

Date de parution : Jeudi 29 Juillet 2010

**RECUEIL DES ACTES ADMINISTRATIFS
DU STIF**

TOME 1



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

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 de conseil</u>	
<u>Contrats, conventions financières</u>	
Délibération du conseil n°2010-0369 du 07/07/2010 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d’exploitation de type 2 / Ligne Mobilien 011 011 019 Les Mureaux-Orgeval-Versailles (RG).....	17 Tome 1
Délibération du conseil n°2010-0370 du 07/07/2010 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d’exploitation de type 2 / Ligne Mobilien 012 012 001 – Versailles-Saint Germain-en-Laye.....	118
Délibération du conseil n°2010-0371 du 07/07/2010 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d’exploitation de type 2 / Ligne Mobilien 052 052 080 Mantes-La-Jolie (SNCF) - Cergy.....	219
Délibération du conseil n°2010-0372 du 07/07/2010 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d’exploitation de type 2 / Ligne Mobilien 012 012 016 – Cergy – Montigny-Le-Bretonneux.....	320
Délibération du conseil n°2010-0373 du 07/07/2010 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d’exploitation de type 2 / Convention partenariale – Réseau Deux rives de Seine.....	421
Délibération du conseil n°2010-0374 du 07/07/2010 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d’exploitation de type 2 / Convention partenariale – Réseau Entre Seine et Forêt.....	549
Délibération du conseil n°2010-0375 du 07/07/2010 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d’exploitation de type 2 / Convention partenariale – Réseau des Mureaux.....	651 Tome 2
Délibération du conseil n°2010-0376 du 07/07/2010 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d’exploitation de type 2 / Réseau Valbus élargi.....	777
Délibération du conseil n°2010-0378 du 07/07/2010 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d’exploitation de type 2 / Convention partenariale – Réseau CASQY.....	877
Délibération du conseil n° 2010-0379 du 07/07/2010 – avenant n° 2 au	

contrat 2008-2011 avec la RATP..... 1007

Grands projets d'investissement

Délibération du conseil n°2010-0380 du 07/07/2010 – Désaturation de la ligne 13 du métro par le prolongement de la ligne 14 – Bilan de la concertation et orientations pour le dossier d'enquête publique..... 1046

Délibération du conseil n°2010-0381 du 07/07/2010 – Acquisition foncière – Terrain du site de maintenance et de remisage – Sequano Aménagement – Tramway Saint Denis - Epinay-sur-Seine – Villetaneuse..... 1048

Délibération du conseil n°2010-0382 du 07/07/2010 – Prolongement à l'Est de la ligne 11 du métro – Modalités de la concertation publique avec garant..... 1049

Offre de transport

Délibération du conseil n°2010-0383 du 07/07/2010 – Dispositifs de centres de réservation et de gestion de transport spécialisé dans les Yvelines..... 1051

Délibération du conseil n°2010-0384 du 07/07/2010 - Dispositifs de centres de réservation et de gestion de transport spécialisé dans le Val-de-Marne..... 1079

Délibération du conseil n°2010-0385 du 07/07/2010 - Dispositifs de centres de réservation et de gestion de transport spécialisé dans Paris – Avenant n°1 à la convention de délégation de compétence PAM 75..... 1098

Délibération du conseil n°2010-0386 du 07/07/2010 – Exploitation de deux lignes régulières expresses empruntant l'autoroute A 14 – Avenant de prolongation – Délégation de service public – Décision de principe – Autorisation..... 1102

Délibération du conseil n°2010-0387 du 07/07/2010 – Réseau régional structurant – Création de la ligne de services routiers de pôle à pôle – Persan – Roissy CDG..... 1109

Délibération du conseil n°2010-0388 du 07/07/2010 – Réseau régional structurant – Création de la ligne de services routiers de pôle à pôle – Les Mureaux – Montigny-Le-Bretonneux..... 1140

Délibération du conseil n°2010-0389 du 07/07/2010 – Service de navettes entre Gare de Pont de Rungis et les aéroports d'Orly Ouest et Sud – Avenant de prolongation..... 1171

Délibération du conseil n°2010-0390 du 07/07/2010 – Délégation de compétence à la communauté d'agglomération Grand Paris Seine Ouest pour l'organisation de dessertes de niveau local – Services réguliers locaux de Boulogne-Billancourt, Chaville, Issy-Les-moulineaux, Meudon et Vanves..... 1175

Qualité de service

Délibération du conseil n°2010-0391 du 07/07/2010 – Subventionnement du

matériel roulant de la ligne TZEN « Sénart-Corbeil ».....	1187
Délibération du conseil n°2010-0392 du 07/07/2010 – Mise en œuvre du schéma directeur des Parcs relais – Réhabilitation du parc relais des Beaudottes sous maîtrise d’ouvrage SEAPFA – Pôle de Sevran-Beaudottes (93).....	1188
Délibération du conseil n°2010-0393 du 07/07/2010 – Mise en œuvre du schéma directeur des Parcs relais – Réhabilitation du parc relais de Boissy Saint-Léger sous maîtrise d’ouvrage de la communauté d’agglomération Haut Val-de-Marne – Pôle d’échanges multimodal de Boissy Saint-Léger (94).....	1198
Délibération du conseil n°2010-0394 du 07/07/2010 – Schéma directeur d’accessibilité des transports publics en Ile-de-France – Deuxième tranche d’études opérationnelles de mise en accessibilité de 18 gares.....	1209
<u>Marchés</u>	
Délibération du conseil n°2010-0395 du 07/07/2010 – Marché n°2009-69 – Tierce maintenance applicative d’un système décisionnel s’appuyant sur les données de validation télébillettique.....	1221
Délibération du conseil n°2010-0396 du 07/07/2010 – Marché n°2010-05 – Nettoyage, maintien de l’hygiène et de la propreté des locaux du STIF.....	1222
Délibération du conseil n°2010-0398 du 07/07/2010 – Marché n° 2010-11 – Expertise des estimations des coûts de réalisation relatifs au prolongement du RER E Eole à l’ouest.....	1223
Délibération du conseil n°2010-0399 du 07/07/2010 – Marché n°2010-13 – Expertise des estimations des coûts de réalisation relatifs au prolongement de la ligne 14 du métro.....	1224
Délibération du conseil n°2010-0400 du 07/07/2010 – Marché n°2010-24 – Etudes d’impact, rédaction du schéma de principe et du dossier d’enquête publique dans le cadre du prolongement de la ligne 14.....	1225
<u>Divers</u>	
Délibération du conseil n°2010-0401 du 07/07/2010 – Convention partenariale passée dans le cadre de la conclusion du contrat d’exploitation de type 2 pour le réseau du territoire du syndicat d’équipement et d’aménagement des pays de France et de l’Aulnoye (SEAPFA).....	1226
Délibération du conseil n°2010-0402 du 07/07/2010 – Locaux supplémentaires – Immeuble sis 48-50 rue de la Victoire Paris 9 ^{ème} – Contrat de bail – Approbation du contrat – Autorisation de signature.....	1246
Délibération du conseil n°2010-0403 du 07/07/2010 – Prise en charge exceptionnelle des frais de déplacement à l’étranger.....	1265
Délibération du conseil n°2010-0404 du 07/07/2010 – Transformation de poste.....	1266
Délibération du conseil n°2010-0405 du 07/07/2010 – Dispositions relatives à la gestion des ressources humaines – Indemnisation des agents participant	

aux réunions de concertation et de débat public..... 1267

Délibération du conseil n°2010-0407 du 07/07/2010 – Délégation de compétence en matière de transports scolaires au département de Seine-et-Marne (modification erreur matérielle annexe IV de la délibération n°2010-0119 du 17 février 2010)..... 1268

