner les lignes à équiper et les arrêts à aménager ;
- o faire un diagnostic terrain (en présence des associations et du gestionnaire de voirie) de l'accessibilité des points d'arrêt, afin de déterminer précisément les aménagements nécessaires (participation au diagnostic de l'état d'accessibilité du point d'arrêt et propositions d'aménagements) ;

L'Entreprise participe aux études initiées par le STIF ou les collectivités locales de diffusion sonore aux arrêts sous une forme adaptée aux non-voyants et mal-voyants pour les points

les plus fréquentés ou les plus pertinents, particulièrement pour les perturbations prévues ou imprévues.

3. Informations à communiquer au STIF.

- Bilan annuel :
 - du nombre de véhicules équipés de dispositif d'aide à l'embarquement ;
 - du nombre de points d'arrêts accessibles et du nombre de points d'arrêt restant à rendre accessibles ;
 - du nombre de points d'arrêt dotés d'un système d'information dynamique adapté aux personnes à mobilité réduite ;
 - Estimation du nombre d'UFR empruntant les lignes équipées de véhicules adaptés (par ligne) ;
 - Statistique et analytique des demandes et réclamations en matière d'accessibilité ;
 - de la formation aux conducteurs à l'accueil/prise en charge des PMR en particulier des UFR (type de formation donnée, associations représentatives impliquées, durée de la formation, fréquence de la formation).

4. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité

- Disponibilité des Equipements (palettes).

Article 15 - Information des voyageurs.

Article 15-1 - L'information des voyageurs sur le service offert par les réseaux concerne :

- L'information multimodale qui favorise en particulier les correspondances d'un mode à l'autre et l'usage du transport public en général ;
- L'information théorique aux points d'arrêt et à bord du véhicule ;
- L'information temps réel aux points d'arrêt et à bord du véhicule
- L'information circonstancielle, qui complète l'information théorique par des indications sur les perturbations prévues ou imprévues.

La définition du Schéma Directeur d'Information Voyageurs (SDIV) permet au STIF d'avoir une politique d'ensemble relative à l'information voyageur au niveau du territoire francilien, partagée par l'ensemble des acteurs.

L'entreprise s'engage à respecter les orientations du SDIV sous réserve d'ajustement par voie d'avenant portant sur les obligations en découlant.

Article 15-2 - Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'Entreprise

Ces obligations sont détaillées dans l'**Erreur ! Source du renvoi introuvable.**

Elle s'engage aussi à respecter les obligations concernant la fourniture des données à la base de données communautaires, conformément au « Protocole sur les échanges de données entre l'Entreprise et la base de données communautaire du STIF » - Annexe B.3, ainsi que celles portant sur les échanges de données temps réel - « Protocole sur les échanges de données temps réel - Application de la norme SIRI en Ile de France » - Annexe B.9.

1. Les partenariats à mettre en œuvre.

- Information aux points d'arrêt : Pour la mise en œuvre de ses engagements relatifs à l'information aux points d'arrêt, l'Entreprise se rapproche autant que de besoin de la collectivité locale compétente.
- Information multimodale : l'Entreprise participe aux politiques intermodales d'information sur les services de transport.

Si l'Entreprise possède un site internet d'information sur ses services, elle est tenue de mettre un lien vers le site d'information multimodale et multi opérateurs du STIF et d'en faire figurer la nature et l'objet.

- Information dans les pôles d'échange et en gares routières : Dans les pôles d'échange et les gares routières, l'Entreprise, conformément à l'Article 13, participe aux démarches partenariales avec les autres transporteurs et collectivités, qui visent à mettre en œuvre et développer une information multimodale dans les gares routières et les pôles d'échanges.

2. Informations à communiquer au STIF.

- Bilan annuel du déploiement des systèmes d'information dynamique aux points d'arrêts et embarqués en distinguant le visuel et le sonore ;
- Bilan des expérimentations mises en place dans le cadre du SDIV ;
- Point sur l'activité des systèmes d'information à distance.

3. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité (Annexe B.1).

- Information théorique aux points d'arrêts. (y compris information en cas de situation perturbée prévue) ;
- Information théorique à bord du véhicule. (y compris information en cas de situation perturbée prévue) ;
- Information temps réel aux points d'arrêt (y compris en cas de situation perturbée prévue) ;
- Information temps réel à bord des véhicules (y compris en cas de situation perturbée prévue) ;
- Information en cas de situation perturbée imprévue.

Article 16 - Politique de la ville.

Les entreprises de transport sont amenées à contribuer au développement urbain, économique et social, à sa cohésion sociale, en d'autres termes à « *rendre la ville accessible à tous* ».

Depuis plusieurs années les entreprises se sont engagées dans cette politique de la ville et de développement territorial en liaison avec l'Etat les collectivités territoriales et tous les acteurs concernés.

Le cadre de référence de cette politique s'appuie d'une part, sur les dispositions édictées par la loi n°96-987 du 14 novembre 1996 relative à la mise en œuvre du pacte de relance pour la ville définissant les zones urbaines sensibles, et sur les contrats urbains de cohésion sociale, et d'autre part sur les nouveaux dispositifs législatifs ayant directement trait à la Politique de la ville qui serait promulgués pendant la durée de la présente convention.

Dans le cadre de cette politique qui s'appuiera sur les CUCS (Contrats Urbains de Cohésion Sociale), l'Entreprise pourra, le cas échéant à la demande du STIF, s'engager dans des programmes d'intervention sur des sites prioritaires. Elle veillera, en outre à l'articulation de ses actions avec les dispositifs de la politique de la ville pilotés par le STIF.

L'entreprise qui bénéficie de l'aide du STIF dans le cadre de la convention « pour une politique de prévention pour les lignes de bus desservant les quartiers politique de la ville » reste tenue par les termes de la convention jusqu'à son terme initial.

Le financement prévisionnel de ce dispositif par le STIF est ajusté en fonction des moyens réels affectés et déclarés au STIF par l'entreprise (selon les modalités prévues par l'**Erreur ! Source du renvoi introuvable.**) et du service réalisé.

En contrepartie, l'entreprise s'engage à intégrer les effectifs de contrôle jusqu'alors subventionnés par le STIF, dans la maquette financière du contrat au titre d'une prestation de transport.

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.

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 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 afficheur indiquant la démarche à suivre ;
 - Bouton de commande de porte lorsqu'ils existent ;
 - Palettes ou dispositifs d'aide à l'embarquement des personnes à mobilité réduite (au fur et à mesure du déploiement de ces équipements) ;
 - Equipements de sûreté (au fur et à mesure du déploiement de ces équipements) ;
 - Dispositifs dynamiques d'information visuelle, d'information sonore, de Haut-parleur à la porte avant (au fur et à mesure du déploiement de ces équipements).
- L'Entreprise est responsable de la gestion et du maintien en état de marche des véhicules et des équipements embarqués, y compris télébilletiques, afin qu'ils offrent en permanence les meilleures conditions d'utilisation, de confort et de propreté.
- Conformément au cahier des charges édité par le STIF dans le cadre du Contrat de type 1 (Avenant n°3 du Contrat de type 1 voté par le conseil du STIF du 08 Octobre 2008), l'ensemble des prescriptions relatives au niveau d'équipement des véhicules financés par le STIF seront reprises dans le cadre du présent Contrat, et sont spécifiées dans le cadre de l'Annexe F.7.

2. Informations à communiquer au STIF :

- Les informations nécessaires au suivi des équipements et des véhicules sont intégrées à l'Etat de Parc (cf. Annexe D.1).

3. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité :

- Taux de disponibilité des équipements (valideurs, commandes d'arrêts, boutons de porte, palettes...). La liste des équipements est adaptée au fur et à mesure des équipements mis en service
- Etat et netteté intérieure et extérieure des véhicules

Article 20 - Attitude commerciale de l'Entreprise et de ses personnels.

1. Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'Entreprise :

L'Entreprise et ses personnels adoptent en toute occasion une attitude commerciale, conscients de leur contribution à l'image du service public qu'ils représentent.

Traitement des réclamations voyageurs :

- L'Entreprise s'engage à mettre en place un dispositif pour répondre aux demandes d'information et aux réclamations des clients, qu'elles soient écrites, orales ou via un support électronique (e-mail, site Internet, ...) :
 - o En présumant de la bonne foi du client ;
 - o En répondant à toutes les réclamations de façon personnalisée et cohérente, dans un délai inférieur à 30 jours par rapport à la date de réception de la réclamation ;

- En informant, a minima, le client des suites donnée à sa réclamation ... voire en présentant des excuses / réparant l'erreur quand le client a subi un préjudice ;
 - L'Entreprise s'engage à analyser et exploiter les informations issues des réclamations clients pour mettre en place des actions correctives et préventives et améliorer ainsi la qualité de service.
- L'Entreprise poursuit ses efforts pour améliorer le traitement des réclamations, notamment par l'utilisation croissante de médias interactifs (téléphone, courriel).

Afin de permettre au STIF de traiter de manière optimale les réclamations qui lui sont adressées, les entreprises s'engagent à transmettre au STIF tout élément utile qu'il souhaiterait obtenir pour leur traitement : éléments d'information, documents, copie de courriers et/ou de réponses de courrier, etc.

A cette fin, il est précisé à chaque année :

- le nom et les coordonnées d'un ou des correspondants chargés de répondre aux demandes du STIF,
- le nom et les coordonnées de la ou des personnes du STIF en charge de la réponse aux réclamations des voyageurs le délai maximum de transmission des éléments demandés par le STIF : 15 jours,
- l'entreprise s'engage à transmettre automatiquement au STIF la copie de la réponse qu'elle projette d'adresser à un client, dès lors que le courrier/mail de réclamation qui lui est adressé précise que le STIF est en copie, par mail ou le cas échéant par courrier postal.

Une typologie de motifs de réclamations voyageurs commune au STIF et aux entreprises de transports d'Ile-de-France est en cours d'élaboration, en collaboration avec les représentants des opérateurs. Dès sa finalisation, le STIF la transmet directement à l'Entreprise afin qu'elle l'applique et l'intègre à son bilan annuel du suivi des réclamations.

Dispositions spécifiques aux réclamations pour l'accessibilité des systèmes de transports :

Dans le cadre des dispositions de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées (article 45, alinéa 7), l'Entreprise :

- met à disposition des personnes à mobilité réduite auprès des conducteurs et sur le site internet, des formulaires de demande ou de réclamation (Annexe B.7), en vue de supprimer, de réduire ou de compenser les obstacles auxquels elles auraient été confrontées dans leurs déplacements ;
- répond aux demandeurs dans un délai inférieur à 30 jours à compter de la date de réception de la réclamation ;
- tient un registre spécifique centralisé de l'ensemble des demandes et réclamations visées aux alinéas précédents, qu'il tient à la disposition du STIF lorsque celui-ci en fait la demande ;
- transmet, chaque année, conformément aux informations à communiquer en matière d'accessibilité PMR listée dans l'Article 15 - un bilan statistique et analytique des demandes et réclamations en matière d'accessibilité.

Autres dispositions liées à l'attitude commerciale de l'entreprise :

- L'utilisation de moyens audio-visuels à bord de véhicules ne devra pas occasionner de gêne pour les voyageurs. En particulier, le conducteur est tenu de réduire le niveau sonore à la demande d'un voyageur.
- Les conducteurs de l'Entreprise ne doivent en aucun cas fumer, téléphoner pour leur convenance personnelle, parler avec des clients ou des collègues, durant le trajet.
- Les conducteurs de l'Entreprise assurant des services sur des lignes déclarées accessibles sont formés au bon fonctionnement des équipements d'accessibilité et

doivent assurer la prise en charge des Usagers en Fauteuil Roulant aux arrêts déclarés accessibles sauf impossibilité technique.

- Ils respectent les gestes commerciaux suivants :
 - o Arrêt au trottoir à une distance permettant l'entrée et la sortie du véhicule sans descendre sur la chaussée (sous réserve de l'existence d'un trottoir et de l'absence d'obstacle) ;
 - o Regard porté au voyageur accédant par la porte avant et à son titre de transport lorsqu'il le lui présente ;
 - o Vente de ticket d'accès à bord et rendu de monnaie conformément aux conditions générales de vente et d'utilisation décidées par le STIF (sauf disposition relative à la nécessité de faire l'appoint pour le voyageur) ;
 - o Respect des arrêts demandés (lorsqu'ils sont autorisés) et contrôle que tous les voyageurs sont descendus avant la fermeture des portes ;
 - o Port de la tenue de l'Entreprise ou, à défaut, d'une tenue correcte et soignée ;
 - o Réponse aux questions des clients avec une attitude courtoise ;
 - o Information des voyageurs sur les tarifs, les horaires et les lignes en correspondance.
- Les conducteurs de l'Entreprise sont formés à la conduite et adoptent une conduite souple et adaptée au profil et à l'environnement de la ligne.

2. Informations à communiquer au STIF :

- Bilan annuel du suivi des réclamations et actions correctives mises en place ;
- Plan de formation des personnels de l'entreprise sur l'attitude commerciale et la conduite.

3. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité :

- Attitude du conducteur ;
- Confort de conduite ;
- Réponse aux réclamations.

TITRE III - TARIFICATION ET DISTRIBUTION DES PRODUITS TARIFAIRES

Outre celles figurant à l'article 8 du Règlement d'exploitation annexé au cahier des charges régional, l'Entreprise s'engage à respecter les obligations du présent chapitre.

Article 21 - Dispositions tarifaires.

Article 21-1 - Développements liés à la tarification.

La tarification est une compétence exclusive et non délégable du STIF.

Le STIF définit la politique tarifaire et fixe les tarifs publics des titres de transport en Ile-de-France. Le STIF publie ses décisions à chaque changement de tarif.

Un titre de transport est la combinaison du droit d'un individu à utiliser les transports collectifs sur un périmètre géographique et temporel donné, d'un tarif et d'un profil de son détenteur.

Un produit tarifaire est la matérialisation du titre de transport sur un support (papier, magnétique ou télébillettique).

Le STIF décide de la création des nouveaux titres de transport et des produits tarifaires et de l'évolution des titres de transport et produits tarifaires existants, en tenant compte des délais de mise en œuvre discutés entre le STIF et l'ensemble des transporteurs concernés:

- il nomme les titres et les produits tarifaires,
- il définit leurs visuels en tenant compte des contraintes techniques des exploitants,
- il dépose les marques associées auprès de l'INPI pour en être propriétaire,
- il fixe leurs tarifs,
- il décide des conditions générales de vente et d'utilisation, en accord avec les transporteurs pour en vérifier la faisabilité.

En cas de modification tarifaire décidée par le STIF, l'Entreprise est informée des spécifications détaillées retenues pour les titres créés ou modifiés.

Les modifications des prix publics sont notifiées par le STIF à l'Entreprise au plus tard 15 jours avant la date de vente des produits tarifaires concernés et accompagnées de tout élément nécessaire à leur application.

Deux types d'évolutions tarifaires sont définies :

- Les évolutions ordinaires
- Les évolutions exceptionnelles

1. Les évolutions ordinaires :

Il s'agit des évolutions tarifaires ne nécessitant que des évolutions logicielles sommaires, comme le codage ou le changement de codage de titre et le paramétrage de nouveaux profils d'usagers. Les évolutions ordinaires d'une année peuvent généralement être regroupées dans une seule intervention annuelle sur le système billettique.

La prise en compte de l'évolution ordinaire doit être opérationnelle au plus tard au premier jour du deuxième mois suivant le mois de la notification du STIF.

Les coûts des évolutions ordinaires sont pris en compte dans les charges d'exploitation telles que prévues à l'Article 49 -.

2. Les évolutions exceptionnelles :

Il s'agit des évolutions tarifaires importantes entraînant entre autres la création de nouveaux traitements titre au valideur, une adaptation profonde des systèmes de vente, l'introduction de nouveaux supports télébilletiques.

Dans ce cas, les coûts de développement inhérents à cette évolution sont partagés à parité entre le STIF et l'Entreprise. L'entreprise réalise les développements et appelle la contribution du STIF à posteriori sur la base des coûts constatés imputables à l'évolution considérée.

La contribution annuelle de l'entreprise à ce titre est plafonnée à 0,2% du chiffre d'affaire annuel. Au-delà du plafond, le STIF prend en charge l'intégralité du financement de ces développements.

Après transmission par le STIF des spécifications de l'évolution demandée précisant la date de mise en œuvre, l'Entreprise analyse les répercussions de cette évolution selon les meilleures conditions technico-économiques et fait parvenir au STIF un devis détaillé.

Les coûts des développements mis en œuvre au cours d'une année seront pris en compte dans la facture annuelle telle que prévue à l'Article 67 -, le STIF se réservant le droit de contrôler, a posteriori, la réalité des charges encourues.