Délibération du conseil n° 2010-0408 du 7 juillet 2010 – Désignation d'un membre de la commission de l'offre de transport et de la commission de la qualité de service..... 1270

Décisions de la directrice générale

Offre de transport

Décision de la directrice générale n°2010-0328 du 01/06/2010 portant sur la modification de la situation de la ligne n°019-248-004 "Chatou (Gare RER) - Chatou (Gare RER)" exploitée par l'entreprise "VEOLIA TRANSPORT CENTRE DE LA BOUCLE"..... 1271

Décision de la directrice générale n°2010-0329 du 01/06/2010 portant sur la modification de la ligne n°291-191-006 "Massy (Massy Palaiseau Gare RER B) - Montigny (Saint Quentin Gare) exploitée par l'entreprise "ALBATRANS"..... 1272

Décision de la directrice générale n° 2010-0341 du 09/06/2010 portant sur la modification de la ligne n°012-012-030 "Saint Germain en Laye (RER) – Chambourcy (Collège) exploitée par l'entreprise "VEOLIA TRANSPORT MONTESSON"..... 1273

Décision de la directrice générale n° 2010-0342 du 09/06/2010 portant sur la modification de la ligne n°012-012-031 "Saint Germain en Laye (RER) - Fourqueux (Clos Badère)" exploitée par l'entreprise "VEOLIA TRANSPORT MONTESSON"..... 1274

Décision de la directrice générale n° 2010-0343 du 09/06/2010 portant sur la modification de la ligne n° 012-012-032 "Saint Germain en Laye (RER) - Saint Germain en Laye (RER)" exploitée par l'entreprise "VEOLIA TRANSPORT MONTESSON"..... 1275

Décision de la directrice générale n° 2010-0344 du 09/06/2010 portant sur la modification de la ligne n° 012-012-033 "Saint Germain en Laye (RER) - Saint Germain en Laye (Lycée de Vinci)" exploitée par l'entreprise "VEOLIA TRANSPORT MONTESSON"..... 1276

Décision de la directrice générale n° 2010-0345 du 09/06/2010 portant sur la modification de la ligne n° 012-012-035 "Saint Germain en Laye (RER) - Saint Germain en Laye" exploitée par l'entreprise "VEOLIA TRANSPORT MONTESSON"..... 1277

Décision de la directrice générale n° 2010-0346 du 09/06/2010 portant sur la modification de la ligne n° 020-149-001 "Antony (Antony RER) - Wissous (Concorde)" exploitée par l'entreprise "BIEVRE BUS MOBILITES"..... 1278

Décision de la directrice générale n° 2010-0347 du 09/06/2010 portant sur la modification de la ligne n° 020-149-002 "Antony/Wissous (Antony RER/ZI Enna/Victor Baloché) - Massy/Wissous/Antony (ZAC du Moulin/Villemilan 2/CES Rabats)" exploitée par l'entreprise "BIEVRE BUS MOBILITES"..... 1279

Décision de la directrice générale n° 2010-0348 du 09/06/2010 portant sur la modification de la ligne n° 020-149-003 "Antony (Antony RER) - Antony (Les Baconnets RER)" exploitée par l'entreprise "BIEVRE BUS MOBILITES".....	1280
Décision de la directrice générale n° 2010-0349 du 09/06/2010 portant sur la modification de la ligne n° 020-149-004 "Antony (La Croix de Berny RER) - Chatenay Malabry (Cités Jardins)" exploitée par l'entreprise "BIEVRE BUS MOBILITES".....	1281
Décision de la directrice générale n° 2010-0350 du 09/06/2010 portant sur la modification de la ligne n° 020-149-006 "Sceaux (Camberwell) - Sceaux (Camberwell)" exploitée par l'entreprise "BIEVRE BUS MOBILITES".....	1282
Décision de la directrice générale n° 2010-0351 du 09/06/2010 portant sur la modification de la ligne n° 020-149-007 "Bourg la Reine (Condorcet-Mairie de Bourg la Reine) - Bourg la Reine (Condorcet-Mairie de Bourg la Reine) " exploitée par l'entreprise "BIEVRE BUS MOBILITES".....	1283
Décision de la directrice générale n° 2010-0352 du 09/06/2010 portant sur la modification de la ligne n° 020-149-008 "Antony (RER) - Verrières le Buisson (Mairie de Verrières le Buisson)" exploitée par l'entreprise "BIEVRE BUS MOBILITES".....	1284
Décision de la directrice générale n° 2010-0353 du 09/06/2010 portant sur la modification de la ligne n° 020-149-009 "Antony (Antony RER) - Massy (Massy Verrières RER)" exploitée par l'entreprise "BIEVRE BUS MOBILITES"...	1285
Décision de la directrice générale n° 2010-0354 du 09/06/2010 portant sur la suppression de la ligne n° 020-149-010 "Antony (RER) - Antony (RER)" exploitée par l'entreprise "BIEVRE BUS MOBILITES".....	1286
Décision de la directrice générale n° 2010-0355 du 09/06/2010 portant sur la modification de la ligne n° 020-149-011 "Chatenay Malabry (Parc de Sceaux) - Chatenay Malabry (Parc de Sceaux)" exploitée par l'entreprise "BIEVRE BUS MOBILITES".....	1287
Décision de la directrice générale n° 2010-0356 du 09/06/2010 portant sur la modification de la ligne n° 020-149-012 "Antony/Sceaux (La Croix de Berny RER/Robinson) - Chatenay Malabry (Cyrano de Bergerac/Groupe scolaire Sophie Barat)" exploitée par l'entreprise "BIEVRE BUS MOBILITES".....	1288
Décision de la directrice générale n° 2010-0357 du 09/06/2010 portant sur la création de la ligne n° 020-149-013 "Antony (RER) - Bourg la Reine (RER)" exploitée par l'entreprise "BIEVRE BUS MOBILITES".....	1289
Décision de la directrice générale n° 2010-0358 du 09/06/2010 portant sur la création de la ligne n° 020-149-014 "Sceaux (Robinson RER) - Sceaux (Robinson RER)" exploitée par l'entreprise "BIEVRE BUS MOBILITES".....	1290
Décision de la directrice générale n° 2010-0359 du 09/06/2010 portant sur la suppression de la ligne n° 030-130-035 "Franconville (Gare) - Eaubonne (Hôpital Simone Veil)" exploitée par l'entreprise "CARS LACROIX".....	1291
Décision de la directrice générale n° 2010-0360 du 09/06/2010 portant sur la modification de la ligne n° 039-039-005 "Briis sous Forges (Gare autoroutière) - Briis sous Forges (Gare autoroutière)" exploitée par	

l'entreprise "SERVICES AUTOMOBILES DE LA VALLEE DE CHEVREUSE".....	1292
Décision de la directrice générale n° 2010-0361 du 09/06/2010 portant sur la modification de la ligne n° 039-039-007 "Orsay (Gare RER) - Saint Arnoult en Yvelines (Fosse aux chevaux)" exploitée par l'entreprise "SERVICES AUTOMOBILES DE LA VALLEE DE CHEVREUSE".....	1293
Décision de la directrice générale n° 2010-0362 du 09/06/2010 portant sur la modification de la ligne n° 039-039-013 "Saint Rémy les Chevreuse (Gare RER) - Limours (Lycée Jules Verne)" exploitée par l'entreprise "SERVICES AUTOMOBILES DE LA VALLEE DE CHEVREUSE".....	1294
Décision de la directrice générale n° 2010-0363 du 09/06/2010 portant sur la suppression de la ligne n° 039-039-014 "Orsay (Gare RER) - Forges les Bains (Bajolet)" exploitée par l'entreprise "SERVICES AUTOMOBILES DE LA VALLEE DE CHEVREUSE".....	1295
Décision de la directrice générale n° 2010-0364 du 09/06/2010 portant sur la modification de la ligne n° 039-039-015 "Orsay (Gare RER) - Orsay (Gare RER)" exploitée par l'entreprise "SERVICES AUTOMOBILES DE LA VALLEE DE CHEVREUSE".....	1296
Décision de la directrice générale n° 2010-0365 du 09/06/2010 portant sur la modification de la ligne n° 039-039-018 "Limours (Monument) - Arpajon (Gare SNCF)" exploitée par l'entreprise "SERVICES AUTOMOBILES DE LA VALLEE DE CHEVREUSE".....	1297
Décision de la directrice générale n° 2010-0366 du 09/06/2010 portant sur la modification de la ligne n°251-195-011 "Aincourt (Centre hospitalier) - Mantes la Jolie (Gare) " exploitée par l'entreprise "TIM BUS".....	1298
Décision de la directrice générale n° 2010-0367 du 09/06/2010 portant sur la modification de la ligne n°291-191-002 "Dourdan (Gare RER) - Orsay (Gare RER)" exploitée par l'entreprise "ALBATRANS".....	1299
Décision de la directrice générale n° 2010-0368 du 09/06/2010 portant sur la modification de la ligne n°291-191-003 "Dourdan (Gare RER) - Massy Palaiseau (Gare RER) " exploitée par l'entreprise "ALBATRANS".....	1300
<u>Qualité de service</u>	
Décision de la directrice générale n°2010-0406 du 11 juin 2010 – Programme d’utilisation du produit des amendes 2010 – Opérations inférieures à 200 000 €.....	1301
Décision de la directrice générale n°2010-0411 du 11 juin 2010 – Programme d’utilisation du produit des amendes 2010 – Opérations comprises entre 200 000 € et 2 000 000 €.....	1303
<u>Délégations de signature</u>	
Décision de la directrice générale n°2010-0413 du 30/06/2010 portant délégation de signature.....	1305
Décision de la directrice générale n°2010-0414 du 30/06/2010 portant délégation de signature.....	1306

Décision de la directrice générale n°2010-0415 du 30/06/2010 portant délégation de signature.....	1307
Décision de la directrice générale n°2010-0416 du 30/06/2010 portant délégation de signature.....	1309
Décision de la directrice générale n°2010-0417 du 30/06/2010 portant délégation de signature.....	1310
Décision de la directrice générale n°2010-0418 du 30/06/2010 portant délégation de signature.....	1311
Décision de la directrice générale n°2010-0419 du 30/06/2010 portant délégation de signature.....	1312
Décision de la directrice générale n°2010-0420 du 30/06/2010 portant délégation de signature.....	1313
Décision de la directrice générale n°2010-0421 du 30/06/2010 portant délégation de signature.....	1315
Décision de la directrice générale n°2010-0422 du 30/06/2010 portant délégation de signature.....	1316
Décision de la directrice générale n°2010-0423 du 30/06/2010 portant délégation de signature.....	1317
Décision de la directrice générale n°2010-0424 du 30/06/2010 portant délégation de signature.....	1318
<i>Décision du mois de juillet</i>	
Décision de la directrice générale n°2010-0453 du 19/07/2010 portant délégation de signature.....	1319
<u>Versement de transport</u>	
Décision de la directrice générale n° 2010-0334 du 08/06/2010 relative à l'exonération du versement de transport.....	1321
Décision de la directrice générale n° 2010-0335 du 08/06/2010 relative à l'exonération du versement de transport.....	1324
Décision de la directrice générale n° 2010-0336 du 08/06/2010 relative à l'exonération du versement de transport.....	1327
Décision de la directrice générale n° 2010-0337 du 08/06/2010 relative à l'exonération du versement de transport.....	1329
Décision de la directrice générale n° 2010-0338 du 08/06/2010 relative à l'exonération du versement de transport.....	1331
Décision de la directrice générale n° 2010-0339 du 08/06/2010 relative à l'exonération du versement de transport.....	1333

Décision de la directrice générale n° 2010-0409 du 23/06/2010 relative à l'exonération du versement de transport.....	1336
Décision de la directrice générale n° 2010-0410 du 23/06/2010 relative à l'exonération du versement de transport.....	1338

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2010/0369

Séance du 7 juillet 2010



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

LIGNE MOBILIEEN 011 011 019 - LES MUREAUX - ORGEVAL - VERSAILLES (RG)

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° 2010/0369 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 1^{er} juillet 2010 et de la Commission économique et tarifaire du 2 juillet 2010

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver le contrat d'exploitation de type 2 pour la ligne Mobilieen 011 011 019 joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec Véolia Transport ;

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

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

Jean-Paul HUCHON

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

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, SA au capital de 195 936 240 €, inscrite au RCS de Nanterre sous le n° B383 607 090, dont le siège social est situé au Parc des Fontaines, 169 avenue Georges Clémenceau 92735 Nanterre Cedex, représentée par Monsieur Bernard BOUVROT, Directeur de l'Etablissement d'Ecquevilly, situé 4 à 6 rue de la Chamoiserie, 78920 ECQUEVILLY.