Dans le cas où l'Entreprise ne met pas en œuvre les évolutions tarifaires à la date arrêtée entre les Parties, l'Entreprise supportera une pénalité d'un montant égal 0,4% de sa rémunération totale annuelle par quinzaine de retard.

Article 21-2 - Mise en œuvre des décisions du STIF relatives aux supports des titres de transport

Le STIF décide des supports sur lesquels les titres de transport sont déclinés, après consultation des transporteurs pour en vérifier la faisabilité :

- il nomme les supports ;
- il définit leurs visuels en tenant compte des contraintes techniques des exploitants ;
- il dépose les marques associées auprès de l'INPI pour en être propriétaire ;
- il définit leurs spécifications générales (fonctionnelles et techniques) ;
- il décide des conditions générales de vente et d'utilisation, en accord avec les transporteurs pour en vérifier la faisabilité.

L'Entreprise applique l'ensemble des décisions du STIF relatives aux supports des titres de transport. Elle s'engage en particulier à acheter les supports nécessaires à la distribution des titres.

L'Entreprise assure, autant que de besoin, un rôle de conseil et d'études. Elle propose au STIF des contributions aux spécifications générales (techniques et fonctionnelles) des supports qui lui paraissent souhaitables, qu'il s'agisse de l'introduction de nouveaux supports, de la suppression de supports existants ou de l'amélioration des supports en circulation en termes de services offerts.

L'entreprise fournit chaque année:

- la liste des types de supports en circulation avec les fournisseurs ;
- les quantités commandées annuellement.

L'entreprise informe le STIF des marchés programmés en vue de l'acquisition de supports. Ces informations sont confidentielles.

Article 21-3 - Validation des titres.

Le principe est celui de la validation systématique des passes télébilletiques et des tickets magnétiques à l'entrée dans le véhicule. Pour voyager sur les réseaux de transports collectifs franciliens, tout voyageur doit être muni d'un titre de transport validé correspondant au trajet qu'il effectue.

Au cours du présent contrat, le STIF définira, pour l'ensemble des réseaux contractualisés, un process et un planning pour le contrôle de la validation systématique en entrée de véhicule et les modalités d'application des amendes.

A ce titre, les véhicules disposent des équipements permettant à tout voyageur de valider son titre de transport et l'Entreprise met en œuvre les moyens adéquats pour informer le voyageur de l'obligation de valider son titre de transport et pour l'inciter à le faire.

Toute exception au principe de validation systématique à l'entrée devra faire l'objet d'une autorisation expresse du STIF.

Les équipements de validation utilisés par l'entreprise sont décrits en Annexe D.1 en précisant : leur nom, leurs fonctionnalités, leur lieu type d'installation, leur date d'installation.

Article 22 - Remontées des données de validation des titres

L'Entreprise fournit au STIF les données de validation des titres télébilletiques, magnétiques et papier collectées sur les équipements de validation, ainsi que les données référentielles associées, selon des modalités techniques décrites dans un document de spécification des transferts de données de validation.

L'Entreprise et le STIF s'engagent à respecter les contraintes imposées par la CNIL dans le cadre de la remontée, de la conservation et de l'utilisation de ces données.

Les données de validation sont traitées selon les recommandations de sécurité définies par le STIF, notamment en termes de protection des données à caractère personnel par application de la délibération n°03-038 du 16 septembre 2003 de la CNIL portant adoption d'une recommandation relative à la collecte et au traitement d'informations nominatives par les sociétés de transports collectifs dans le cadre d'applications billettiques.

Article 22-1 - Principe des remontées.

Ces données concernent notamment :

- les événements de validation réussie, hors validation des cartes de maintenance et de tests, et hors validation refusée ;
- les caractéristiques des produits tarifaires, objets des validations ;
- un descriptif des lignes de transport qui permette l'analyse des données de validation, en particulier : la codification des lignes et sous-lignes relative à l'offre de référence du présent contrat, la codification et la description des arrêts (y compris leurs coordonnées géographiques) : conformément aux documents :
 - « codification télébilletique » version 7 ou supérieure
 - « codification Optile » version 1.26 ou supérieure
 - Annexe B.3 § 1.I.2 du présent contrat

La liste des données attendues a minima figure à l'Annexe C.1.

Afin d'améliorer la qualité des données remontées dans le système d'information du STIF, l'Entreprise s'attache à ce que les systèmes remontent ces données dans un délai de quinze jours et alerte le STIF en cas de difficultés spécifiques ou d'incidents. A cette fin :

- en cas de difficulté technique relative à l'infrastructure de communication, le STIF et l'Entreprise mettent en place, pour les différents flux d'information concernés, un mode de transfert dit « dégradé » qui sera défini conjointement ;
- le STIF peut solliciter l'Entreprise en cas de détection de défauts majeurs et répétés sur les données remontées. L'Entreprise s'engage, dans ce cas, à faire un retour d'information sur ce qui est connu des causes probables du défaut dans un délai de 8 jours, à rechercher une solution corrective et à indiquer son calendrier de mise en œuvre dans les meilleurs délais.

Article 22-2 - Organisation et contrôle de la qualité.

Des points de suivi réguliers peuvent être organisés à l'initiative du STIF, ils permettent :

- d'effectuer un suivi régulier de l'indisponibilité, des pannes ou des événements exceptionnels qui affectent la chaîne de remontées des données ;
- de suivre les évolutions techniques des systèmes de remontées de données et d'informations de l'Entreprise et du STIF ;

L'Entreprise fournit chaque semestre :

- une information sur les événements qui affectent de manière significative le volume de validation.

Le STIF peut auditer le système de remontées de données de validation de l'Entreprise pour analyser l'intégrité des processus et des données produites.

Le STIF mesure un indicateur relatif à la qualité des données de validation. Suivant la valeur de cet indicateur, chaque journée est considérée comme « normale », « incomplète » ou « inacceptable ».

Un bilan de cet indicateur est dressé sur une périodicité semestrielle et communiqué à l'Entreprise si les seuils d'alerte sont atteints ou dépassés.

Les modalités de calculs et seuils de ces indicateurs sont définies en Annexe C.1.

Article 22-3 - Pénalités liées à la qualité des données de validation transmises au STIF.

La remontée des données de validation au STIF est assortie de pénalités appliquées dans les cas suivants :

- au delà de 10 journées incomplètes ou inacceptables par an ;
- pour les journées dont la qualité des remontées de données de validation est inacceptable.
- Le montant unitaire des pénalités est fixé à :
 - 1000 euros HT, jusqu'à fin 2010, et 5000 euros HT pour les années suivantes, par journée incomplète, pour un nombre de journées incomplètes supérieur à 10 par an ;
 - 2000 euros HT, jusqu'à fin 2010, et 10 000 euros HT pour les années suivantes, par journée de remontée de données de validation considérée comme inacceptable.

Les pénalités supportées à ce titre sont plafonnées à 0,3% du CA annuel HT par an pour les deux premières années du contrat et à 0,6% du CA annuel HT par an pour les années suivantes.

Article 22-4 - Prise en compte des données de validation dans les objectifs contractuels

Le STIF et l'Entreprise coordonnent leurs actions pour assurer une remontée et une exploitation fiables des données de validation.

A terme, celles-ci interviendront dans la détermination du trafic réel sur chacune des lignes conformément aux dispositions prévues à l'Article 50-2 -.

Article 23 - Distribution des produits tarifaires

Article 23-1 - Réseaux de Vente

Le réseau de vente est constitué des points de vente présents dans les agences de l'Entreprise et chez ses dépositaires.

La localisation des points de vente fait l'objet d'une concertation et doit être validée par le STIF.

L'Entreprise s'engage à n'effectuer d'acte de vente qu'aux lieux validés par le STIF.

L'ouverture et la fermeture de chaque point de vente fait l'objet d'une information systématique du STIF au plus tard un mois avant la date prévue. Sans réponse du STIF dans le délai d'un mois, l'Entreprise est autorisée à procéder à la fermeture ou à l'ouverture du point de vente.

Tout projet de création de nouveaux réseaux de distribution de titres (Internet, téléphone, autres) relève de la décision du STIF prise dans le respect de l'article 7.4 du Cahier des charges régional annexé au présent contrat et selon les dispositions de l'Article 23-5 - du présent contrat.

En particulier, les procédures de gestion du ticket t+ et les modalités relatives à la gestion et au financement de la carte scolaire font respectivement l'objet de l'Annexe C.4 et de l'Annexe C.5.

Article 23-2 - Réseau de dépositaires

Les dépositaires sont liés par un contrat avec l'entreprise. Ils sont situés à proximité des lignes de bus de l'entreprise. Les dépositaires vendent des ticket t+ et, lorsqu'ils y sont autorisés et équipés d'appareil de chargement sur Navigo, des forfaits Navigo semaine ou mois et des forfaits Solidarité Transport.

L'entreprise met à jour annuellement la liste des dépositaires en précisant les catégories de titres vendus (Annexe C.6).

Article 23-3 - Vente à bord des bus.

L'Entreprise vend à bord des bus des tickets d'accès à bord. Ceux-ci sont vendus selon les Conditions générales de vente et d'utilisation décidées par le STIF.

Article 23-4 - Réseau d'Agences

L'ouverture et la fermeture de chaque agence fait l'objet d'une information systématique du STIF au plus tard un mois avant la date prévue. Sans réponse du STIF dans le délai d'un mois, l'Entreprise est autorisée à procéder à la fermeture ou à l'ouverture de l'agence.

L'agence effectue des actes de SAV et peut distribuer certains produits tarifaires.

L'entreprise s'engage à exploiter les agences dont la liste est fournie en Annexe C.7 qui décrit :

- leur localisation ;
- les actes effectués ;
- les équipements utilisés ;
- Les horaires et dates d'ouverture ;

L'entreprise fournit annuellement :

- le nombre d'opérations de SAV par type, par mois et par agence ;
- Les actes de distribution effectués par type, mois et lieu.

Article 23-5 - Mise en œuvre de nouveaux services ou canaux de distribution de produits tarifaires

Cet article définit les modalités qui permettent aux entreprises de développer, expérimenter et mettre en œuvre de nouveaux services ou canaux de distribution à destination des voyageurs.

Les objectifs du STIF et de l'entreprise en matière de développement de nouveaux services sont les suivants :

- une qualité de service améliorée ;
- une image de transports publics modernes, en phase avec l'évolution des services dans la ville ;
- une communication compréhensible et une interface homme machine cohérent vis-à-vis des voyageurs ;
- un traitement équitable de l'ensemble des voyageurs ;
- une maîtrise des coûts de développement et d'exploitation sur l'ensemble de l'Ile-de-France.

1. Conditions d'expérimentation

Tout test ou expérimentation concernant un nouveau service ou une nouvelle technologie ayant un impact prévisible sur le service offert aux voyageurs (en termes d'offre, de qualité de service, de tarification ou de vente de titre) doit faire l'objet d'une concertation avec le STIF préalable à toute mise en œuvre. Cette concertation a pour objectifs :

- d'associer le STIF à l'expérimentation ;
- de confirmer l'intérêt de l'expérimentation vis-à-vis de la politique de distribution des produits tarifaires du STIF ;
- de vérifier que ce test est conforme aux exigences de service aux voyageurs définies par le STIF dans le cadre du présent contrat ;
- de coordonner les différentes initiatives ;
- de limiter les investissements redondants ;
- d'assurer une connaissance partagée de l'état de l'art entre le STIF et l'entreprise ;
- d'indiquer les normes et standards à des développements interopérables et pérennes.

Cette concertation prend également en compte les contraintes de confidentialité vis-à-vis des autres transporteurs.

Elle repose sur une démarche en trois temps :

1. Demande formalisée de l'entreprise au STIF avec le dossier de présentation de l'expérimentation (thème, panel, planning, liste des partenaires, conditions de généralisation éventuelle) et réunion préparatoire ;

2. Remarques du STIF et demande de recadrage de l'expérimentation afin qu'elle soit en phase avec sa politique de distribution des produits tarifaires et coordonnée avec d'éventuelles démarches parallèles.

Plusieurs expérimentations peuvent être lancées en parallèle avec différents transporteurs du moment qu'elles sont basées sur des périmètres différents, dans le cadre d'une approche fonctionnelle et technique ainsi que d'une communication cohérentes.

Le STIF, dans le cadre de sa mission de coordination et dans le respect des règles de confidentialité définies dans la convention, peut proposer la mutualisation des moyens mis en œuvre afin de favoriser la coopération entre les transporteurs, de diminuer les coûts d'investissement, de choisir les solutions les mieux adaptées aux besoins, de favoriser la lisibilité des moyens de vente pour les utilisateurs et d'anticiper la bonne interopérabilité des systèmes. Dans le cas de périmètres fonctionnels proches mais de démarches différentes, notamment en termes d'ergonomie, une évaluation comparative des résultats pourra être demandée.

3. Convention d'expérimentation : Cette convention d'expérimentation précise le périmètre fonctionnel et technique de l'expérimentation, la durée et le planning prévisionnels et les conditions de mise en œuvre.

Toute expérimentation est limitée dans le temps et les moyens (physiques et logiciels) mis en œuvre sont démontables à la fin de l'expérimentation.

Le STIF privilégie l'exploitation communautaire par l'ensemble des transporteurs des canaux de vente dématérialisés.

A l'issue de l'expérimentation, l'entreprise en présente les résultats au STIF. Le STIF et l'entreprise décident des suites à donner à cette expérimentation. En particulier une nouvelle phase d'expérimentation réalisée sur un périmètre plus large et susceptible d'associer l'ensemble des transporteurs peut être décidée.

2. Conditions de généralisation

Toute mise en œuvre d'un nouveau service ou d'une nouvelle technologie ayant un impact prévisible significatif sur le service offert aux voyageurs doit faire l'objet d'un accord entre les deux Parties, et fait l'objet d'un avenant au contrat.

L'entreprise ne peut se voir imputer les coûts induits par les initiatives des autres transporteurs, n'ayant fait l'objet d'aucun accord formel entre le STIF et l'ensemble des transporteurs. A titre d'illustration, ces coûts peuvent aussi bien être des coûts de développement, d'intervention sur les équipements que de service après-vente.

Article 23-6 - Conventions spécifiques.

Certains produits tarifaires, gérés en commun par les exploitants des services de transports publics de voyageurs, en raison de leur spécificité, n'entrent pas dans le cadre du cahier des charges mentionné à l'Article 24-1 -, mais sont l'objet de conventions spécifiques passées entre l'ensemble des transporteurs concernés, la ou les personne(s) morale(s) bénéficiaire(s) de ces produits, et le STIF.

La liste des conventions spécifiques et les modalités particulières de leur prise en compte dans le présent contrat sont fixées dans Annexe C.2.

Article 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 IV - 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 - Preamble.

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'Île-de-France sont exclues du champ d'application du contrat. Elles ne peuvent en aucun cas être prises en compte dans le calcul des contributions du STIF issu du compte financier prévisionnel sous-jacent au contrat.

Article 35-3 -

Article 35-4 - Elaboration de la politique commune de communication

1. Échanges STIF / Entreprise.

L'Entreprise présente au moins une fois par an, par écrit au cours d'une réunion, son plan prévisionnel de communication de façon aussi détaillée que possible (brief simplifié, dates, actions d'accompagnement...) ainsi que la liste des événements susceptibles de constituer des temps de communication (mises en service de projets, mises en chantier d'opérations, créations de nouveaux services, réalisations d'enquêtes voyageurs...).

Au cours de cette réunion, le STIF présente le programme prévisionnel des dossiers susceptibles d'être inscrits à l'ordre du jour de ses Conseils à venir, ainsi que les axes et temps de communication prévus.

Ces échanges permettent d'engager une phase de concertation, au cours de laquelle le STIF fait part de ses remarques (coordination à effectuer, demande en précisions, demande de moyens supplémentaires, demande en opportunité ou ajournement d'une action, refus d'une campagne ...). La Politique Commune de Communication est définie à l'issue de ces échanges.

2. Réunion générale de coordination.

Si une coordination avec d'autres transporteurs, collectivités ou partenaires est nécessaire, le STIF organise une réunion générale et définit les thèmes à développer ainsi que la répartition de leur maîtrise d'ouvrage.

Article 35-5 - Suivi de la Politique Commune de Communication

1. Réunions régulières de suivi

Aux fins d'une information réciproque, des réunions de travail sont organisées entre le STIF et l'Entreprise. La fréquence de ces réunions est modifiable selon les nécessités. En l'absence de réunions programmées, l'Entreprise prend l'initiative d'informer le STIF par écrit de façon détaillée en amont de tous projets de communication. Ces réunions de travail permettent notamment :

- de suivre les réalisations de communication de l'Entreprise et celles du STIF ;
- de réagir sur certaines opportunités ;
- d'échanger en continu sur l'actualité des transports susceptible de donner lieu à une action de communication ;
- de valider les actions de l'Entreprise avant leur mise en œuvre.

2. Principes de validation.

Le STIF est associé en amont de toute action de communication, et aux étapes clés du déroulement du projet.

Le délai de sollicitation doit être approprié au type d'action ainsi qu'à son contexte. Ce délai intègre un délai raisonnable de consultation et de réflexion au sein du STIF ainsi qu'un temps réaliste pour que les éventuelles modifications souhaitées par le STIF puissent être prises en compte. Le STIF doit également répondre dans un délai raisonnable.

Article 36 - Identité du STIF et cohérence inter-régionale.

Article 36-1 - Principes et obligations

Le voyageur en Ile-de-France doit percevoir la cohérence et l'unité du système transport au travers des Communications et informations qui lui sont adressées via les médias ou la presse mais aussi à travers l'ensemble des éléments, signes et messages, qu'il rencontre tout au long de son déplacement, qu'il soit en grande ou petite couronne, ou à Paris.

Il est nécessaire que les entreprises soient systématiquement proactives sur ces questions, et avant tout renouvellement, mise à jour, création de documents, de mobiliers, de matériels et d'infrastructures, la question de la présence de l'identité du STIF soit posée et qu'une proposition soit formulée au STIF.

Article 36-2 - Les marques

Les marques ayant fait l'objet d'un dépôt par le STIF auprès de l'INPI sont la propriété du STIF, qu'il s'agisse de marques verbales ou semi-figuratives (logos). Pour toute autorisation d'utilisation des marques actuelles du STIF (dont la liste est précisée dans l'Annexe F.1 du présent contrat) l'Entreprise doit impérativement prendre contact par courrier avec la Direction de la Communication du STIF.

Les nouvelles marques verbales, figuratives ou semi-figuratives, ayant pour vocation de constituer la dénomination d'un titre de transport, ou le titre de transport lui-même, ou d'un service de transport décidé par le STIF sont déposées par les services du STIF auprès de l'INPI.

L'Entreprise s'engage à transférer au STIF, selon des modalités restant à définir, les marques verbales, figuratives ou semi-figuratives relatives à un service de transport ou un titre de transport dont elle est propriétaire ou copropriétaire pour une exploitation en Ile-de-France. La liste des marques dont l'Entreprise accepte le transfert de propriété et les modalités pratiques de gestion de l'ensemble des marques ainsi déposées sera définie dans une Annexe mise au point ultérieurement.

Article 36-3 - Habillage du matériel roulant

L'Entreprise s'engage à apposer le logo du STIF à l'intérieur de chaque véhicule (y compris affrété) participant à l'exploitation du service de référence. Le logo du STIF, dont la taille sera proportionnée à la taille du logo de l'Entreprise, est apposé à l'intérieur du véhicule à un endroit approprié à définir.

L'habillage extérieur des véhicules est défini par le STIF à partir de sa charte d'habillage (cf. Annexe F.6) du matériel roulant en Ile-de-France pour tous les véhicules neufs ou faisant l'objet d'un programme de rénovation. L'entreprise s'engage à ce que ces véhicules respectent tous la charte du STIF.

L'entreprise fait valider par le STIF tout changement ou modification identitaire appliqué sur son réseau (logo, habillage réseau)

Article 36-4 - Supports et documents de communication voyageurs

L'Entreprise s'engage à indiquer sur tout support de communication et d'information voyageurs son lien avec le STIF par la présence du logo du STIF.

Tout nouveau document de communication, papier (dépliants, affiches, flyers...) ou électronique (sites internet, Wap...), produit pour la première fois par l'Entreprise fait l'objet d'une concertation avec le STIF.

La mise à jour, le renouvellement, ou les modifications mineures de documents existants ne nécessitent pas la validation du STIF. En revanche, ils intègrent le logo du STIF.

Les informations ponctuelles de service, notamment les travaux sur la voirie, la déviation temporaire d'une ligne, n'impliquent pas une validation du STIF, ni la présence de son logo.

Article 36-5 - Signalétique, cartographie et représentation des modes

Les éléments relatifs à l'information voyageurs sont développés en cohérence avec les orientations du Schéma Directeur de l'Information Voyageurs (SDIV).

Dans ce cadre, les principes de représentation du service de référence utiles à l'organisation et au déroulement des déplacements des voyageurs (cartographie, représentation des modes, signalétique ...) sont définis et déterminés par le STIF, en collaboration avec les transporteurs.

L'Entreprise consulte le STIF et fait valider par ce dernier l'ensemble des éléments nouveaux ou à renouveler relatifs à la signalétique, la cartographie et la représentation des modes avant production. Les Parties s'efforcent de trouver des solutions compatibles avec les normes des différents réseaux de transports franciliens.

Article 36-6 - Les espaces de transport

Pour que la cohérence et l'unité du système de transport soient perceptibles par le voyageur dans leur globalité, l'ensemble du mobilier et des infrastructures devra intégrer progressivement l'identité du STIF sous réserve du respect des prérogatives de l'ensemble des parties sous la responsabilité du gestionnaire d'infrastructures.

Article 37 - Diffusion par le réseau de l'Entreprise.

Article 37-1 - Documents produits par le STIF

L'Entreprise diffuse tout type de documents et objets (dépliants, guides...) relatifs aux transports en commun produit par le STIF à travers son réseau sous réserve de la faisabilité technique de l'opération.

Article 37-2 - Mise à disposition du réseau d'affichage dans les dépendances du réseau de transport de l'Entreprise

Les parties s'efforcent de prévoir des espaces (stations, matériels roulants...) réservés pour la communication du STIF à certaines périodes de l'année. Les parties se rapprochent afin d'étudier la création d'un réseau commun « STIF-Entreprise » de diffusion et de présentation d'affiches et de dépliants à l'intérieur des réseaux de transport.

TITRE V - 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 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 nécessaires 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 prévues 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 79-3 - du présent contrat.

L'Entreprise peut librement affecter les biens propres à la parfaite exécution de ses obligations contractuelles, si elle les juge utiles et nécessaires.

Article 40 - Biens de reprise.

L'ensemble des biens affectés par l'Entreprise à l'exploitation du service constitue des biens de reprise et font l'objet d'un inventaire figurant en Annexe D.2 du présent contrat. L'inventaire des biens de reprise est mis à jour annuellement et est adressé au STIF en annexe du rapport annuel prévu à l'Article 69-3 -.

L'Entreprise met en place un système permettant le suivi des biens de reprise, de sorte que leur présence physique et leur affectation à la gestion du service puisse être vérifiées à tout moment.

CHAPITRE II - OBLIGATIONS RELATIVES AUX BIENS

Article 41 - Entretien et maintenance.

L'Entreprise est en charge et responsable de la réalisation des travaux d'entretien et de maintenance du patrimoine affecté à la mise en œuvre du service public de transport.

Les travaux d'entretien et de maintenance comprennent toutes les opérations normales permettant d'assurer le maintien en état des biens, jusqu'au moment où leur vétusté ou une défaillance rend nécessaire des travaux de remplacement ou de renouvellement.

L'Entreprise planifie et exécute les prestations de maintenance et d'entretien de façon à obtenir pour chaque équipement une longévité au moins égale à la durée de vie moyenne indiquée par son constructeur et à conserver les performances initiales dudit équipement. La maintenance des matériels roulants et des équipements mécaniques fait l'objet d'un plan de maintenance.

L'Entreprise met en œuvre dans ce but une gestion préventive permettant de déceler, à l'aide des mesures appropriées à chaque équipement, les usures excessives et autres dégradations avant qu'elles ne provoquent sa défaillance.

S'agissant du matériel roulant, l'Entreprise doit notamment se conformer strictement :

- Aux recommandations du constructeur en matière d'entretien périodique des divers organes du véhicule. Il se procure à cet effet toute la documentation technique nécessaire ;
- Aux injonctions de mis en ordre émanant du Service des Mines et consécutives aux visites réglementaires de sécurité.

L'Entreprise effectue le rajeunissement apparent (éclairage, peinture, sièges...) des véhicules de manière à ce qu'ils conservent un aspect attrayant et valorisant de l'image de marque du réseau.

L'Entreprise est tenue d'entretenir les véhicules et matériels d'équipement d'intérieur des véhicules. Il doit laver la carrosserie des véhicules régulièrement (sauf en période de gel), tenir les intérieurs toujours propres, effectuer tous les graissages, vidanges, réglages, changements de pièces demandés par le constructeur.

Un état du stock des pièces détachées est être tenu à jour.

L'Entreprise vérifie le bon fonctionnement des équipements d'accessibilité des véhicules et notamment des palettes embarquées de façon à prendre en charge tout PMR se présentant à l'embarquement. Tout défaut de fonctionnement doit être répertorié dans un carnet tenu à bord des véhicules qui précise le motif d'indisponibilité et la date du constat.

L'Entreprise doit, en outre, effectuer toutes les réparations quelles qu'elles soient, dues à des pannes ou des accidents. L'Entreprise tient à jour un cahier d'entretien par véhicule.

Un effort particulier est demandé à l'Entreprise pour limiter le plus possible les nuisances de bruit et de pollution pouvant être occasionnées par les véhicules du réseau. L'Entreprise est tenue de procéder fréquemment à toute vérification (notamment analyses de l'échappement des moteurs, réglages ou améliorations de nature à déceler et réduire ces nuisances).

Article 42 - Renouvellement et rénovation.

L'Entreprise est en charge et responsable des opérations de renouvellement du patrimoine affecté à la mise en œuvre du service public de transport, hors les biens mis à la disposition par le STIF. Les travaux de renouvellement et de rénovation comprennent toutes les opérations qui consistent à réhabiliter ou à remplacer par un bien neuf, les biens devenus impropres à l'usage pour lequel ils ont été conçus (coût de maintenance élevé, présomption de panne, disponibilité insuffisante, matériel obsolète...).

Par renouvellement, il est entendu le remplacement d'un bien par un autre pouvant être différent de celui abandonné, mais de même destination et potentiel de performance au moins équivalent.

Par rénovation, il est entendu la réhabilitation d'un bien de façon à restaurer ses performances et à prolonger sa durée de vie.

Ces opérations de remplacement ou de réhabilitation sont réalisées de façon à garantir les niveaux de performance des biens, notamment leur âge conformément à l'Article 43-2 - et leur durée d'utilisation, compte tenu de l'évolution technique et technologique.

Les opérations de renouvellement et de rénovation font l'objet d'un programme pluriannuel d'investissement joint en Annexe D.2 du présent contrat.

L'Entreprise présente tous les deux ans sa politique de maintenance, de rénovation et de renouvellement de ses matériels roulants, et tous les 4 ans sa politique de maintien en état du patrimoine par grandes familles d'équipements.

Article 43 - Matériel roulant.

Article 43-1 - Parc de matériel roulant.

L'âge des véhicules est calculé au 1^{er} janvier de chaque année et le mode de calcul de l'âge moyen des véhicules est intégré à l'Annexe D.1 du présent contrat.

L'Entreprise transmet annuellement au STIF un état détaillé et exhaustif de la situation au 1^{er} janvier de son parc utilisé sur les lignes régulières objet du présent contrat, y compris les services scolaires des lignes régulières, réserve incluse, appelé Annexe D.1 « Etat du parc ».

L'Annexe D.1 définit en particulier les caractéristiques de chaque véhicule : marque, type, sa date de mise en service, les équipements embarqués, l'accessibilité PMR, sa norme environnementale, le nombre de km effectués par le véhicule, la ou les lignes régulières où le véhicule est affecté.

L'Annexe D.1 fournit les éléments financiers sur le mode de détention (acquisition, location, crédit bail), le prix d'acquisition, les contributions perçues, l'amortissement comptable, les frais financiers.

L'Annexe D.1 fait l'objet d'un envoi annuel au plus tard le 31 janvier de chaque année.

Compte tenu de son plan d'investissement, l'entreprise indique dans un plan (Annexe F.5) ligne par ligne, la date prévisionnelle à laquelle la ligne est entièrement exploitée avec des véhicules accessibles.

En cas de non respect de ce plan d'affectation, l'entreprise encourt une pénalité de 1000 € HT par véhicule et par mois calendaire de non affectation.

Article 43-2 - Plan d'investissement du parc

Le parc de véhicules fait l'objet d'un plan d'investissement pour toute la période du contrat, conformément à l'Annexe D.2. L'âge moyen du parc est établi de façon à être inférieur ou égal à 7 ans réels, aucun véhicule ne dépassant l'âge de 15 ans réels hors réserve et 18 ans réels pour les véhicules de réserve.

L'Annexe D.2 définit le parc utilisé pour l'exploitation de ce réseau et son évolution pour la durée du contrat. Le coût de l'évolution du parc est pris en compte dans la maquette de charges négociées entre le STIF et l'Entreprise.

L'Annexe D.2 fait l'objet d'un envoi annuel au plus tard le 31 janvier de chaque année.

A la demande du STIF, l'Entreprise tient à disposition du STIF tout document relatif à ces informations lui permettant d'effectuer des contrôles. De plus, le STIF a accès à toutes les pièces justificatives permettant de vérifier le bien-fondé et le respect de ce plan d'investissement.

Article 43-3 - Pénalité pour non respect du plan d'investissement

Dans le cas du non-renouvellement des véhicules tel que prévu au plan d'investissement de l'Annexe D.2, le montant des amortissements et des frais financiers correspondant est déduit de la contribution C2, telle que définie à l'Article 53-3 -. Les charges calculées (marge et aléa) sont également ajustées en conséquence.

NB : l'âge moyen s'apprécie par référence à l'Annexe D.5

En cas de

- dépassement de l'âge moyen de 7 ans réels au 1er janvier (avec une tolérance de 1%) ; l'Entreprise s'expose à une « Pénalité âge moyen » = (Nombre de mois de dépassement) X 10 000 €
- dépassement de l'âge réel de 15 ans pour les véhicules en circulation sur les lignes régulières du contrat et ne faisant pas partie de la réserve ; l'Entreprise s'expose à une Pénalité « âge réel maximum » = (Nombre de mois de dépassement) X nombre de véhicule x 5000 €
- non fourniture de l'ensemble des informations relatives à l'Annexe D.1, à l'Annexe D.2 ou à l'Annexe D.5 (Soit 0 ou une valeur mais pas de case vide au sein des documents), l'Entreprise s'expose à une Pénalité « production de documents » dont le montant est fixé à l'Article 75 -

Cette pénalité n'exonère pas l'Entreprise de l'obligation de fournir les documents concernés.

Article 43-4 - Prestations pour le compte de tiers.

L'Entreprise s'engage à n'utiliser l'ensemble des biens listés en Annexe D.3 que pour le service de référence.

Toutefois, par dérogation à l'alinéa précédent et dans le but d'optimiser et valoriser l'ensemble des moyens dont elle dispose pour réaliser le service de référence, l'Entreprise peut assurer des prestations pour le compte de tiers dans les conditions et limites fixées ci-après.

- ces prestations ne peuvent être assurées que d'une façon accessoire à l'activité principale de service public, à laquelle elles ne peuvent en aucun cas nuire ; l'activité principale de service public étant, en toutes circonstances, prioritaire sur les prestations accessoires,
- les kilomètres (commerciaux, HLP et techniques) réalisés au titre des prestations accessoires ne peuvent représenter plus de 0,6% 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,
- 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. 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 une copie des cartes grises, de la fiche technique constructeur attestant du respect du niveau d'équipement convenu entre les parties et des attestations d'aménagement devront être produites.

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 ; 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.

L'Entreprise doit avoir réalisé au minimum 80% en rythme annuel et 90% en rythme triennal du programme d'investissements annexé au contrat. Dans le cas où l'Entreprise n'aurait pas atteint ces objectifs, 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.

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 VI - 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.
- La 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 VII -.

L'entreprise perçoit les recettes de trafic collectées, les contributions liées aux recettes reconstituées et reçoit une contribution financière du STIF, au titre de l'exécution des obligations de service public qui lui sont imposées, laissant la possibilité de réaliser un bénéfice raisonnable.

Les ressources de l'Entreprise sont les suivantes :

- **les recettes de trafic collectées et les contributions liées aux recettes reconstituées**, telles que modulées du partage de risque, positif, entre le STIF et l'Entreprise selon les dispositions de l'Article 50 - ;
- **Les recettes liées aux activités annexes** et toute autre ressource perçue par l'Entreprise
- **les contributions versées par le STIF :**
 - une contribution C1 liée aux charges d'exploitation destinées à couvrir les obligations de service public liées au présent contrat (la taxe professionnelle et la taxe foncière font l'objet chaque année d'un remboursement à l'Euro/l'Euro) ; la contribution C1 est détaillée à l'Article 53-2 - ;
 - d'une contribution C2 au financement des investissements, décrite à l'Article 53-3 -.
- les autres concours publics dont l'Entreprise est susceptible de bénéficier pour la réalisation du service de référence et qui participent à l'équilibre du contrat.