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	93
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.

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

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

Article 17 - Prévention et sûreté

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

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

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

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

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

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

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

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

Renforcement du travail de prévention et des actions de sensibilisation :

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

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

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

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

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

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

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

2. Informations à communiquer au STIF :

Prévention :

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

Statistiques sûreté :

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

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

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

Suivi des investissements :

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

3. Suivi des indicateurs de qualité de service :

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

Article 18 - Lutte contre la fraude.

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

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

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

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

Dans ce cadre l'entreprise doit :

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

2. Informations à communiquer au STIF :

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

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

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

CHAPITRE III - Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité

Article 19 - Equipement et suivi des véhicules.

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

- Les véhicules doivent être équipés de l'ensemble des équipements embarqués nécessaires au transport des voyageurs dans des conditions de voyage optimales :
 - Valideurs de titre de transport ;
 - Boutons de demande d'arrêt ou affichette indiquant la démarche à suivre ;
 - Bouton de commande de porte lorsqu'ils existent ;
 - Palettes ou dispositifs d'aide à l'embarquement des personnes à mobilité réduite (au fur et à mesure du déploiement de ces équipements) ;
 - Equipements de sûreté (au fur et à mesure du déploiement de ces équipements) ;
 - Dispositifs dynamiques d'information visuelle, d'information sonore, de Haut-parleur à la porte avant (au fur et à mesure du déploiement de ces équipements).
- L'Entreprise est responsable de la gestion et du maintien en état de marche des véhicules et des équipements embarqués, y compris 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'Ile-de-France sont exclues du champ d'application du contrat. Elles ne peuvent en aucun cas être prises en compte dans le calcul des contributions du STIF issu du compte financier prévisionnel sous-jacent au contrat.

Article 35-3 -

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

1. Échanges STIF / Entreprise.

L'Entreprise présente au moins une fois par an, par écrit au cours d'une réunion, son plan prévisionnel de communication de façon aussi détaillée que possible (brief simplifié, dates, actions d'accompagnement...) ainsi que la liste des 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. 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 du de l'Entreprise. Ces documents sont joints en Annexe D.3 aux présentes.

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

La mise à disposition des installations comporte précisément :

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

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

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

Article 38-3 - Cession-mise au rebut

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

Article 39 - Biens propres.

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

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

Article 40 - Biens de reprise.

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

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

CHAPITRE II - OBLIGATIONS RELATIVES AUX BIENS

Article 41 - Entretien et maintenance.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 42 - Renouvellement et rénovation.

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

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

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

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

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

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

Article 43 - Matériel roulant.

Article 43-1 - Parc de matériel roulant.

L'âge des véhicules est calculé au 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 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'utilisateur et des tiers le cas échéant, les coûts d'exploitation, les objectifs de qualité de service et les recettes prévisionnelles.

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

Article 46-1 - Principes généraux

L'acquisition des matériels prévus au plan d'investissement ou la réalisation de travaux ne peuvent être engagés qu'après et sur la base de l'accord écrit du STIF.

L'instruction réalisée par le STIF permet, sur la base du dossier remis par l'Entreprise et d'échanges complémentaires, de valider l'opportunité de la réalisation de l'investissement, notamment sur les aspects suivants :

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

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

- un courrier daté du transporteur => demande de paiement

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

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

Article 46-2 - Véhicules

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

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

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

Article 46-3 - Autres équipements que le matériel roulant

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

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

L'Entreprise rend compte annuellement au STIF, dans le cadre du comité de suivi et du rapport annuel, de la réalisation du programme d'investissement.

L'Entreprise tient à jour annuellement un tableau suivi du programme d'investissement présentant :

- Les dépenses d'investissement réalisées par famille/opération ;
- Les coûts prévisionnels du programme d'investissement par famille/opération.

L'Entreprise adjoint à ce tableau un commentaire permettant d'expliquer les décalages entre les dépenses réalisées et les coûts prévisionnels.

Dans le cas où l'Entreprise ne réaliserait pas l'intégralité du plan d'investissement contractuel, elle s'engage à reverser la différence entre le montant des dépenses (dotation aux amortissements et frais financiers associés) réalisées et le montant des dépenses (dotation aux amortissements et frais financiers associés) prévues au programme d'investissement. Si l'investissement est simplement décalé, le plan d'investissement est décalé d'autant (début et fin de la comptabilisation).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TITRE VII - REGIME FINANCIER

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

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

La clarté du mécanisme de rémunération :

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

Sa lisibilité :

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

CHAPITRE I - LA REMUNERATION

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

Article 49 - Principes généraux relatifs à la rémunération.

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

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

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

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

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

Les ressources de l'Entreprise sont les suivantes :

- **les recettes de trafic collectées et les contributions liées aux recettes reconstituées**, telles que modulées du partage de risque 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. 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 -

Article 63-3 - 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 63-4 - 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 Annexes B.1 et 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 :

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

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.

Sans objet

Article 66 - Règlement des acomptes mensuels.

Les acomptes mensuels sont établis sur la base du montant des contributions C11, C13 et C2 définies aux Article 53-2 - et Article 53-3 -. Ils sont versés mensuellement, sur la base d'un échéancier annuel.

L'Entreprise transmet au STIF un échéancier des versements mensuels de l'année n, le 15 du mois de décembre n-1 et le 15 du mois précédent la hausse tarifaire pour l'année n. Lorsque les dates de versement prévues ci-après se trouvent être un jour non ouvré, les versements correspondants sont effectués le dernier jour ouvré qui précède.

L'Entreprise transmet par courrier au STIF la facture d'acompte correspondante le 20 du mois qui précède le mois de la facturation, la date figurant sur le cachet de La Poste, ou son équivalent faisant foi.

En cas de non-respect du calendrier des versements mensuels des concours publics par le STIF, le STIF verse des intérêts de retard, sur la base du nombre de jours de retard et du taux EONIA connu à la date de facturation. Tout retard dans la transmission de la facture par l'Entreprise décale d'autant la date limite de versement par le STIF.

Les contributions du STIF sont versées par le STIF selon les modalités définies aux Article 66-1 -, Article 66-3 - et Article 66-4 -.

Article 66-1 - Règlement des acomptes mensuels de la contribution C11.

Les acomptes pour la contribution forfaitaire C11 sont versés le 26 de chaque mois sur la base des montants C11n0 prévus à l'Article 53-2 -, actualisés par application de la formule suivante :

$$C11n = C11n0 * In$$

Avec In : dernière indexation définitive connue pour la contribution C11 augmentée de l'inflation prévisionnelle retenue dans le projet de loi de finances pour l'année n.