Outre sa rémunération, l'Entreprise est soumise à des intéressements, des bonifications ou des pénalités liés à sa performance dans l'exécution du service de référence, constitués des composantes suivantes :

- un intéressement à la vente, décrit à l'Article 57 -
- un intéressement à la qualité du service produit, décrit dans l'Article 64 -;
- des pénalités sur l'exécution du contrat définies à l'Article 28 -, notamment en cas de non-réalisation de l'offre kilométrique du service de référence.

Article 50 - Les recettes de trafic.

Article 50-1 - Modalités de détermination des recettes de trafic.

Les recettes de trafic sont déterminées par ligne à partir, d'une part, des tarifs et des prix annuels définis pour les forfaits mentionnés au point b/ ci-dessous, et d'autre part, du trafic voyageurs mesuré par les validations et par les comptages.

Les règles de calcul des recettes de trafic sont les suivantes :

1. Recettes de trafic collectées

- Pour les tickets en carnet, plein tarif et demi-tarif, et les tickets d'accès à bord :

$$\mathbf{RT1 = (P(t+ ; DT) \times NV(t+ ; DT)) + (P(t+ ; PT) \times NV(t+ ; PT)) + (Pt+u \times NVt+u) + (Ptab \times NVtab)}$$

- Pour les abonnements avec des tiers payants (carte scolaire, carte Rubis) et les autres recettes tarifaires collectées (Mobilis, ticket Jeune week-end, Paris Visite) :

$$\mathbf{RT2 = Participation voyageurs + Recettes tiers}$$

2. Contributions liées aux recettes de trafic reconstituées

- Pour les forfaits Intégrale, forfaits Navigo semaine ou mois, Imagine'R, Forfaits Solidarité Transport et Gratuité Transport ainsi que pour le forfait carte de circulation police :

$$\mathbf{CRR = [Pv + Ps \times Sm] \times NV_{FOR}}$$

Les contributions liées aux recettes reconstituées font l'objet d'un reversement par le STIF tel que prévu à l'Article 53 - et suivants.

Avec :

- 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

	0,0858	0,1986	0,0588	0,1361	0,0208	0,0481
--	--------	--------	--------	--------	--------	--------

Il s'agit à court terme, d'avoir un calcul distinguant trois types de forfaits ayant chacun des prix Pv et Ps différents qui permettent de reconstruire plus finement une recette par voyageur.

Les traitements des comptages ne permettant pas de faire cette distinction à la signature du présent contrat, des développements de nouveaux logiciels sont effectués par le STIF d'ici 2010 afin de pouvoir déduire la répartition du trafic escomptée en fonction des extractions des validations réalisées par l'Entreprise.

A partir de 2010, le calcul selon des prix moyens communs à tous les forfaits est remplacé par un calcul distinct pour chacun des trois types de forfaits suivants : Intégrale, Forfaits Navigo semaine ou mois et carte de circulation police ; Imagine'R (Scolaire et Etudiant) ; Forfait Solidarité Transport (le trafic du Forfait Gratuité Transport n'entrera pas dans le calcul de ces recettes).

Les prix par type de forfait sont détaillés dans le tableau suivant :

Forfaits :	Intégrale, Forfaits Navigo semaine ou mois et carte de circulation police		Imagine'R (Scolaire et Etudiant)		Forfait Solidarité Transport	
	Pv	Ps	Pv	Ps	Pv	Ps
Prix 2008 en Euros TTC 2008	0,0858	0,1986	0,0588	0,1361	0,0208	0,0481

2. A compter du 1er janvier 2011

Les contributions liées aux recettes reconstituées seront fondées sur la fréquentation mesurée par les données de validation remontées au système d'information du STIF (SIDV) telles qu'elles sont décrites à l'Article 22 -

La nouvelle méthode de détermination du trafic maintiendra le niveau de l'intéressement aux recettes de trafic de l'Entreprise, et un avenant viendra concrétiser les évolutions liées à l'application de cette méthode.

Sauf incapacité du STIF à mettre en œuvre une solution viable, la non signature de l'avenant par l'entreprise sera définie en liaison avec les entreprises ou leur mandataire ; elle entraînera, à compter du 1^{er} janvier 2011, une majoration de l'objectif de recettes de 2% par semestre sur une durée de 2 ans. Cette augmentation entraîne mécaniquement un ajustement de la participation du STIF et, le cas échéant, des collectivités signataires de la convention tripartite.

Article 50-3 - Calcul de l'objectif de recettes de trafic

Pour chaque année du contrat, un objectif de recettes de trafic est fixé selon les règles détaillées à l'Article 50-1 -. Cet objectif, exprimé aux tarifs et prix de l'année 2008, est repris dans le tableau reproduit à l'Annexe F.4.

Les objectifs de recettes de trafic sont calculés à partir du trafic mesuré pris en compte dans les factures de 2008 détaillé par ligne et par titre, valorisé aux tarifs et prix de 2008 en appliquant un effet volume pour chaque année. Les prévisions de recettes 2008, ayant permis de proposer ces objectifs de recettes sont détaillés à l'Annexe E.3.

Le montant de l'objectif de recettes de trafic annuel est revu :

- En le complétant des montants résultant des dispositions des Article 50-2 -, Article 50-4 -, Article 60 -Article 61 -Article 62 -et et Article 63-1 - ;
- En cas de transfert de trafic entre réseaux de contrats différents suite à une décision de modification de l'offre du STIF, à la hausse ou à la baisse.

Article 50-4 - Prise en compte des effets des décisions tarifaires du STIF.

1. Compensation de l'écart entre l'indexation liée à l'évolution des charges et les hausses tarifaires

Le taux d'évolution tarifaire de l'année n par rapport aux tarifs et prix de l'année 2008 est obtenu en faisant le rapport entre les recettes de trafic de l'année n valorisées au tarifs et prix de l'année n de chaque titre de transport et les recettes de trafic de l'année n valorisées aux tarifs et prix de l'année 2008.

La différence entre l'objectif de recettes de trafic pour l'année n revalorisé par le taux d'évolution tarifaire de l'année n ainsi calculé et ce même objectif actualisé par la formule d'indexation de la contribution C11 fait l'objet d'un reversement par l'Entreprise lorsque cette différence est positive et d'une compensation par le STIF si elle est négative.

2. Prise en compte des modifications tarifaires (modifications, création ou suppression de titres)

En cas de modification tarifaire décidée par le STIF, qu'il s'agisse d'une modification de la tarification d'un titre existant (en dehors de la revalorisation annuelle des tarifs dont les impacts sont compensés conformément à l'Article 50-4 -1/) de la création ou de la suppression d'un titre, le STIF et l'Entreprise évaluent les impacts de cette modification tarifaire sur

l'ensemble des recettes de trafic. Ce calcul est établi sur plusieurs années pour tenir compte des évolutions de tendance des titres existants et de la montée en charges des mesures nouvelles.

Dans ce cadre :

- l'objectif de recettes de trafic est ajusté, à la hausse ou à la baisse, en fonction de la variation des recettes de trafic évaluée pour la modification tarifaire envisagée,
- le STIF soit verse une compensation à l'Entreprise, égale à la perte de recettes de trafic générée par la modification, soit, si la modification a pour effet d'augmenter les recettes de trafic, réduit ses contributions à proportion de la hausse de recettes ainsi générée ;
- un avenant formalise les conséquences de ces modifications tarifaires.

Article 50-5 - Transferts entre titres scolaires

L'année intermédiaire entre deux comptages, lorsque le montant de la variation des recettes des cartes scolaires par rapport à l'année précédente est supérieur en valeur absolue à 2% du montant des recettes de trafic pour l'ensemble des lignes concernées :

- soit le STIF versera une compensation à l'Entreprise égale à la moitié du montant de la baisse des recettes carte scolaire,
- soit le STIF réduira ses contributions de l'année à proportion de la moitié de la hausse des recettes carte scolaire.

Article 50-6 - Intéressement aux recettes de trafic

Un intéressement aux recettes de trafic, fondé sur la variation des recettes de trafic par rapport aux montants objectifs définis à l'Article 50-3 -, est mis en place.

L'écart 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. La nature de l'écart est précisée en Annexe F4.

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.

Le STIF et l'Entreprise font leurs affaires de mettre en place une convention de partenariat avec la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise 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 Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise 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 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 et de la taxe foncière.

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 définies 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 et ses composantes C21 et C22, exprimés en milliers d'euros H.T. 2008, s'établissent avant indexation aux montants figurant dans le tableau de l'Annexe F.4.

CHAPITRE II - RECETTES DIRECTES

Article 54 - Recettes directes au titre des forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers sur support Navigo

L'Entreprise peut vendre des forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers sur support Navigo.

Le produit de la vente sont réputées être les recettes directes de l'Entreprise en l'absence de répartition entre entreprises de transport.

Les recettes directes sont déduites du montant des contributions liées aux recettes de trafic reconstituées (CRR) décrites à l'Article 50-1 -.

Les recettes directes du mois m sont déclarées au STIF le 15 du mois m+1. Elles correspondent à la somme des titres vendus valorisés au tarif public au moment de leur validité. La déclaration distingue les ventes de forfaits mensuels valables le mois m et les ventes de forfaits valables le mois m+1. De même, les ventes des forfaits hebdomadaires sont déclarées pour chaque semaine de validité. Les forfaits d'une durée inférieure à 1 semaine sont déclarés par mois de vente.

La déclaration mensuelle est faite par l'Entreprise par l'intermédiaire de son mandataire pour le compte de l'Entreprise, sur la base des données communiquées par celle-ci.

Les ventes par type de titre et par couple de zones sont déclarées mensuellement par l'Entreprise par l'intermédiaire de son mandataire à la RATP et à la SNCF le 5 du mois m+1. Cette déclaration est faite en agrégeant l'ensemble des ventes des entreprises du mandataire. Les recettes directes perçues le mois m par l'Entreprise sont déduites sur les CRR facturées le mois m+2.

Pour le forfait journalier Mobilis, les recettes de trafic de ce titre sont collectées par les entreprises publiques qui en reversent une quote-part directement à l'Entreprise ou par l'intermédiaire de son mandataire, en fonction de l'usage de ce titre sur son réseau. Cette quote-part des recettes Mobilis est prise en compte dans les recettes de trafic collectées décrites à l'Article 50-1 -.

En cas de modification des conditions de vente du forfait journalier, ces dispositions seront réexaminées par les Parties.

Article 55 - Recettes directes au titre des forfaits Imagine'R

Les recettes directes du titre Imagine'R sont attribuées à l'Entreprise en fonction de l'usage des cartes Imagine'R sur son réseau. Les recettes directes sont déduites du montant des contributions liées aux recettes de trafic reconstituées (CRR) décrites à l'Article 50-1 -.

Article 56 - Recettes directes au titre du ticket t+

L'Entreprise peut vendre des tickets t+. Le produit de la vente par l'Entreprise à travers son réseau de vente défini à l'Article 23-1 - du présent contrat constitue ses recettes de vente ticket t+.

Les recettes obtenues par l'Entreprise après répartition entre entreprises de transport des recettes des ventes de ticket t+ en carnet (plein tarif et demi-tarif) constituent ses recettes directes.

Les recettes directes de l'Entreprise sont calculées à partir du nombre de validations divisé par 0,98 pour tenir compte du stock mort sur le ticket t+.

CHAPITRE III - INTERESSEMENT A LA VENTE

Article 57 - Financement du système de vente des dépositaires et intéressement à la vente des forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers

Le dispositif décrit ci-dessous concerne le réseau de ventes décrit à l'Article 23-2 - du présent contrat. Ce réseau de ventes est composé de dépositaires et de points de vente gérés directement par des salariés de l'Entreprise.

Pour les ventes de forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers, il utilise un terminal de rechargement nécessitant la présence d'une personne physique.

Dans ce cas, la partie fixe des coûts de vente du réseau rattaché au serveur de l'Entreprise ou de son éventuel mandataire est prise en compte par le STIF au travers du financement de l'équipement de vente (FEV).

Le FEV, calculé par point de vente, est de 17% du chiffre d'affaires annuel des forfaits mensuels hebdomadaires et journaliers (FMHJ), plafonné à 10.000 euros HT par an et par appareil de vente actif, rattaché au serveur de vente collectif. En cas de durée de rattachement inférieure à un an d'un appareil de vente, le plafond est calculé, pour cet appareil, prorata temporis du nombre entier de mois de rattachement.

La partie proportionnelle des ventes est prise en compte par le STIF sous forme de l'intéressement proportionnel à la vente (IPV). L'IPV HT vaut 4,5% du chiffre d'affaires annuel des ventes de FMHJ HT. Elle couvre notamment la rémunération des dépositaires ainsi que la participation aux frais communautaires du GIE.

Le financement de la vente HT pour chacun des points de vente est donc :

Pour un chiffre d'affaires annuel des FMHJ inférieur ou égal à 10.000 euros :

$$FV = FEV + IPV = CA * 4,5\% + CA * 17\%$$

Pour un chiffre d'affaires annuel des FMHJ supérieur à 10.000 euros :

$$FV = CA * 4,5\% + 10\ 000 * 17\%$$

Avec :

FV : Financement de la vente HT ;

CA : Chiffre d'affaires annuel des FMHJ HT.

En cas de projet de création d'un nouveau canal de distribution conformément aux dispositions de l'Article 23-5 - paragraphe 2 du présent contrat, les Parties conviennent de se rapprocher pour en étudier préalablement l'impact sur l'économie du contrat, notamment en matière de coût global de vente et d'intéressement.

Article 58 - Intéressement à la vente de la carte Imagine'R

L'intéressement est fixé à 6% de la quote-part de recettes directes du produit de la vente HT des cartes Imagine'R perçues par l'Entreprise.

Article 59 - Intéressement à la vente du Ticket t+

L'Entreprise perçoit un intéressement à la vente calculé selon la formule suivante :

$$\ll IPV\ HT = 6\% (NtDT \times PtDT + NtPT \times PtPT)$$

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 1^{er} janvier 2011, toutes les entreprises auront basculé au présent système :

Description du système :

Le système repose, pour chaque indicateur sur la fixation de 3 valeurs de référence auxquelles sera comparé, à l'issue de chaque année du contrat, le résultat annuel de l'indicateur. Ces valeurs de référence sont définies comme suit :

- valeur « Objectif » si le résultat annuel de l'indicateur est égal à cette valeur, il ne donne lieu ni à bonus, ni à malus ;
- valeur « Supérieur » : si le résultat annuel de l'indicateur est supérieur ou égale à cette valeur, il donne lieu au bonus maximal ;
- valeur « Inférieur » : si le résultat annuel de l'indicateur est inférieur ou égal à cette valeur, il donne lieu au malus maximal.

Toute valeur du résultat annuel compris entre « Inférieur » et « Supérieur » donne lieu, selon le cas, à un malus ou à un bonus égal au rapport entre la valeur de l'indicateur et l'objectif d'une part et l'amplitude entre l'objectif et la borne inférieure ou supérieure multipliée par la valeur maximale du bonus-malus.

Principe général de calcul :

$$\text{Bonus} = \text{bonus maximum} * \frac{\text{Valeur} - \text{Objectif}}{\text{Valeur Sup} - \text{Objectif}}$$

$$\text{Malus} = \text{malus maximum} * \frac{\text{Valeur} - \text{Objectif}}{\text{Valeur Inf} - \text{Objectif}}$$

Si l'Entreprise n'est pas en mesure de présenter une mesure pour l'indicateur, elle encourt le malus maximal.

Les valeurs communes, définies pour chaque indicateur, restent les mêmes pour toute la durée du contrat. Pour certaines entreprises, en fonction des résultats au moment de la signature du contrat, des paliers sont définis les premières années pour certains indicateurs. Les valeurs « objectifs », « supérieur » et « inférieur » progressent alors chaque année pour atteindre rapidement les valeurs communes.

Rappel du système du contrat type 1 (valable jusqu'au 31 décembre 2010) :

Pour chaque indicateur, le calcul du bonus-malus repose sur les principes suivants :

1. Un « point objectif » de qualité de service est fixé contractuellement pour chaque indicateur ; il est identique pour toutes les entreprises concernées par le cahier des charges régional (X_{obj}) ;

X_{obj} 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 (X_{ref_0}), pour chaque indicateur et pour chaque entreprise ; il est exprimé en pourcentage ; il est actualisé chaque année et dès 2008 (X_{ref_n}) par application d'un pas de progression annuel conformément à la formule suivante :

$$X_{ref_n} = X_{ref_{n-1}} + [10\% * (X_{obj} - X_{ref_0})]$$

$$\text{En 2008, } X_{ref_{n-1}} = X_{ref_0} = X_{ref_{2007}}$$

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 (B_{max}) est identique pour les 5 indicateurs.

Un Malus maximal (M_{max}) 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 X_{obj} , l'Entreprise perçoit le bonus maximum :

$$\text{Si } X_n \geq X_{obj}, \text{ alors Bonus} = B_{max}$$

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 :

$$\text{Si } X_{ref_n} \leq X_n < X_{obj}, \text{ alors Bonus} = B_{max} * \frac{(X_n - X_{ref_n})}{(X_{obj} - X_{ref_n})}$$

Si la mesure est inférieure au niveau de référence actualisé de l'Entreprise, celle-ci acquitte un malus dont la valeur est absolue par point d'écart et plafonnée à la valeur du malus maximal :

Si $X_n < X_{\text{réf } n}$, alors $\text{Malus} = M_{\text{max}}/6 * [(X_{\text{réf } n} - X_n)*100]$ avec $\text{Malus} \leq M_{\text{max}}$

Pour chaque année de calcul n , le bonus-malus total de l'Entreprise est égal à la somme des bonus diminués des malus :

$$(\text{Bonus}/\text{Malus})_{\text{total}} = \sum_{i=1}^5 (\text{Bonus}_i - \text{Malus}_i)$$

Avec :

- i : indice de l'indicateur ($i = 1$ à 5)
- $i = 1$ pour l'indicateur « Information théorique aux points d'arrêt »
- $i = 2$ pour l'indicateur « Information théorique à bord des véhicules »
- $i = 3$ pour l'indicateur « Taux de disponibilité des équipements des véhicules »
- $i = 4$ pour l'indicateur « Etat et netteté intérieurs et extérieurs des véhicules »
- $i = 5$ pour l'indicateur « Attitude du conducteur »

Article 64-2 - Pénalités pour situation inacceptable.

Pour quatre indicateurs, le bonus-malus est éventuellement complété d'une pénalité pour situation inacceptable dans les cas suivants :

Régularité et gestion des correspondances :

- 1 Passage en avance ;
- 2 Retard supérieur à 15 minutes du fait de l'Entreprise ;

Information écrite aux points d'arrêts en situations perturbées prévues :

3 en cas d'absence d'information sur la nature, la date, le début et la fin prévisionnelle d'une situation perturbée dès lors qu'elle était prévue ;

Information écrite à bord du véhicule en situations perturbées prévues :

4 de manière identique, en cas d'absence d'information sur la nature, la date, le début et la fin prévisionnelle d'une situation perturbée dès lors qu'elle était prévue

Attitude du conducteur :

- 5 si le conducteur fume à bord du véhicule ;
- 6 ou téléphone en conduisant ;
- 7 ou n'est pas disponible pour renseigner un client hors raisons de service.
- 8 ou refuse de prendre en charge un Usager en Fauteuil Roulant sur une ligne déclarée accessible à un arrêt déclaré accessible non lié à une impossibilité technique.

Il est rappelé qu'en cas de constat d'un même manquement à la fois par l'Entreprise dans le cadre de ses mesures de qualité de service et par le STIF dans le cadre de ses contrôles ponctuels relatifs au Règlement d'exploitation, seule la pénalité pour situation inacceptable s'applique.

(1)	Passage en avance.	400 euros
(2)	Retard supérieur à 15 minutes du fait de l'Entreprise.	400 euros
(3)	Absence, à un point d'arrêt impacté par une situation perturbée prévue, de l'information sur la nature, la date, le début et la fin prévisionnelle de cette perturbation.	300 euros
(4)	Absence, à bord d'un véhicule d'une ligne impactée par une situation perturbée prévue, de l'information sur la nature, la date, le début et la fin prévisionnelle de cette perturbation.	300 euros
(5)	Le conducteur fume à bord du véhicule.	300 euros
(6)	Le conducteur téléphone en conduisant.	200 euros
(7)	Le conducteur n'est pas disponible pour renseigner les clients car il discute avec un collègue ou un habitué.	200 euros
(8)	Refus de prise en charge d'un Usager en Fauteuil Roulant sur une ligne déclarée accessible à un arrêt déclaré accessible non lié à une impossibilité technique	200 euros

Dans le cadre de la définition en 2009 des indicateurs « départs décalés » et « information en cas de situation perturbée imprévue », de nouvelles situations inacceptables peuvent éventuellement être ajoutées.

Article 64-3 - Pénalités pour écarts constatés lors d'un contrôle effectué par le STIF

Le STIF peut mandater un prestataire pour contrôler les mesures effectuées par l'entreprise. En cas d'écarts constatés entre les contrôles effectués par le STIF et les mesures effectuées par l'entreprise, celle-ci peut, lorsqu'elle a obtenu du bonus, encourir une annulation totale de ce bonus dans les deux cas suivants :

- en cas d'écart significatif constaté entre la mesure STIF et la mesure entreprise (pour information, est considéré comme « significatif » un écart de 10% ou plus) ;
- lorsque la mesure effectuée par le STIF donne un résultat qui aurait engendré un malus alors que le résultat des mesures effectuées par l'entreprise donne lieu à bonus. Dans ce cas le malus est alors appliqué.

CHAPITRE VI - MODALITES DE FACTURATION ET DE REGLEMENT.

Article 65 - Factures prévisionnelles.

L'Entreprise fournit au STIF deux prévisions détaillées de la facture relative à l'année n :

- une première prévision avant le 31 août ;
- une seconde prévision avant le 10 décembre de l'année n.

Les deux dernières prévisions sont accompagnées des principales hypothèses relatives à la facture annuelle pour l'année n+1 dès lors que l'année n+1 est couverte par le présent contrat.

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'échéanciers semestriels.

Si, à la clôture des comptes de l'année n-1, les contributions liées aux recettes reconstituées (CRR) sont supérieures (ou inférieures) aux contributions liées aux recettes reconstituées CRR prévisionnelles, le montant des acomptes de la contribution CRR de l'année n pour le second semestre est ajusté pour tenir compte de cet écart. Les acomptes des mois de novembre et décembre n sont corrigés pour tenir compte de la facture prévisionnelle de l'année n remise par l'Entreprise au plus tard le 31 août n.

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 24 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.

Article 66-2 - Règlement des acomptes mensuels de la contribution C12.

Les acomptes pour la contribution C12 sont versés le 24 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.

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 24 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 24 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 67 - Facturation annuelle

Article 67-1 - : Indexation.

1. La contribution C11 est indexée chaque année par application de la formule suivante :

avec $C11_n = C11_{n_0} \times K11_n$; avec

$$K11_n = 0,995^{n-2008} \left(a \frac{S_n}{S_0} + b \frac{C_n}{C_0} + c \frac{IPS_n}{IPS_0} \right) \text{ pour } n \text{ compris entre 2010 et 2013 inclus}$$

$$\text{et } K11_n = 0,995^{n-2008} \times 0,9975^{n-2013} \left(a \frac{S_n}{S_0} + b \frac{C_n}{C_0} + c \frac{IPS_n}{IPS_0} \right) \text{ pour } n > 2013$$

$$\text{Avec } a+b+c = 1$$

Les valeurs de a, b et c sont déterminés à l'Annexe F.4 et correspondent à la structure des charges d'exploitation de chaque contrat.

$C11_{n_0}$ = forfait contractuel C11 exprimé en euros 2008 pour l'année n, correspondant aux montants indiqués à l'Article 53-2 -.

S : Salaires, revenus et charges sociales - Salaires mensuels de base de l'ensemble des salariés (indices trimestriels) - Activités économiques - Transports et entreposage (www.indices.insee.fr ; identifiant : - 1567433) ; $S_0 = 97,55$

C : indice mensuel Gazole (www.indices.insee.fr ; identifiant : 0641310) ; $C_0 = 201,573$

IPS : indice des prix des services (www.indices.insee.fr ; identifiant : 641257) ; $IPS_0 = 122,658$

2. La contribution C2 est indexée chaque année par application de la formule suivante :

$$C2_n = C2_{n_0} \times K2_n ; \text{ avec } K2_n = e + f \times K11_n$$

Les valeurs des coefficients d et e figurent en Annexe F.4.

Pour chaque indice I, I_n est la moyenne arithmétique sur 12 mois d'octobre n-1 à septembre n ou 4 trimestres de septembre n-1 à juin n.

Article 67-2 - Règlement 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 objet du remboursement ;
- 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.

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 VII - MODALITES D'EXECUTION DU CONTRAT

CHAPITRE I - INFORMATION, SUIVI ET CONTROLE

Article 69 - Informations sur l'exécution du contrat

Article 69-1 - Principes généraux

Le STIF et l'Entreprise ont une obligation réciproque de transparence et de réactivité dans la transmission de l'information relative à la gestion du service, notamment en ce qui concerne les conditions d'exploitation et des difficultés rencontrées.

L'Entreprise porte à la connaissance du STIF et ce, dans les plus brefs délais, tout incident grave qui par sa portée est susceptible d'avoir une influence, de quelque nature que ce soit, sur les conditions d'exploitation du service de référence. Lorsque cette information est transmise verbalement elle doit être confirmée par écrit.

L'Entreprise transmet toutes les informations que le STIF peut demander ainsi que tous les tableaux de bords, rapports, documents de nature contractuelle, dans un délai raisonnable que le STIF peut fixer.

Seuls les modèles type spécifiques, communiqués par le STIF à l'entreprise, doivent être utilisés pour la transmission des informations sur l'exécution du contrat. En cas de non respect de ce principe, le STIF se réserve le droit de ne pas valider les documents présentés, et ceux-ci seront considérés comme non-reçus. Dès lors, l'Entreprise s'expose à la pénalité décrite à l'Article 75 -.

Si l'Entreprise ne donne pas droit à la demande d'informations une fois le délai de réponse échu, le STIF peut engager un Contrôle ou un Audit dans les conditions fixées à l'Article 62 du présent contrat. Les informations communiquées par l'Entreprise au STIF doivent pouvoir contribuer à assurer, auprès de tous les responsables locaux et des administrateurs du STIF, la meilleure lisibilité possible des conditions d'exécution de la présente convention.

Le STIF est garant vis-à-vis de l'Entreprise du respect de la confidentialité des informations correspondantes, dans les conditions prévues par la loi n°78-753 du 17 juillet 1978.

Toutes les informations sont transmises de préférence par voie électronique sous format standard, facilement exploitable.

Article 69-2 - Information trimestrielle et annuelle sur l'exécution du contrat

1 Information trimestrielle

L'Entreprise fournit l'Annexe A.5 du présent contrat, au plus tard le dernier jour du mois suivant la fin du trimestre.

2 Information annuelle

L'Entreprise fournit annuellement les informations précisées aux Annexes Annexe A.3, Annexe A.4, Annexe D.1, Annexe D.2 et Annexe F.2.

Les résultats de qualité de service décrits à l'Annexe B.1 doivent être fournis au plus tard le dernier jour du premier mois suivant la fin de l'année.

Les dates de remise d'information sont indiquées en prenant pour référence la date de notification du présent contrat.

Article 69-3 - Rapport annuel

Sur le fondement des principes des articles L 1411-3 et R 1411-7 du Code Général des Collectivités Territoriales modifié par le décret n° 2005-236 du 14 mars 2005, l'Entreprise transmet chaque année au STIF et, au plus tard dans les cinq mois suivant la clôture de l'exercice comptable, un rapport contenant les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution du présent contrat, une analyse de la qualité de service et les tableaux complétés figurant en Annexe F.2.

Au sein du rapport annuel, l'Entreprise présente un commentaire du Plan d'Investissement pour l'année écoulée et sur la durée du contrat :

- Pour le matériel roulant : Explication des principaux facteurs d'évolution, l'impact quantitatif sur le parc, l'impact qualitatif sur le parc et l'impact sur les coûts d'exploitation ;
- Pour les autres biens : Explication des principaux facteurs d'évolution et l'impact sur les coûts d'exploitation.

L'Entreprise doit en conséquence produire un tel rapport, ce qui implique que soit mis en place une comptabilité analytique permettant l'analyse des produits et des charges afférents à l'exploitation du réseau, ainsi que la mise en évidence du personnel affecté à l'exploitation du contrat avec le STIF

Le présent rapport est remis au STIF entre le 1^{er} avril et, au plus tard, le 1^{er} juin de l'année n+1, concernant l'exercice n. En cas de non respect de cette contrainte calendaire, l'Entreprise s'expose à la pénalité décrite à l'Article 75 -.

Ce rapport comprend notamment :

a) Eléments financiers.

- un compte-rendu financier. L'objectif de ce compte-rendu financier est de porter à la connaissance du STIF les éléments d'information nécessaires pour apprécier les conditions d'exploitation du service de référence, des activités annexes et le suivi de la politique de gestion des biens et investissements. Le compte-rendu financier devra notamment comporter les éléments suivants :
- le compte de résultat de l'exercice présenté et commenté par nature de produits et charges concourant à l'exécution de la convention, selon le format en vigueur dans l'Entreprise. Il comporte en regard le budget pour l'année n, le réalisé de n-1 et la prévision pour n+1.
- le rapport de gestion transmis au conseil d'administration adoptant les comptes de l'exercice transmis au STIF ; une société dédiée est une société dont l'activité est consacrée à plus de 85 % à un ou des CT2.
- Il présente également ;
- une analyse des résultats et de leur évolution par rapport au budget et à l'année passée, notamment au regard des principaux événements de l'exercice.
- le chiffre d'affaires ventilé entre contributions du STIF, recettes voyageurs et autres recettes. Les versements du STIF feront également apparaître les contributions forfaitaires, les différentes formes d'intéressements perçus et le partage des risques.

- une présentation analytique des comptes décomposant les produits et charges par grandes fonctions (conduite, entretien et maintenance du matériel roulant et des installations fixes, services en stations ...).
- une communication des coûts unitaires rapportés à la production (Kms Commerciaux KCC) et aux voyageurs transportés (voyages-kilomètres) ;
- un état détaillé des immobilisations avec le plan d'amortissement afférent.
- Ainsi que les autres éléments financiers prévus à l'Article L 1411-3 du Code général des Collectivités Territoriales modifié par le décret n° 2005-236 du 14 mars 2005.

b) Compte rendu technique.

- l'état des travaux réalisés par l'Entreprise au cours de l'exercice ;
- L'état des travaux envisagés par elle et l'état de vieillissement des équipements constaté et prévisible sur l'exercice à venir ;
- la liste des contrats de prestations et de sous-traitance conclus en application de l'Article 8 - du présent contrat
- un état récapitulatif de l'ensemble des prestations qu'elle réalise pour le compte de tiers au titre du dernier exercice clos
- Un bilan des moyens matériels engagés. Celui-ci doit comprendre un compte-rendu détaillé des cessions et acquisitions de biens mentionnés en Annexe D.2 (transmission d'une copie des factures d'investissement), des assurances souscrites (uniquement en cas de modification des polices d'assurances), ainsi que les inventaires et états des lieux établis contradictoirement.
- Un état du renouvellement des biens et immobilisations nécessaires à l'exploitation du service ;
- Ainsi que les autres éléments financiers prévus à l'Article L 1411-3 du Code général des Collectivités Territoriales modifié par le décret n° 2005-236 du 14 mars 2005.
- Le lieu de remisage des bus par lignes
- Adresse du ou des dépôts et le nombre de véhicules par dépôt
- Mise à jour du programme d'investissement

A la demande du STIF et sous réserve de confidentialité, l'Entreprise transmettra à la même date que son rapport annuel une annexe strictement à usage interne comprenant :

- les comptes annuels (bilan, compte de résultat détaillé et annexes) de l'exercice clos de l'Entreprise, certifiés conformes par un Commissaire aux comptes agréé, ainsi que la liasse fiscale ;
- un tableau des effectifs de l'Entreprise au 31 décembre de l'année échue ;
- un tableau faisant apparaître le nombre des départs et des recrutements lors de l'année échue ;

L'Entreprise peut adjoindre à ce rapport annuel tous les documents qu'elle juge nécessaires pour apporter au STIF une information détaillée portant sur les conditions d'exécution du Service de référence.

Article 70 - Comité de suivi.

Article 70-1 - Organisation et fonctionnement.

Pour accompagner la vie du réseau, les Parties au présent contrat se réunissent au sein d'un comité de suivi. Ce comité est également celui prévu à la Convention partenariale conclue entre le STIF, la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise (CACP) et l'Entreprise.

Ce comité sera présidé par le STIF.

Instance de concertation, le comité aura notamment pour mission de suivre l'exécution de l'exploitation du réseau. Il examine toutes les questions relatives à la programmation de l'offre 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.

L'ordre du jour des comités de suivi est établi conjointement entre le STIF et la CACP. Chaque partie au présent contrat peut abonder l'ordre du jour de chaque réunion du comité de suivi sous réserve d'en avertir les autres parties quinze jours avant la session du comité.