Avec C11no : le C11 prévue pour l'année n et stipulé à l'Annexe F.4.

Article 66-2 - Règlement des acomptes mensuels de la contribution C12.

Les acomptes pour la contribution C12 sont versés le 26 de chaque mois sur la base des montants C12n0 prévus à l'Article 53-2 --, actualisés par application de la formule suivante :

$$C12n = C12n0 * In$$

Avec In : dernière indexation définitive connue pour la contribution C12 augmentée de l'inflation prévisionnelle retenue dans le projet de loi de finances pour l'année n.

Avec C12no : le C12 prévue pour l'année n et stipulé à l'Annexe F.4.

Article 66-3 - : Règlement des acomptes mensuels des contributions liées aux recettes de trafic reconstituées.

Les acomptes pour les contributions liées aux recettes de trafic reconstituées (CRR) sont versés le 26 de chaque mois.

Ces acomptes sont calculés avec les prix de l'année en cours et sur la base des derniers comptages intégrés conformément à l'Annexe E.2.

Article 66-4 - : Règlement des acomptes mensuels de la contribution C2.

Les acomptes pour la contribution forfaitaire C2 sont versés le 26 de chaque mois sur la base des montants C2n0 prévus à l'Article 53-3 -, actualisés par application de la formule suivante :

$$C2n = C2n0 * In$$

Avec In : dernière indexation définitive connue pour la contribution C2 augmentée de l'inflation prévisionnelle retenue dans le projet de loi de finances pour l'année n.

Article 66-5 - : Règlement des subventions véhicule

Les subventions actualisées véhicules sont versées dans un délai de 3 mois à compter de la réception du dossier complet (cf. Article 46-1 -).

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

Article 67 - Facturation annuelle

Article 67-1 - : Indexation.

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

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

$$K11_n = X_N \left(a \frac{S_n}{S_0} + b \frac{C_n}{C_0} + c \frac{IPS_n}{IPS_0} \right)$$

Avec $a+b+c = 1$

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

$C11_{n_0}$ = 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 mensuel 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 :

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

[La valeur de d correspond aux frais financiers et celle de e correspond aux dotations aux amortissements de chaque contrat, elles figurent en Annexe F.4]

3. Le montant annuel forfaitaire de subvention véhicule est indexé chaque année par application de la formule suivante

avec $S_n = S_{n_0} \times K3_n$; avec

$$K3_n = \left(\frac{IPA \& A_n}{IPA \& A_0} \right)$$

Avec

S_{n_0} = forfait contractuel de subvention exprimé en euros 2008 pour l'année n, correspondant aux montants indiqués dans l'Annexe F.4

IPA&A : IP de l'offre intérieure des produits industriels - Autobus et autocars, (indices mensuels) (www.indices.insee.fr ; identifiant : - 1559272) ; $S_0 = 104,76$

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 - Reglement de la facture annuelle

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

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

L'Entreprise établit également un avoir correspondant :

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

La facture annuelle reprend :

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

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

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

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

Les factures sont accompagnées des pièces justificatives suivantes :

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

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

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

CHAPITRE VII - FISCALITE

Article 68 - Fiscalité

Article 68-1 - : Généralités.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TITRE VIII - MODALITES D'EXECUTION DU CONTRAT

CHAPITRE I - INFORMATION, SUIVI ET CONTROLE

Article 69 - Informations sur l'exécution du contrat

Article 69-1 - : Principes généraux

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

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

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

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

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

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

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

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

1 Information trimestrielle

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

2 Information annuelle

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

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

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

Article 69-3 - Rapport annuel

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

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

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

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

Le présent rapport est remis au STIF entre le 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 sont traitées selon les règles comptables en vigueur, dans le cadre de la facture annuelle

Article 76 - Sanctions coercitives.

Le STIF peut procéder à la mise en régie provisoire aux frais de l'Entreprise, sauf cas de force majeure ou causes exonératoires de responsabilité, dans les hypothèses suivantes :

- La sécurité publique vient à être compromise. L'exécution d'office est précédée d'une mise en demeure restée sans effet dans un délai fixé par le STIF et approprié au cas d'espèce.
- Si le service n'est pas exécuté ou s'il n'est exécuté que partiellement, le STIF peut également prendre provisoirement, aux frais de l'Entreprise, toutes les mesures nécessaires à la continuité de l'exploitation du service.

Article 77 - Sanction résolutoire.

Sauf cas de force majeure ou causes exonératoires de responsabilité, le STIF peut résilier la convention de plein droit et sans qu'il soit besoin de remplir aucune formalité judiciaire, notamment dans les cas suivants :

- liquidation judiciaire de l'Entreprise ;
- dissolution de l'Entreprise ;
- cession du bénéfice du présent contrat à un tiers sans son autorisation ;
- radiation devenue définitive de l'Entreprise du registre des transports valant interdiction pour cette dernière d'exercer l'activité de transport public routier ;
- interruption non justifiée de plus de 30 jours consécutifs de l'exploitation de tout ou partie des services ;
- manquement grave ou répété des engagements contractuels pris par l'Entreprise à travers le présent contrat, après une mise en demeure non suivie d'effet dans le délai d'un mois ;
- manquement grave ou répété en matière de sécurité, et notamment de défaut grave d'entretien des installations ou du matériel mettant en péril les usagers par l'Entreprise.

La résiliation requiert une délibération du Conseil du STIF, notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception. Cette mesure devra être précédée d'une mise en demeure restée sans effet dans le délai de 10 jours.

En cas de résiliation anticipée et quel qu'en soit le motif, toutes dispositions stipulées au présent contrat qui en régleraient la fin trouveront à s'appliquer pleinement.

Article 78 - Résiliation.

Le STIF peut résilier unilatéralement le présent contrat à tout moment pour des motifs d'intérêt général. Cette résiliation est notifiée à l'Entreprise par lettre recommandée avec accusé de réception et moyennant un préavis de neuf (9) mois.

En cas de rupture anticipée du présent contrat à l'initiative du STIF pour des motifs d'intérêt général, celui-ci s'engage à verser à l'Entreprise, en réparation du préjudice subi, une indemnité conforme à la législation et aux principes jurisprudentiels en vigueur.

Les sommes dues à l'Entreprise au titre du présent article sont versées dans les trois mois de la date de résiliation.

De la même façon, l'Entreprise peut résilier le contrat moyennant un préavis de neuf (9) mois à tout moment des présentes, sans préjudice des dommages et intérêts auxquels celle-ci peut être tenue par ailleurs.

Article 79 - Sort des biens en fin de convention.

Article 79-1 - Biens appartenant au STIF.