L'Entreprise transmet à la CACP, préalablement à la réunion du Comité de suivi, les documents détaillés relatifs à l'exécution du service réalisé comportant notamment les éléments à caractère techniques et financiers 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 CACP et l'Entreprise.

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 les parties.

Article 70-2 - Attributions

Le comité de suivi traite notamment :

- 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... ;
- Du rapport annuel rédigé chaque année par l'entreprise ;
- De l'évolution de l'offre de service ;
- Des projets relatifs à la vie du réseau ;
- Et de tout autre sujet à la demande d'une des parties.

Article 71 - Contrôle de l'exécution du contrat.

Article 71-1 - Contrôle de l'exécution du contrat par l'Entreprise.

Il revient à l'Entreprise de s'assurer par tous moyens de la réalité de l'efficacité et de l'efficacité de l'exploitation, et de veiller au respect des obligations figurant au présent contrat.

Ce devoir général de contrôle s'exerce sans préjudice des droits reconnus au STIF en tant qu'autorité organisatrice, dans le cadre des contrôles et audits qu'il peut décider de mener.

Article 71-2 - Droit général de contrôle et d'audit par le STIF.

Conformément à l'Article L 1611-4 du Code Général des Collectivités Territoriales, le STIF dispose d'un droit d'audit et de contrôle se rapportant à l'exécution par l'Entreprise du présent contrat, qu'il exerce soit directement, soit par l'intermédiaire d'un ou de plusieurs organismes extérieurs qu'il mandate à cet effet.

Le droit de contrôle vise à assurer le STIF de la bonne exécution par l'Entreprise du service de référence prévu par le présent contrat et il consiste à vérifier sur pièces et sur place les documents et informations attestant que les services et prestations sont exécutés conformément aux stipulations de la présente convention.

Il vise également à permettre au STIF de s'assurer de l'étanchéité entre les activités exercées par l'Entreprise (et ses filiales) au titre du contrat et ses autres activités.

Sans préjudice des stipulations de l'alinéa précédent et afin de réaliser ce même contrôle, le STIF se réserve en outre le droit de faire procéder à des contrôles inopinés sur le réseau défini à l'Article 9 - du présent contrat, tout en respectant les règles de sécurité.

Le droit d'audit vise notamment à examiner tous les éléments comptables et financiers nécessaires à l'établissement du compte de l'Entreprise et à évaluer les méthodes et outils employés par l'Entreprise afin de recueillir, agréger et restituer au STIF les informations servant à l'établissement des tableaux de bord et du compte-rendu général d'activité.

Compte tenu du caractère stratégique pour l'Entreprise des informations relatives aux données financières, le droit d'audit en matière financière s'exerce par l'intermédiaire d'agents du STIF accrédités ou d'organismes extérieurs mandatés par le STIF et sous réserve d'un engagement de confidentialité.

Le STIF s'engage à communiquer à l'Entreprise la liste des auditeurs internes accrédités à cet effet et à prévenir l'Entreprise de toute modification de ladite liste.

Les frais et honoraires de l'intervention des organismes extérieurs restent à la seule charge du STIF.

Article 71-3 - Modalités d'exercice des contrôles ou audits.

Les contrôles de la qualité peuvent comprendre des contrôles inopinés, de type « client mystère ». Ces contrôles doivent se faire dans le respect des règles de sécurité (en particulier respect des plans de prévention hygiène et sécurité).

Dans les autres cas de contrôle et d'audit, l'Entreprise est informée de la décision d'audit du STIF, au minimum 15 jours ouvrés avant la date d'intervention des missions d'audits et de contrôle.

Dans le cadre des audits ou des contrôles, le STIF ou les organismes extérieurs mandatés par le STIF peuvent demander à l'Entreprise, la délivrance de tout élément d'information en lien avec l'offre de services prévue par le présent contrat. Ces éléments sont communiqués par l'Entreprise dans un délai raisonnable.

L'entrave dans l'obtention d'un élément demandé dans le cadre d'un audit ou d'un contrôle fait l'objet de pénalités fixées dans l'Article 75 -.

Les résultats des contrôles et audits (pour leur partie « analyse ») sont obligatoirement communiqués à l'autre partie dans un délai raisonnable fixé d'un commun accord.

Tout écart constaté en faveur du STIF ou de l'Entreprise ou tout manquement dans l'allocation des fonds versés par le STIF fait l'objet d'un reversement au profit du STIF ou de l'Entreprise.

Par ailleurs, si un audit fait apparaître un manquement aux dispositions du présent contrat, l'Entreprise s'expose à l'application des pénalités correspondantes. Il appartient au STIF, et à lui seul, de tirer les conclusions relatives aux insuffisances relevées lors des vérifications.

En cas de désaccord persistant sur les résultats des audits ou des contrôles la procédure de conciliation est engagée par la partie la plus diligente dans les conditions prévues à l'Article 85 - du présent contrat.

CHAPITRE II - VIE DU CONTRAT.

Article 72 - Responsabilité.

L'Entreprise est seule responsable des dommages de toute nature subis par les tiers, les usagers et les fournisseurs dont le fait générateur trouve sa source dans l'exploitation du service.

Elle s'engage à garantir intégralement le STIF contre tous litiges, demandes ou recours indemnitaires qui seraient dirigés contre lui à raison de tels dommages.

Article 73 - Assurances.

L'Entreprise s'engage à contracter auprès d'une ou plusieurs compagnies d'assurances notoirement solvables, toutes les polices d'assurances nécessaires à la couverture des risques suivants :

- Dommages matériels, y compris bris de machine, aux biens mobiliers affectés à l'exploitation du service, quel qu'en soit le propriétaire à la date du sinistre. Devront impérativement figurer parmi les faits générateurs des dommages le vol, l'incendie, le vandalisme et le dégât des eaux ;
- Responsabilité civile professionnelle générée par l'exploitation du service.

L'Entreprise justifie de la souscription de ces polices dans les 45 jours à compter de la prise d'effet du présent contrat.

Le STIF peut exiger à tout moment la preuve du paiement régulier des primes à leur date normale d'échéance.

L'Entreprise s'engage par ailleurs à :

- Prévenir immédiatement et par tous moyens le STIF en cas de retard dans le paiement des primes de la part de l'Entreprise. Le STIF a la faculté de se substituer à l'Entreprise défaillante pour effectuer ce paiement, sans préjudice de recours contre ce dernier.
- Affecter intégralement l'indemnité versée par la compagnie d'assurance à la remise en état des biens affectés au service dont l'exploitation est confiée à l'Entreprise par le présent contrat.

Les travaux y afférents sont réalisés sous le contrôle du STIF suivant un échéancier mis au point d'un commun accord entre le STIF et l'Entreprise ; les travaux de remise en état débutent immédiatement après le sinistre, sauf cas de force majeure ou impossibilité liées aux conditions d'exécution des expertises. L'Entreprise ne peut prétendre à aucune indemnité pour plus-values éventuelles résultant de ces travaux.

Les parties prennent toute disposition pour éviter, autant que possible, qu'il y ait interruption dans l'exécution du service, que ce soit du fait du sinistre ou du fait des travaux de remise en état engagés à la suite du sinistre.

L'Entreprise et ses assureurs renoncent à tout recours contre le STIF pour tous les dommages évoqués aux présentes et réciproquement.

Article 74 - Garantie Maison mère

Dans le délai de trois mois suivant la notification du présent contrat, l'Entreprise fournit au STIF une lettre garantie « Maison mère » qui sera jointe en Annexe 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 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 76 - (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 la société mère, ainsi qu'à l'Entreprise.

Le garant peut opposer au STIF toutes les exceptions et invoquer tous moyens de défense dont le Délégué bénéficie au titre du présent contrat.

CHAPITRE III - SANCTIONS – FIN DE LA CONVENTION - INDEMNITES

Article 75 - Sanctions Pécuniaires.

Après mise en demeure par voie de lettre recommandée avec accusé de réception restée sans réponse pendant 15 jours, des sanctions pécuniaires pourront être prononcées par le STIF à l'encontre de l'Entreprise, sans préjudice des dommages et intérêts auxquels celle-ci pourrait être tenue par ailleurs :

- en cas de non mise en place de la garantie prévue à l'Annexe F.3, l'Entreprise sera redevable de plein droit d'une pénalité d'un montant forfaitaire de 15000 € par mois de retard ;
- en cas de non soumission de l'un des documents que l'Entreprise est tenu de présenter au titre des présentes, l'Entreprise sera redevable de plein droit d'une pénalité d'un montant forfaitaire de 1000 € par mois de retard ;
- en cas de non communication d'informations dans l'un des documents que l'Entreprise est tenue de présenter au titre des présentes. L'Entreprise sera redevable de plein droit d'une pénalité d'un montant forfaitaire de 500 € par mois de retard, tant que les documents complets n'auront pas été communiqués au STIF ;
- en cas de non respect des conditions relatives au réemploi du matériel roulant précisées à l'Article 43-4 - du présent contrat. L'Entreprise sera redevable de plein droit d'une pénalité d'un montant forfaitaire de 10 € par kilomètre irrégulier réalisé Cette pénalité s'applique notamment à partir du premier kilomètre réalisé au-delà du seuil autorisé à l'Annexe F.4 de l'offre de référence, ou effectué – hors cas d'autorisation expresse du STIF- en dehors d'Ile-de-France ..

Le STIF peut toutefois décider de ne pas les appliquer en considération des difficultés particulières et inhabituelles rencontrées par l'Entreprise, des agissements imputables à un tiers, et des efforts déployés par l'Entreprise pour s'acquitter de bonne foi de ses obligations.

Ces pénalités font l'objet de l'émission, à la fin de chaque mois, d'un titre de recette exécutoire qui devra être réglé dans un délai de 45 jours, après émission, sous peine d'application, de plein droit et sans mise en demeure, d'intérêts moratoires au taux d'intérêt légal, majoré de deux points.

Article 76 - Sanctions coercitives.

Le STIF peut procéder à la mise en régie provisoire aux frais de l'Entreprise, sauf cas de force majeure ou causes exonératoires de responsabilité, dans les hypothèses suivantes :

- La sécurité publique vient à être compromise. L'exécution d'office est précédée d'une mise en demeure restée sans effet dans un délai fixé par le STIF et approprié au cas d'espèce.
- Si le service n'est pas exécuté ou s'il n'est exécuté que partiellement, le STIF peut également prendre provisoirement, aux frais de l'Entreprise, toutes les mesures nécessaires à la continuité de l'exploitation du service.

Article 77 - Sanction résolutoire.

Sauf cas de force majeure ou causes exonératoires de responsabilité, le STIF peut résilier la convention de plein droit et sans qu'il soit besoin de remplir aucune formalité judiciaire, notamment dans les cas suivants :

- liquidation judiciaire de l'Entreprise ;
- dissolution de l'Entreprise ;
- cession du bénéfice du présent contrat à un tiers sans son autorisation ;
- radiation devenue définitive de l'Entreprise du registre des transports valant interdiction pour cette dernière d'exercer l'activité de transport public routier ;
- interruption non justifiée de plus de 30 jours consécutifs de l'exploitation de tout ou partie des services ;
- manquement grave ou répété des engagements contractuels pris par l'Entreprise à travers le présent contrat, après une mise en demeure non suivie d'effet dans le délai d'un mois ;
- manquement grave ou répété en matière de sécurité, et notamment de défaut grave d'entretien des installations ou du matériel mettant en péril les usagers par l'Entreprise.

La résiliation requiert une délibération du Conseil du STIF, notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception. Cette mesure devra être précédée d'une mise en demeure restée sans effet dans le délai de 10 jours.

En cas de résiliation anticipée et quel qu'en soit le motif, toutes dispositions stipulées au présent contrat qui en régleraient la fin trouveront à s'appliquer pleinement.

Article 78 - Résiliation.

Le STIF peut résilier unilatéralement le présent contrat à tout moment pour des motifs d'intérêt général. Cette résiliation est notifiée à l'Entreprise par lettre recommandée avec accusé de réception et moyennant un préavis de neuf (9) mois.

En cas de rupture anticipée du présent contrat à l'initiative du STIF pour des motifs d'intérêt général, celui-ci s'engage à verser à l'Entreprise, en réparation du préjudice subi, une indemnité conforme à la législation et aux principes jurisprudentiels en vigueur.

Les sommes dues à l'Entreprise au titre du présent article sont versées dans les trois mois de la date de résiliation.

De la même façon, l'Entreprise peut résilier le contrat moyennant un préavis de neuf (9) mois à tout moment des présentes, sans préjudice des dommages et intérêts auxquels celle-ci peut être tenue par ailleurs.

Article 79 - Sort des biens en fin de convention.

Article 79-1 - Biens appartenant au STIF

A l'échéance normale ou anticipée du contrat, l'Entreprise est tenue de remettre au STIF, en état normal d'entretien et à titre gratuit, tous les biens et équipements mis à sa disposition par le STIF, sur le fondement de l'Article 38 - et des Annexes D.1 et D.2 des présentes.

Au jour de la cessation du présent contrat, le STIF est subrogé à l'Entreprise dans tous ses droits et obligations envers des tiers.

Six mois avant la fin de l'exploitation, les parties estiment et arrêtent, à l'amiable ou à dire d'expert, les travaux nécessaires à la remise en bon état d'entretien et de fonctionnement, compte tenu d'un usage normal des installations, équipements et matériels mis à la disposition de l'Entreprise par le STIF.

L'Entreprise exécute ces travaux avant l'expiration du présent contrat ou verse au STIF une indemnité correspondant à leur montant, au plus tard à l'expiration du présent contrat.

Un inventaire physique des biens est effectué contradictoirement entre les parties 2 mois avant la fin de l'exploitation. Cet inventaire est validé ou modifié le jour de la fin du contrat en présence ou non d'un huissier de justice. Suite à cet inventaire définitif, les clés des bâtiments sont remises au STIF par l'Entreprise.

Article 79-2 - 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 candidat retenu à l'issue de la mise en concurrence, rachète à l'Entreprise, à la valeur nette des « amortissements prévus » au plan d'investissement et des subventions d'investissement reçus, tout ou partie du matériel roulant qu'il jugerait nécessaires à l'exploitation.

2 mois avant la fin du contrat, un expert choisi par le STIF 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 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

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.

Le STIF s'engage à informer régulièrement et complètement l'Entreprise 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 l'Entreprise 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.

L'Entreprise projette de prendre à bail un dépôt que la SCI STIVIMMO prévoit de réaliser sur un terrain situé sur la ZAC du VERT GALANT à Saint Ouen l'Aumône dont les caractéristiques figurent en Annexe D.6 des présentes.

En cas de cessation du présent contrat (échéance normale ou anticipée), pour quelque cause que ce soit l'Entreprise s'engage à transférer, sans contrepartie financière, le droit au bail dont elle sera titulaire au STIF, avec faculté de substitution, ce, pour le temps du bail restant alors à courir.

A cette fin, des conventions contenant promesse unilatérale de bail et pacte de préférence seront signées entre le STIF et la SCI STIVIMMO afin de garantir la mise à disposition de ce dépôt au STIF pendant une durée déterminée.

Article 79-3 - 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 79-4 - Les opérations de remplacement.

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 »).

Cette disposition ne concerne pas le nouveau dépôt d'autobus évoqué à l'article 79-2.3 qui donne lieu à des accords spécifiques.

Une opération de Remplacement a pour objet le financement, en tout ou en partie, de la construction, l'aménagement ou l'acquisition d'un bien nécessaire à la poursuite de l'activité de l'Entreprise.

Compte tenu de la complexité des opérations en cause, et notamment de leur déroulement selon une durée importante qui ne trouvera sa conclusion qu'une fois levés les divers aléas contractuels et administratifs auxquels leur mise en œuvre est subordonnée, le processus décisionnel se déroulera en deux phases :

1. Accord de Principe.

Afin d'obtenir l'accord de principe du STIF l'autorisant à entreprendre une opération de remplacement, l'Entreprise devra présenter au STIF un dossier détaillé précisant tout à la fois les remplacements prévus et justifiant les aliénations et éventuelles acquisitions envisagées.

Ce dossier comprendra l'ensemble des éléments qu'aura pu recueillir l'Entreprise, en phase de faisabilité, de nature à étayer sa démarche :

- aspect stratégique et technique de l'opération,
- montage juridique envisagé et analyse des raisons pour lesquelles le montage proposé est retenu,
- partenaires pressentis,
- éléments de coût (connaissance du marché, évaluation des services fiscaux si elle est connue...)
- planning prévisionnel,

- modalités de financement,
- ...

Pour ce faire l'Entreprise sera autorisée à effectuer, sous sa responsabilité, toutes démarches de nature à lui permettre d'apprécier la faisabilité de l'opération et initialiser les démarches nécessaires à la poursuite éventuelle de sa proposition (consultation de promoteur/ investisseurs, négociation et signature de protocoles d'intention non contraignants, etc...).

L'Entreprise tiendra le STIF informé de ces démarches, au fur et à mesure qu'elles seront entreprises.

Après réception et étude du dossier détaillé, le STIF, par courrier de son Directeur Général, transmet à l'Entreprise un accord de principe.

Le STIF demeure entièrement libre d'accepter ou de refuser de donner cet accord de principe.

Le STIF informera néanmoins l'Entreprise des motifs qui l'ont conduit à refuser l'accord de principe.

En cas de refus, l'Entreprise fera son affaire des conséquences de cette décision sur les éventuels engagements précontractuels qu'elle aura pu souscrire.

En cas d'accord de principe, l'autorisation du STIF vaudra autorisation donné à l'Entreprise pour engager toutes démarches en vue d'aboutir à la signature d'avant-contrats avec les partenaires à l'opération.

Pendant cette phase de mise au point, le STIF sera tenu informé de l'avancement du dossier au cours de réunions trimestrielles avec l'Entreprise. Au moins une fois par an, cette information prendra également la forme d'un rapport écrit. Une information complémentaire écrite (comportant une copie de la demande de permis de construire et de démolir) devra être fournie au STIF préalablement au dépôt par l'Entreprise de la demande du ou des permis de construire se rapportant à l'opération de remplacement.

2. Délibérations des Organes délibérants.

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.

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.

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.

L'entreprise fera ses meilleurs efforts pour que les contrats qu'elle a passés avec des tiers avant le présent contrat soient mis en conformité avec les stipulations du présent article dans un délai de 3 mois à compter de la prise d'effet du présent contrat.

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 la poursuite de la prestation du contrat en cause ou d'une prestation de même nature, aux frais et risques de l'Entreprise.

4. Un an avant la cessation du présent contrat, l'Entreprise communique au STIF les informations nécessaires à la mise en application de l'article L 1224-1 du code du travail.

Article 82 - Engagements financiers à la fin du contrat

Au terme du présent contrat, l'Entreprise établit dans le délai d'un mois, un état des créances et des dettes reprises par le STIF ou le successeur et assumées par ces derniers.

Cet état détaillé fera notamment apparaître :

- les charges payées par l'Entreprise et couvrant une période n'entrant pas dans le périmètre de son contrat d'exploitation ;
- les sommes, quelles qu'en soient la nature, origine ou destination, subsistant dans son patrimoine et versées par des tiers, personnes privées ou publiques, sous forme de concours, subventions ou participations afin de contribuer au développement des moyens du service public exploité couvrant une période en dehors des ses obligations inhérentes au présent contrat ne faisant plus partie de son contrat d'exploitation ;
- les sommes qu'elle a constituées, provisionnées ou réservées dans ses documents comptables et budgétaires afin de garantir le parfait paiement à leur échéance normale des obligations légales, réglementaires ou contractuelles dans lesquelles le STIF ou le successeur seront tenus de se substituer à lui à raison du transfert ou de la reprise du service ;
- les charges à payer, relatives à tout contrat annuel qui sera cédé au STIF ou au successeur au prorata du temps du dernier contrat d'exploitation ;
- une somme correspondant aux droits acquis par les salariés transférés en vertu de l'Article L 1224-1 du code du travail et non échus à la date du transfert du service public confié, lorsqu'il résulte de ce transfert que le STIF ou le successeur seront tenus de l'intégralité de ces droits à leur échéance ;
- les provisions passées, entre autres, pour départ à la retraite ;

- et toute autre charge liée à l'exploitation du service confié incombant à l'Entreprise.

Si cet état fait apparaître un solde en faveur de l'Entreprise, alors le successeur verse ce solde à l'Entreprise, dès le début de son exploitation.

Si cet état fait apparaître un solde en faveur du successeur, alors le l'Entreprise verse ce solde au successeur, dès la fin de son exploitation.

Cet état devra impérativement être validé par l'expert comptable de l'Entreprise, ainsi que par le STIF. Un protocole transactionnel peut valider l'accord financier.

A la fin du contrat, si le programme prévisionnel d'investissement n'a pas été réalisé en totalité (en volume et/ou en valeur), alors l'entreprise verse au STIF l'écart entre le montant réel d'investissement et le montant prévisionnel.

Les sommes dues en application des dispositions du présent Article sont versées en capital dans les 3 mois suivant le terme de du présent contrat et à défaut, portent intérêt au taux applicable en matière d'intérêts moratoires des marchés publics.

CHAPITRE IV - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 83 - Révision et sauvegarde.

Les Parties procèdent d'un commun accord au réexamen des conditions financières, à la demande motivée de l'une d'entre elles, en cas de survenance d'événements ou de modifications législatives ou réglementaires majeures et non prévisible avec suffisamment de certitude quant à leur occurrence à la date du contrat, tendant à bouleverser substantiellement l'équilibre économique et financier du contrat.

Pour apprécier l'impact de ces événements, les parties s'appuient sur toutes données économiques et financières utiles et disponibles. La révision du contrat peut notamment intervenir dans les cas suivants :

- si une vérification de toute nature réalisée par le STIF montre que le STIF supporte des charges indues ou bien qu'une contribution versée par le STIF est excessive notamment du fait d'un changement de méthode comptable, les parties conviennent d'examiner ensemble les modalités d'ajustement des contributions du STIF ;
- en cas de modifications législatives et réglementaires en matière sociale, fiscale, para fiscale et d'imposition de toute nature (évolution de taux fiscaux, création ou suppression d'impôts, taxes et redevances ou changements de règles déterminant l'assiette, les taux ou les modalités de calcul des impôts, taxes et redevances) venant affecter les impôts et/ou taxes et/ou charges autres que ceux couverts par la contribution versée par le STIF ;
- 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.3: Service de référence ;
- Annexe A.4: Autres Conventions ;
- Annexe A.5: Tableau de bord-Suivi de la non-réalisation.
- Annexe A.6 : Tableau de bord 2-Suivi de l'offre de référence

- Annexe B.1: Système de qualité de service, indicateurs et tableaux de bord ;
- Annexe B.2: Synthèse des bonus malus par indicateurs ;
- 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.5: 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, 39bis-41 rue de Châteaudun, 75 009 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 4 exemplaires, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise

**CONVENTION PARTENARIALE STIF / COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE
CERGY-PONTOISE / STIVO DANS LE CADRE DE LA CONCLUSION DES
CONTRATS DE TYPE II**

La présente convention est établie 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 39bis-41 rue de Châteaudun, 75009, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 9 décembre 2009.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise, sise Hôtel d'Agglomération – Parvis de la Préfecture – BP 80 309 – 95 027 Cergy Pontoise Cedex, représentée par son Président, autorisé à signer la présente par délibération en date du 15 décembre 2009

Ci-après dénommée « la Collectivité »,

d'une seconde part,

La **STIVO**, société par actions simplifiées au capital de 40 000,00 €, inscrite au RCS de Pontoise sous le numéro B 301 571 147, dont le siège est situé 33, rue des Fossettes – 95650 Génicourt, représentée par son Président, Monsieur Jean-Sébastien Barrault.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une troisième part,

Le STIF, la Collectivité et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

En Ile-de-France, les transports routiers de voyageurs connaissent un régime dérogatoire aux dispositions de la Loi LOTI (Orientation des Transports Intérieurs) du 30 mars 1982.

L'autorité Organisatrice des transports est le STIF, créé par Ordonnance en 1959 et réformé en 2004 dans le cadre de la Loi relative aux libertés et responsabilités locales.

En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports en Ile-de-France, le STIF exerce notamment les missions suivantes :

- fixation des relations à desservir,
- désignation des exploitants,
- définition des modalités techniques d'exécution,
- définition des conditions générales d'exploitation, et de financement des services,
- veille de la cohérence des programmes d'investissement,
- responsable de la politique tarifaire,

Les entreprises privées de transport en 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 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 du 14 novembre 1949 selon lequel les entreprises privées, comme les entreprises publiques, disposent d'autorisations unilatérales par ligne qui leur sont attribuées par le STIF.

Par délibération du 13 décembre 2006, le Conseil du STIF a défini une nouvelle architecture contractuelle qui vise notamment à renforcer son rôle d'autorité organisatrice en matière de définition de l'offre, du niveau de service, ainsi qu'en matière de performance des entreprises de transport et de transparence financière.

Cette architecture contractuelle en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2007 est encadrée par les dispositions d'un cahier des charges régional répondant aux caractéristiques suivantes :

- L'engagement d'une contractualisation sur une durée totale de 10 ans (du 1^{er} janvier 2007 au 31 décembre 2016) ;
- L'enchaînement, sur cette période, de deux contrats avec la même entreprise (sans mise en concurrence) :

➤ un 1^{er} contrat – dit « **contrat de type I** » – 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 II** » – 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 applicables à cette date.

- L'association des collectivités territoriales concernées par les réseaux de transport dans la perspective de la conclusion des contrats de type II.

La Communauté d'Agglomération qui, par sa forte implication dans le développement et la qualité de service qui caractérise le réseau de bus de Cergy-Pontoise, partage les objectifs définis par le STIF et en est un partenaire essentiel.

Elle entend, dans le cadre de ses compétences, continuer à participer activement à l'amélioration et au développement des transports publics sur son territoire.

Dans cet objectif le STIF et la Collectivité déterminent le rôle que cette dernière tiendra, dans le cadre de ses compétences et des missions définies par le STIF, 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 pour engager les réflexions entre la collectivité et le STIF, 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.

Ceci exposé, il est convenu entre les parties et arrêté ce qui suit.

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 à la mise en œuvre des contrats d'exploitation ;
- 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 techniques et financières dans lesquelles la collectivité accompagne le STIF pour le suivi du réseau de transport public dont la définition des lignes est portée en Annexe A.1 et desservant les communes de Menucourt, Courdimanche, Puiseux-Pontoise, Osny, Cergy, Pontoise, Saint-Ouen l'Aumône, Eragny sur Oise, Neuville sur Oise, Vauréal, Jouy-le-Moutier, Boisemont, Méry sur Oise et Herblay, définies dans le contrat d'exploitation n° [CT2/XXX] conclu entre le STIF et l'exploitant, la STIVO.

2. Durée.

La présente convention prend effet à compter sa notification par le STIF, qui intervient après transmission au contrôle de légalité, et prend fin au plus tard le 31 décembre 2016. Conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur, la présente convention ne pourra pas être renouvelée par tacite reconduction.

Les modalités de résiliation de la présente convention sont définies à l'article 11.

3. Réseau / lignes entrant dans le champ d'application de la convention – offre de référence

L'ensemble des lignes composant le périmètre du réseau sont définies en annexe 1.

4. Le comité de suivi.

4.1. 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 est également celui prévu au contrat type 2 conclu entre le STIF et l'Entreprise.

Ce comité sera présidé par le STIF.

Instance de concertation, le comité aura notamment pour mission de suivre l'exécution de l'exploitation du réseau. Il examine toutes les questions relatives à la programmation de l'offre 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.

L'ordre du jour des comités de suivi est établi conjointement entre le STIF et la Collectivité. 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 avant la session du comité.

L'Entreprise transmet à la Collectivité, préalablement à la réunion du Comité de suivi, les documents détaillés relatifs à l'exécution du service réalisé comportant notamment les éléments à caractère techniques et financiers 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.

Le comité se réunit annuellement, ainsi qu'à la demande expresse d'une ou des parties, en tant que de besoin justifié par la partie demanderesse. L'entreprise transmet à la Collectivité, préalablement à la réunion du Comité de suivi, les documents détaillés justifiant de l'utilisation de sa participation conformément à son objet ainsi que les dossiers techniques qui feront l'objet d'une discussion en Comité de suivi.

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.

4.2. Attributions

Le comité de suivi traite notamment :

- 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... ;
- Du rapport annuel rédigé chaque année par l'entreprise ;
- De l'évolution de l'offre de service dans les conditions de l'article 5 ci-dessous
- Des projets relatifs à la vie du réseau ;
- Et de tout autre sujet à la demande d'une des parties.

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.

L'offre et la qualité de service de référence, ainsi que leurs modalités de programmation, d'évolution et de modification sont définies par le STIF dans le cadre de sa politique régionale et intégrées au contrat qu'il passe avec l'exploitant du réseau de bus.

Néanmoins, la Collectivité peut être à l'initiative d'une proposition de modification ou d'une évolution de l'offre de référence.

Dans ce cas, la proposition est discutée en Comité de suivi, puis soumise à la validation du STIF en sa qualité d'Autorité Organisatrice.

Dans l'hypothèse où la modification, l'évolution ou le nouveau service proposé présenterait des incidences financières significatives, la Collectivité pourra être amenée à en cofinancer la mise en œuvre, dans la mesure où le service envisagé ne répondrait pas exclusivement aux critères d'intérêt régional définis par le STIF.

Il existe deux types de modifications : les modifications temporaires et les modifications pérennes.

5.1.Modifications temporaires

Elles recouvrent le cas de travaux (inférieurs à un an) et perturbant de façon significative l'exploitation normale du service : déviation, ou exploitation en mode dégradé.

Les événements exceptionnels peuvent nécessiter des renforts d'offre ponctuels, afin de pouvoir assurer l'amplitude et la fréquence souhaitées à l'occasion d'une manifestation particulière pour une ou plusieurs lignes.

Par dérogation à la procédure approuvée par le conseil du STIF du 13 décembre 2006, ce type de modification ne requiert pas l'accord préalable du STIF, mais requiert l'accord préalable de la Collectivité dans le cadre de ses missions telles que définies à l'Article 7.1.3.

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.

5.1.1. 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 de plus de 2%.

5.1.2. 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.

5.2.Modifications pérennes

5.2.1. 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 7.1.3.

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 de plus de 2%.

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.

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.

5.2.2. Modifications pérennes avec incidence financière

Il peut s'agir d'une augmentation ou le cas échéant d'une réduction de l'offre de référence.

Les propositions de modifications pérennes avec incidence financière sont présentées en comité de suivi, conformément aux dispositions prévues à l'article 4 ci-dessus.

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 co-financement tient compte de différents critères dans le cadre de sa politique régionale garante de l'équité territoriale.

A cet égard, et sans caractère d'exhaustivité, on peut en citer plusieurs afin d'illustrer la façon dont les propositions sont examinées par le STIF afin de déterminer son niveau d'engagement financier :

- l'intégration de la proposition de modification dans le cadre de la mise en œuvre d'une politique régionale décidée par son conseil. On peut citer à cet égard, les renforts relatifs aux désenclavements des quartiers en politique de la ville ;
- le taux de charge de la ligne concernée, requérant un renfort de moyens et/ou de fréquences de façon à assurer l'exploitation dans des conditions adéquates de régularité et de sécurité ;
- le niveau de renforts déjà mis en œuvre sur le secteur ;
- le niveau de service et de fréquentation préexistants ;
- l'efficacité de l'Entreprise en particulier du niveau de la qualité de service assuré ;
- l'efficacité du réseau mesurée par différents indicateurs relatifs à l'évolution de la vitesse commerciale, de la fréquentation, du taux de réalisation du service ;
- l'estimation du niveau de trafic induit par la modification.

Qu'il finance ou non les moyens complémentaires d'exploitation nécessaires pour une modification de l'offre, le STIF, en application du contrat de type 2, finance (via les reconstitutions de trafic) l'usage supplémentaire induit.

Les offres considérées en tout ou partie comme purement d'intérêt local feront l'objet d'un financement de la collectivité, qui sera discuté en Comité de suivi de la convention.

6. Mise à disposition de biens par la collectivité

Les points d'arrêts (poteaux et supports d'Information Voyageurs sur et dans les abribus), propriété de la Collectivité seront mis par cette dernière à la disposition de l'Entreprise pendant la durée du Contrat d'exploitation de Type 2.

7. Rôles et missions de la CACP dans le cadre du fonctionnement du réseau

7.1. Qualité de service et de l'information des voyageurs

Les mesures et enquêtes de satisfaction réalisées dans le cadre de la certification NF des lignes du réseau de bus de Cergy-Pontoise sont prises en charge par la CACP.

En effet, la Collectivité souhaite conserver la procédure de certification NF en complément de la procédure mise en œuvre par le STIF dans le cadre du contrat qu'il

passé avec l'exploitant.

La Collectivité alertera le STIF en cas de manquements répétés ou de dégradation de la qualité de service, qu'elle aura pu constater. 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.

7.2. 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 Communauté d'Agglomération 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 territoire de Cergy-Pontoise

7-3. 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 5.2.1).