A l'échéance normale ou anticipée du contrat, l'Entreprise est tenue de remettre au STIF, en état normal d'entretien et à titre gratuit, tous les biens et équipements mis à sa disposition par le STIF, sur le fondement de l'Article 38 - et des 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 -
Article 79-3 - Biens de reprise.

1. Etat des biens

Sur demande expresse du STIF, l'Entreprise s'oblige à lui fournir, dans un délai de 15 jours consécutifs à sa demande et sous peine de sanctions pécuniaires, telles que prévues dans l'Article 75 -, un état détaillé, immobilisation par immobilisation, de tous les biens figurant à l'actif du bilan de l'Entreprise faisant ressortir les biens (brut, amortissements, net et subventions associées) nécessaires à l'exécution du service. Cet état sera complété, le cas échéant, du descriptif des biens faisant l'objet de leasing et de toutes opérations déconsolidantes.

2. Matériel roulant

Le STIF ou le successeur éventuel de l'entreprise, rachète à l'Entreprise tout ou partie du matériel roulant qu'il jugerait nécessaires à l'exploitation, à sa valeur contractuelle nette des amortissements contractuels, minorée de la quote-part des subventions qui restent à reprendre.

Ainsi, l'entreprise restitue au STIF la part des subventions qui lui ont été versées et non reprises en fin de contrat.

2 mois avant la fin du contrat, un expert, désigné en commun accord entre le STIF et l'entreprise, détermine :

i. la valeur marchande théorique du parc compte tenu de son niveau d'équipement et de son âge et du kilométrage,

ii. La valeur marchande réelle du parc qu'il examine

Si la valeur réelle est inférieure à la valeur théorique, l'entreprise verse la différence au STIF (ou cette somme est déduite du reste à payer par le STIF ou le candidat retenu) ; en cas de mauvais entretien, le STIF a également la possibilité de percevoir cette somme ET de ne pas reprendre les véhicules (ni le STIF ni le candidat retenu ne paient la valeur résiduelle figurant dans le plan d'investissement).

L'Entreprise ne peut en aucun cas, refuser ou s'opposer de quelque manière que ce soit à la reprise du matériel décidée par le STIF.

3. Installations fixes

1 – Les parties prennent acte de ce que l'entrée en vigueur du règlement n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, dit règlement OSP, conduira à terme à ce que les lignes de transport de voyageurs par autobus ou autocar soient attribuées après mise en concurrence en région Ile-de-France.

Les Parties reconnaissent dès à présent que les dépôts d'autobus sont des infrastructures dont la disponibilité est essentielle afin d'assurer une égalité entre les candidats dans la perspective de cette future mise en concurrence .

2 – Le STIF s'engage à informer régulièrement et complètement son cocontractant de la préparation des conditions d'entrée en vigueur du règlement OSP et notamment des modalités de mise en concurrence qui seront envisagées. Le STIF informera également son cocontractant de la politique foncière qu'il envisage à l'égard des dépôts d'autobus, afin de mettre en œuvre une concertation avec les personnes concernées.

3 – Le cocontractant s'engage à porter à la connaissance du STIF l'ensemble des éléments matériels juridiques, techniques et financiers, se rapportant à la situation foncière des dépôts qu'il utilise pour la réalisation de l'offre de référence. Sur la base de ces informations, les Parties s'engagent à mener de bonne foi des discussions sur la question foncière dans la

perspective de la mise en œuvre du règlement OSP. Ces discussions doivent permettre l'adoption par les Parties d'un Document de Traitement de la question foncière tenant compte de la spécificité de chaque dépôt, et notamment de leur affectation, en tout ou partie, pour la réalisation du service de référence..

[4 - Le cocontractant s'engage à faire ses meilleurs efforts afin de faire participer aux discussions prévue au point 3 le ou les propriétaires des terrains et des installations correspondant aux dépôts d'autobus utilisés dans le cadre de la réalisation de l'offre de référence. (cette stipulation n'est pas applicable dans les contrats que lorsque l'exploitant n'est pas le propriétaire des dépôts)]

5 - Si le Document de Traitement cité au point 3 ci-dessus le prévoit, et pour les dépôts qu'il retient les Parties s'engagent à mener de bonne foi une discussion portant sur la valorisation des dépôts d'autobus et notamment sur la valorisation des terrains et des installations [et sur la définition d'une valeur locative (dans le cas où l'exploitant est également propriétaire des dépôts)].

Cette valorisation sera réalisée sur la base des principes suivants :

- prise en considération de la nature subventionnée de l'activité de service public exercée grâce aux dépôts,
- transparence quant aux conditions de financement de ces équipements,
- valorisation et rémunération réaliste de ces actifs sur la base de modèles économiques de moyen / long terme,
- avis préalable des domaines et / ou d'un expert immobilier désigné d'un commun accord entre le STIF et l'entreprise...

6 - Les parties conviennent d'établir dans les 6 mois de la signature de la présente convention un calendrier des modalités de mise en œuvre des engagements pris aux points 1 à 5 du présent article. Ce calendrier prévoit au moins un bilan annuel de la mise en œuvre de ces engagements.

Article 79-4 - Biens propres.

Les biens propres restent la propriété de l'entreprise à l'issue du contrat. Les logiciels nécessaires à l'exécution du service dont l'Entreprise reste propriétaire peuvent faire l'objet d'une licence d'utilisation accordée au STIF

Article 79-5 - Les opérations de remplacement (projet)

Les opérations visées par le présent article sont celles permettant le remplacement d'un immeuble ou d'une dépendance d'immeuble nécessaire à la réalisation du service public par d'autres installations répondant mieux aux exigences de l'exploitation ou de la technique (les « opérations de remplacement »).

Une opération de Remplacement a pour objet le financement, en tout ou en partie, de la construction, l'aménagement ou l'acquisition d'un bien nécessaire à la poursuite de l'activité de l'Entreprise.

Compte tenu de la complexité des opérations en cause, et notamment de leur déroulement selon une durée importante qui ne trouvera sa conclusion qu'une fois levés les divers aléas contractuels et administratifs auxquels leur mise en œuvre est subordonnée, le processus décisionnel se déroulera en deux phases :

1. Accord de Principe.

Afin d'obtenir l'accord de principe du STIF l'autorisant à entreprendre une opération de remplacement, l'Entreprise devra présenter au STIF un dossier détaillé précisant tout à la fois les remplacements prévus et justifiant les aliénations et éventuelles acquisitions envisagées.