7-4. Relation avec les voyageurs

7-4-1. 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 dans un délai de deux semaines et dans un délai de 7 jours pour les réclamations par courriel. Elle transmet à la collectivité une synthèse récapitulative trimestrielle, ainsi qu'une synthèse annuelle plus élaborée et claire. Cette synthèse annuelle des réclamations met en évidence les dysfonctionnements et propose des pistes d'actions.

7-4-2. Comité local des transports

Un comité local des transports, prenant la suite du comité instauré par la Région Île-de-France, peut être 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. Il peut comprendre outre les représentants du STIF, de la Collectivité et de l'Entreprise, des associations d'usagers des transports, des associations de taxi, 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.

7-4-3. 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 figurera en Annexe A.2 à 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.

L'information devra être actualisée pour prendre en compte l'évolution de la perturbation.

7-5. Maîtrise d'ouvrage

7-5-1. Fluidité du réseau

La Collectivité s'engage à prendre en compte la circulation des bus sur les voies dont elle est gestionnaire.

7-5-2. Gestion des feux

La CACP s'engage à prendre en compte la circulation des bus dans le cadre de sa politique générale de gestion du trafic routier, et notamment de gestion des feux.

7-5-3. Programmation d'aménagements de voiries

Dans le cadre de ses travaux d'aménagements routiers, la collectivité s'engage à prendre compte l'amélioration du réseau de transports publics de son territoire.

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,

7-5-4. Aménagements d'arrêts.

La Collectivité pourra étudier l'installation des points d'arrêts supplémentaires sur proposition de l'Entreprise :

L'Entreprise est associée à la définition de l'emplacement des arrêts et abribus ; les abribus disposent d'un support d'information (cadres) et d'une alimentation électrique, notamment aux fins d'en assurer l'éclairage ; les abribus 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 observation par le personnel de l'Entreprise de la dégradation ou communication de l'information par la Collectivité.

7-6 Gares routières

Entretien des espaces publics supports des gares routières

En sa qualité de propriétaire ou gestionnaire des espaces publics supports des gares routières, la CACP s'engage à prendre en charge la responsabilité de la propreté et de l'entretien de ces espaces.

Gestion des fonctions transports des gares routières

Dans le cadre des dispositions du Schéma Directeurs 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.

Concernant la gare routière de Cergy-Préfecture, le STIF et la Collectivité conviennent également que la collectivité assure la gestion de la Boutique Transports.

Boutique Transports

Le Stif et la Collectivité conviennent d'un commun accord que la Collectivité assure la gestion de la Boutique Transports.

En effet, dans le cadre de l'expérimentation sur les gares routières en 2002, la gare routière de Cergy Préfecture avait été retenue comme site d'expérimentation.

A titre d'expérimentation, sous la maîtrise d'ouvrage de la Communauté d'Agglomération, un équipement destiné à la mise en place d'un service d'information multimodal a été construit et le service mis en œuvre.

Ce service fait l'objet d'une convention spécifique passée entre la Collectivité, la STIVO et la SNCF, qui sera annexée à la présente.

7-7 SDA : études de mise en oeuvre

Les lignes retenues au titre du schéma directeur d'accessibilité (SDA) et devant faire l'objet d'une mise en accessibilité au plus tard au 10 février 2015 figurent ci après.

Lignes du réseau STIVO sélectionnées pour le SDA :

code public	code STIF
34N	059440434
34S	059440435
39	059440439
42	059440442
44	059440444
45	059440445
48ab	059440448
48c	059440449
49abc	059440456
57	059440457

Par ailleurs, la déclaration de mise en accessibilité reste conditionnée à la présence sur ces lignes d'un parc de véhicules accessibles à 100 % et d'au moins 70% des arrêts.

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 accessible).

Article 8 - engagements du transporteur

Pour garantir un suivi efficace du réseau, l'Entreprise transmet chaque année, à la Collectivité une synthèse des documents remis au STIF dans le cadre de son rapport annuel.

De manière générale, le transporteur s'engage à fournir toutes informations et à apporter à la collectivité les moyens nécessaires à sa prise de décision, lorsque celle-ci est requise

8-1. 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 entre le STIF et l'Entreprise) ;
Usage par ligne.

L'Entreprise doit alerter le comité de suivi sur les graves problèmes de charges rencontrés.

8-2. 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 de la prise d'effet du contrat d'exploitation entre le STIF et l'Entreprise) ;
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.

8-3. 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.

9. Communication

Préambule

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...).

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.

8.2.Cas particulier de l'habillage des véhicules

Concernant l'habillage extérieur des véhicules, le voyageur francilien doit percevoir la cohérence et l'unité du système de transport. A ce titre, le rôle du STIF en tant qu'autorité organisatrice doit être clairement exprimé.

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 n'ont pas validé d'habillage des véhicules. Les parties se donnent 4 mois à partir de la signature de la convention pour trouver un accord. A l'issue des 4 mois, si un accord n'a pu être trouvé, une réunion entre la direction du STIF et celle de la CACP devra prendre une orientation définitive. Le nouvel habillage fera l'objet d'un avenant définissant sa définition.

L'entreprise et/ou la Collectivité feront valider par le STIF tout changement ou modification identitaire appliqué sur son réseau (logo, habillage réseau).

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.
- Dans le cadre du SDIV, le STIF a défini des orientations pour l'information voyageur. Lorsque l'arrêt est équipé d'abri-voyageur, le (ou les) transporteur(s) disposent d'une

surface d'affichage mise à disposition par l'abri (cadre de l'abri pour les informations théoriques et circonstanciées, fronton pour le nom de l'arrêt, deux profils de l'auvent pour le nom de l'arrêt, les éléments d'identification des modes et des lignes qui passent à l'arrêt)

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 à faire ses meilleurs efforts pour assurer le maintien opérationnel du système d'information dynamique, dans le respect du partage des responsabilités avec la Collectivité.

Toute évolution du dispositif fera l'objet d'un examen en 2010.

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.

8.1. 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 en Annexe B.1 à la présente), 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.

9. Recours à la procédure d'avenant

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 5, par voie d'avenant écrit et signé par les personnes dûment habilitées à cet effet par chaque partie.

9.2. Cas particuliers

L'annexe B relatives aux marques déposées par le STIF sera modifiée à l'initiative du STIF, sans qu'il soit nécessaire de passer un avenant à la présente convention.

10. Engagements financiers des Parties.

10.1. Principes généraux

Le Contrat de Type 2 est constitué d'un service de référence arrêté entre le STIF et l'Entreprise qui est décrit en Annexe A3 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 à 34 659 M€ HT (aux conditions économiques de 2008) en moyenne annuelle.

10.2. Engagements financiers du STIF

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, le STIF versera une Contribution financière forfaitaire annuelle d'un montant de 28 183 K€ HT (aux conditions économiques de 2008) pour les exercices 2010 à 2012 et 29 300 K€ HT (aux conditions économiques de 2008) à compter de 2013.

Pour la première année d'exploitation, le montant de la participation du STIF est calculé selon la règle du prorata temporis.

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 une participation financière annuelle forfaitaire d'un montant de 2 516 K€ HT (aux conditions économiques de 2008).

En année pleine, cette participation est payable par avance chaque trimestre (la date d'exigibilité de la facture étant le 1er jour du premier mois du trimestre). Elle sera indexée chaque année selon la formule prévue à l'Annexe C des présentes.

Pour la première année d'exploitation, le montant de la participation de la Collectivité est calculé selon la règle du prorata temporis.

Le montant de la participation financière de la collectivité pourra être modifié par voie d'avenant. Ces modifications peuvent conduire le STIF à procéder à un ajustement du service de référence.

10.4 Rencontre périodique.

Les parties s'engagent à se rencontrer début 2010 afin d'aborder la question du devenir des titres locaux, en l'espèce, les cartes personnes âgées.

A partir de 2011, les cartes personnes âgées seront remplacées par un titre en conformité avec la gamme tarifaire francilienne et les principes des aides accordées par ces cartes.

A l'issue de la troisième année du contrat, le STIF et la Collectivité s'engagent à examiner d'éventuels ajustements de la participation financière de la Collectivité.

Ces ajustements peuvent conduire, le cas échéant, à procéder à une révision du service de référence.

A l'issue de la première année, les parties s'engagent à se rencontrer afin d'échanger sur l'exécution de la convention et les éventuelles mises au point de ses dispositions, notamment quant à la définition du rôle de la collectivité.

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 de Type 2 à un ajustement du service de référence.

12. Autres conventions

Il est expressément convenu entre les parties que la présente convention vaut résiliation d'un commun accord des conventions existant préalablement (hormis la convention relative à la gestion de la Boutique Transport) entre la collectivité et l'entreprise (notamment la convention du 13 juin 2003) et intègre les dispositions qui devaient figurer dans ces conventions.

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 :

· La mise en œuvre de la procédure est décidée par l'une ou l'autre partie par l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé réception.

- Chaque partie désigne un expert dans les 10 jours qui suivent la réception du courrier
- Les experts remettent leurs conclusions aux parties sous 10 jours,

La consultation des experts constitue un avis qui ne s'impose pas aux parties.
 Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déferés au Tribunal Administratif de Paris

Liste des Annexes :

Annexe A.1 : Liste des lignes exploitées

Annexe A.2 : Conditions de mise en œuvre du Plan de Transport Adapté (à venir)

Annexe A.3 : Service de référence

Annexe B : Tableau des marques du STIF

Annexe C : Indexation de la participation de la Collectivité

SIGNATAIRES

Établie en deux exemplaires originaux.

Fait à Paris, le

<p>Pour le Syndicat des transports d'Ile-de-France, La Directrice générale</p> <p>Sophie MOUGARD</p>	<p>Pour la Collectivité, Le Président</p> <p>Dominique LEFEBVRE</p>
--	---

Pour l'Entreprise,
 Le Président

Jean-Sébastien BARRAULT

Annexe C à la convention partenariale relative à l'Indexation de la participation de la collectivité

Le montant de la participation (P) de la collectivité stipulée dans le corps de la convention est actualisé chaque année, dans les mêmes conditions que la participation du STIF, par application de la formule de révision suivante : $P_n = P * K_n$
Avec,

$$K_n = 0,995^{(n-2008)} \left(0,6066 \frac{S_n}{S_0} + 0,1099 \frac{C_n}{C_0} + 0,2835 \frac{IPS_n}{IPS_0} \right) \text{ pour } n \text{ compris entre } 2010 \text{ et } 2013$$

inclus

$$\text{et } K_n = 0,995^{(2013-2008)} \times (1 - 0,25\%)^{(n-2013)} \left(0,6066 \frac{S_n}{S_0} + 0,1099 \frac{C_n}{C_0} + 0,2835 \frac{IPS_n}{IPS_0} \right) \text{ pour } n > 2013$$

S : Salaires, revenus et charges sociales - Salaires mensuels de base de l'ensemble des salariés (indices trimestriels) - Activités économiques - Transports et entreposage (www.indices.insee.fr ; identifiant : 1567433); $S_0 = 97,55$

C : indice mensuel Gazole (www.indices.insee.fr ; identifiant : 0641310) ; $C_0 = 201,573$

IPS : indice des prix des services (www.indices.insee.fr ; identifiant : 641257) ; $IPS_0 = 122,658$

PACTE DE PREFERENCE

ENTRE

La Société Civile Immobilière STIVIMMO (la SCI), Ayant son siège 33, rue des Fossettes à Genicourt (95650), immatriculée au RCS de Pontoise sous le n°513 852 368, représentée par son gérant, Monsieur Jean-Sébastien BARRAULT.

Promettant

ET

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère, dont le siège social est situé 39bis-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Madame Sophie MOUGARD en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 9 décembre 2009.

Bénéficiaire

La SCI a conçu un projet d'acquisition d'un terrain situé, St Ouen l'Aumône, ZAC du Vert Galant, formant partie du lot C de la ZAC et situé sur les parcelles cadastrées DZ numéros 80, 91 et 95, en vue d'y édifier des constructions et d'y réaliser des aménagements à usage de dépôt d'autobus.

Après réalisation, ce dépôt sera donné en location à la société STIVO, titulaire d'un contrat de service public de transport régulier routier de voyageurs sur le réseau de Cergy.

Sous condition de la réalisation effective de l'opération, laquelle est subordonnée à l'acquisition du terrain et à l'obtention des autorisations de construire nécessaires, le présent accord a pour objet de conférer au STIF un droit préférentiel d'acquérir le dépôt au cas où la SCI déciderait de le vendre.

A cette fin, il est convenu entre les parties ce qui suit.

1. Pour le cas où elle déciderait de vendre l'immeuble ci-dessus désigné, qu'elle ait ou non sollicité ou reçu des offres de tiers, la SCI déclare s'engager envers le STIF, qui accepte, à lui donner la préférence sur tout acquéreur qui se présenterait à elle.

Elle s'oblige, en conséquence, à lui faire connaître le prix demandé ainsi que les modalités de paiement et toutes autres conditions auxquels elle serait disposée à traiter et à les lui notifier par lettre recommandée avec demande d'avis de réception adressée à son siège.

La date de l'avis de réception de cette lettre par le STIF fixera le point de départ d'un délai de trois mois avant l'expiration duquel le bénéficiaire devra, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, faire connaître à la SCI son intention d'user du droit de préférence. Passé ce délai sans manifestation de volonté de sa part, le STIF sera définitivement déchu de ce droit.

Il est précisé :

- d'une part, qu'en cas de refus de réception de la lettre recommandée adressée au STIF, c'est la date de première présentation qui fixera le point de départ du délai de trois mois ;
- et d'autre part, que pour la notification de la réponse à la SCI, il sera retenu la date de première présentation de cette lettre.

Au cas où le STIF userait de son droit de préférence, la réalisation définitive de la vente devrait intervenir dans les six mois de la date à laquelle il aura notifié son intention à la SCI.

2. Si, après un refus du STIF d'acquérir l'immeuble aux conditions proposées par la SCI, cette dernière envisage de procéder à la cession de l'immeuble à un tiers, la SCI s'oblige à faire connaître au STIF, par lettre recommandée avec avis de réception, ces conditions et à lui proposer l'acquisition de l'immeuble aux dites conditions moins un abattement sur le prix accepté par le tiers égal à 2 % multiplié par le nombre d'années pendant lesquelles la STIVO aura été locataire du dépôt dans le cadre du contrat de type 2.

Le STIF disposera d'un délai de 30 jours à compter de la première présentation de cette lettre recommandée pour faire savoir à la SCI s'il accepte cette offre. A défaut, le STIF sera considéré comme renonçant à tout droit sur l'immeuble et la SCI sera déliée de tout engagement à son égard.

Il est expressément convenu que le droit de préférence conféré par les présentes au STIF lui est consenti *intuitu personae* et est incessible.

SIGNATAIRES

Établie en deux exemplaires originaux.

Fait à Paris, le

<p>Pour le Syndicat des transports d'Ile-de-France, La Directrice générale</p> <p>Sophie MOUGARD</p>	<p>Pour STIVIMMO, Le Gérant</p> <p>Jean-Sébastien BARRAULT</p>
---	---

PROMESSE DE BAIL

ENTRE

La Société Civile Immobilière STIVIMMO (la SCI), Ayant son siège 33, rue des Fossettes à Genicourt (95650), immatriculée au RCS de Pontoise sous le n°513 852 368, représentée par son gérant, Monsieur Jean-Sébastien BARRAULT.

Promettant

ET

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère, dont le siège social est situé 39bis-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Madame Sophie MOUGARD en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 9 décembre 2009.

Bénéficiaire

La SCI a conçu un projet d'acquisition d'un terrain situé, St Ouen l'Aumône, ZAC du Vert Galant, formant partie du lot C de la ZAC et situé sur les parcelles cadastrées DZ numéros 80, 91 et 95, en vue d'y édifier des constructions et d'y réaliser des aménagements à usage de dépôt d'autobus.

Après réalisation, ce dépôt sera donné en location à la société STIVO, titulaire d'un contrat de service public de transport régulier routier de voyageurs sur le réseau de Cergy.

Sous condition de la réalisation effective de l'opération, laquelle est subordonnée à l'acquisition du terrain et à l'obtention des autorisations de construire nécessaires, le présent accord a pour objet, à l'expiration du contrat en vigueur entre le STIF et la future locataire (la STIVO), de permettre au STIF, avec faculté de substitution, de bénéficier de l'usage du dépôt dans des conditions équivalentes à celles dont bénéficiera la STIVO.

A cette fin, à l'expiration du contrat de service public conclu entre le STIF et la STIVO, ou en cas de résiliation anticipée, pour quelque cause que ce soit, la SCI s'engage à donner à bail au STIF, avec faculté de substitution, le dépôt visé ci-dessus, aux mêmes conditions au maximum que celles faites à la STIVO, pour une durée maximum de 20 années commençant à courir à la date d'effet du contrat passé avec le nouvel exploitant.