Ce dossier comprendra l'ensemble des éléments qu'aura pu recueillir l'Entreprise, en phase de faisabilité, de nature à étayer sa démarche :

- aspect stratégique et technique de l'opération,
- montage juridique envisagé et analyse des raisons pour lesquelles le montage proposé est retenu,
- partenaires 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 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.2: Règlement d'exploitation
- Annexe A.3: Service de référence
- Annexe A.4: Autres Conventions
- Annexe A.5: Tableau de bord 1-Suivi de la non-réalisation
- Annexe A.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 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise

TABLE DES ANNEXES

A. OFFRE	101
Annexe A.1 Liste des lignes exploitées dans le cadre de la présente convention ;	101
Annexe A.2 Cahier des charges Régional et Règlement d'exploitation ...	102
Annexe A.3 Service de référence	103
Annexe A.4 Autres Conventions	104
Annexe A.5 Tableau de bord 1-Suivi de la non-réalisation.....	105
Annexe A.6 Tableau de bord 2-Suivi de l'offre de référence	106
B. QUALITE DE SERVICE.....	107
Annexe B.1 Système de qualité de service et indicateurs et tableaux de bord	107
Annexe B.2 Synthèse des objectifs de qualité de service et bonus-malus par indicateur.....	108
Annexe B.3 Protocole sur les échanges de données entre l'entreprise et la base de données communautaire du STIF et annexe technique	109
Annexe B.4 Plan d'information voyageurs pour la continuité du service	110
Annexe B.5 Modalités de remboursement des voyageurs en cas de grève	111
Annexe B.6 Tableau de bord-Suivi du remboursement voyageur.....	112
Annexe B.7 Formulaire des réclamations PMR.....	113
Annexe B.8 Information voyageurs	114
Annexe B.9 Application de la norme SIRI en Ile-de-France	115
Annexe B.10 Procédure d'alerte	116
Annexe B.11 Sans Objet	117
C. TARIFICATION	118
Annexe C.1 Données de validation et indicateurs de qualité associés	118
Annexe C.2 Conventions spécifiques	119
Annexe C.3 Charte du système télébillettique NAVIGO	120
Annexe C.4 Procédures de gestion du Ticket t+ ;	121
Annexe C.5 Carte scolaire.....	122
Annexe C.6 Réseau de dépositaires ;.....	123
Annexe C.7 Réseau d'Agences.....	124
Annexe C.8 Cahier des charges relatif à la gestion communautaire des produits tarifaires	125
Annexe C.9 Equipements de vente NAVIGO.....	126

D. BIENS ET INVESTISSEMENTS.....	127
Annexe D.1 Etat du parc de véhicules.....	127
Annexe D.2 Plan d'investissement.....	128
Annexe D.3 Etat des lieux et inventaire.....	129
Annexe D.4 Modèle contractuel de « dossier technique » à faire valider avant tout achat de véhicule	130
Annexe D.5 Âge du parc	131
E. REGIME FINANCIER	132
Annexe E.1 Compte financier prévisionnel du contrat (annexe confidentielle) 132	
Annexe E.2 Evaluation du trafic par les comptages	133
Annexe E.3 Objectifs de recettes voyageurs.....	134
Annexe E.4 Modèle de facture de régularisation annuelle	135
F. AUTRES ANNEXES	136
Annexe F.1 Marques	136
Annexe F.2 Tableaux du rapport annuel (volet général et volet financier)137	
Annexe F.3 Garantie bancaire / Engagement de la Société Mère.....	138
Annexe F.4 Spécificités du réseau	139
Annexe F.5 Schéma Directeur d'Accessibilité - Lignes retenues et échancier proposé	140
Annexe F.6 Charte d'habillement.....	141
Annexe F.7 Prescriptions relatives à l'équipement des véhicules	142

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2010/0370

Séance du 7 juillet 2010



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

LIGNE MOBILIEU 012 012 001 - VERSAILLES - ST-GERMAIN-EN-LAYE

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 Île-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ;
- VU** 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° 2010/0370 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 1^{er} juillet 2010 et de la Commission économique et tarifaire du 2 juillet 2010

Après en avoir délibéré,

DECIDE

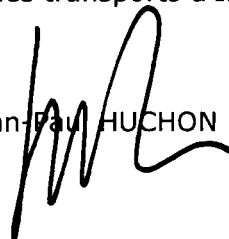
ARTICLE 1 : d'approuver le contrat d'exploitation de type 2 pour la ligne Mobilien 012 012 001 joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec Véolia Transport ;

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

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

Jean-Paul HUCHON



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, SA au capital 293 072 240 € inscrite au RCS de Nanterre (n° SIREN B 383 607 090) dont le siège est situé au 169 avenue Georges Clémenceau, 92735 Nanterre, représentée par Olivier Jilet en sa qualité de Directeur.

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 1er 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.

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

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

Article 17 - Prévention et sûreté

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

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

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

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

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

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

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

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

Renforcement du travail de prévention et des actions de sensibilisation :

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

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

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

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

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

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

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

2. Informations à communiquer au STIF :

Prévention :

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

Statistiques sûreté :

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

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

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

Suivi des investissements :

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

3. Suivi des indicateurs de qualité de service :

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

Article 18 - Lutte contre la fraude.

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

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

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

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

Dans ce cadre l'entreprise doit :

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

2. Informations à communiquer au STIF :

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

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

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

CHAPITRE III - Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité

Article 19 - Equipement et suivi des véhicules.

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

- Les véhicules doivent être équipés de l'ensemble des équipements embarqués nécessaires au transport des voyageurs dans des conditions de voyage optimales :
 - Valideurs de titre de transport ;
 - Boutons de demande d'arrêt ou affichette indiquant la démarche à suivre ;
 - Bouton de commande de porte lorsqu'ils existent ;
 - Palettes ou dispositifs d'aide à l'embarquement des personnes à mobilité réduite (au fur et à mesure du déploiement de ces équipements) ;
 - Equipements de sûreté (au fur et à mesure du déploiement de ces équipements) ;
 - Dispositifs dynamiques d'information visuelle, d'information sonore, de Haut-parleur à la porte avant (au fur et à mesure du déploiement de ces équipements).
- L'Entreprise est responsable de la gestion et du maintien en état de marche des véhicules et des équipements embarqués, y compris 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 -

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. 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 du de l'Entreprise. Ces documents sont joints en Annexe D.3 aux présentes.

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

La mise à disposition des installations comporte précisément :

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

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

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

Article 38-3 - Cession-mise au rebut

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

Article 39 - Biens propres.

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

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

Article 40 - Biens de reprise.

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

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

CHAPITRE II - OBLIGATIONS RELATIVES AUX BIENS

Article 41 - Entretien et maintenance.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 42 - Renouvellement et rénovation.

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

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

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

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

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

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

Article 43 - Matériel roulant.

Article 43-1 - Parc de matériel roulant.

L'âge des véhicules est calculé au 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 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'utilisateur et des tiers le cas échéant, les coûts d'exploitation, les objectifs de qualité de service et les recettes prévisionnelles.

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

Article 46-1 - Principes généraux

L'acquisition des matériels prévus au plan d'investissement ou la réalisation de travaux ne peuvent être engagés qu'après et sur la base de l'accord écrit du STIF.

L'instruction réalisée par le STIF permet, sur la base du dossier remis par l'Entreprise et d'échanges complémentaires, de valider l'opportunité de la réalisation de l'investissement, notamment sur les aspects suivants :

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

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

- un courrier daté du transporteur => demande de paiement

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

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

Article 46-2 - Véhicules

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

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

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

Article 46-3 - Autres équipements que le matériel roulant

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

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

L'Entreprise rend compte annuellement au STIF, dans le cadre du comité de suivi et du rapport annuel, de la réalisation du programme d'investissement.

L'Entreprise tient à jour annuellement un tableau suivi du programme d'investissement présentant :

- Les dépenses d'investissement réalisées par famille/opération ;
- Les coûts prévisionnels du programme d'investissement par famille/opération.

L'Entreprise adjoint à ce tableau un commentaire permettant d'expliquer les décalages entre les dépenses réalisées et les coûts prévisionnels.

Dans le cas où l'Entreprise ne réaliserait pas l'intégralité du plan d'investissement contractuel, elle s'engage à reverser la différence entre le montant des dépenses (dotation aux amortissements et frais financiers associés) réalisées et le montant des dépenses (dotation aux amortissements et frais financiers associés) prévues au programme d'investissement. Si l'investissement est simplement décalé, le plan d'investissement est décalé d'autant (début et fin de la comptabilisation).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TITRE VII - REGIME FINANCIER

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

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

La clarté du mécanisme de rémunération :

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

Sa lisibilité :

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

CHAPITRE I - LA REMUNERATION

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

Article 49 - Principes généraux relatifs à la rémunération.

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

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

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

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

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

Les ressources de l'Entreprise sont les suivantes :

- **les recettes de trafic collectées et les contributions liées aux recettes reconstituées**, telles que modulées du partage de risque 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 :

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

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

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

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 :

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

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. 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 -

Article 63-3 - 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 63-4 - 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 Annexes B.1 et 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.

Sans objet

Article 66 - Règlement des acomptes mensuels.

Les acomptes mensuels sont établis sur la base du montant des contributions C11, C13 et C2 définies aux Article 53-2 - et Article 53-3 -. Ils sont versés mensuellement, sur la base d'un échéancier annuel.

L'Entreprise transmet au STIF un échéancier des versements mensuels de l'année n, le 15 du mois de décembre n-1 et le 15 du mois précédent la hausse tarifaire pour l'année n. Lorsque les dates de versement prévues ci-après se trouvent être un jour non ouvré, les versements correspondants sont effectués le dernier jour ouvré qui précède.

L'Entreprise transmet par courrier au STIF la facture d'acompte correspondante le 20 du mois qui précède le mois de la facturation, la date figurant sur le cachet de La Poste, ou son équivalent faisant foi.

En cas de non-respect du calendrier des versements mensuels des concours publics par le STIF, le STIF verse des intérêts de retard, sur la base du nombre de jours de retard et du taux EONIA connu à la date de facturation. Tout retard dans la transmission de la facture par l'Entreprise décale d'autant la date limite de versement par le STIF.

Les contributions du STIF sont versées par le STIF selon les modalités définies aux Article 66-1 -, Article 66-3 - et Article 66-4 -.

Article 66-1 - Règlement des acomptes mensuels de la contribution C11.

Les acomptes pour la contribution forfaitaire C11 sont versés le 26 de chaque mois sur la base des montants C11n0 prévus à l'Article 53-2 -, actualisés par application de la formule suivante :

$$C11n = C11n0 * In$$

Avec In : dernière indexation définitive connue pour la contribution C11 augmentée de l'inflation prévisionnelle retenue dans le projet de loi de finances pour l'année n.

Avec C11no : le C11 prévue pour l'année n et stipulé à l'Annexe F.4.

Article 66-2 - Règlement des acomptes mensuels de la contribution C12.

Les acomptes pour la contribution C12 sont versés le 26 de chaque mois sur la base des montants C12n0 prévus à l'Article 53-2 --, actualisés par application de la formule suivante :

$$C12n = C12n0 * In$$

Avec In : dernière indexation définitive connue pour la contribution C12 augmentée de l'inflation prévisionnelle retenue dans le projet de loi de finances pour l'année n.

Avec C12no : le C12 prévue pour l'année n et stipulé à l'Annexe F.4.

Article 66-3 - : Règlement des acomptes mensuels des contributions liées aux recettes de trafic reconstituées.

Les acomptes pour les contributions liées aux recettes de trafic reconstituées (CRR) sont versés le 26 de chaque mois.

Ces acomptes sont calculés avec les prix de l'année en cours et sur la base des derniers comptages intégrés conformément à l'Annexe E.2.

Article 66-4 - : Règlement des acomptes mensuels de la contribution C2.

Les acomptes pour la contribution forfaitaire C2 sont versés le 26 de chaque mois sur la base des montants C2n0 prévus à l'Article 53-3 -, actualisés par application de la formule suivante :

$$C2n = C2n0 * In$$

Avec In : dernière indexation définitive connue pour la contribution C2 augmentée de l'inflation prévisionnelle retenue dans le projet de loi de finances pour l'année n.

Article 66-5 - : Règlement des subventions véhicule

Les subventions actualisées véhicules sont versées dans un délai de 3 mois à compter de la réception du dossier complet (cf. Article 46-1 -).

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

Article 67 - Facturation annuelle

Article 67-1 - : Indexation.

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

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

$$K11_n = X_N \left(a \frac{S_n}{S_0} + b \frac{C_n}{C_0} + c \frac{IPS_n}{IPS_0} \right)$$

Avec $a+b+c = 1$

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

$C11_{n_0}$ = 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 mensuel 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 :

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

[La valeur de d correspond aux frais financiers et celle de e correspond aux dotations aux amortissements de chaque contrat, elles figurent en Annexe F.4]

3. Le montant annuel forfaitaire de subvention véhicule est indexé chaque année par application de la formule suivante

avec $S_n = S_{n_0} \times K3_n$; avec

$$K3_n = \left(\frac{IPA \& A_n}{IPA \& A_0} \right)$$

Avec

S_{n_0} = forfait contractuel de subvention exprimé en euros 2008 pour l'année n, correspondant aux montants indiqués dans l'Annexe F.4

IPA&A : IP de l'offre intérieure des produits industriels - Autobus et autocars, (indices mensuels) (www.indices.insee.fr ; identifiant : - 1559272) ; $S_0 = 104,76$

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 - Reglement de la facture annuelle

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

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

L'Entreprise établit également un avoir correspondant :

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

La facture annuelle reprend :

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

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

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

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

Les factures sont accompagnées des pièces justificatives suivantes :

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

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

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

CHAPITRE VII - FISCALITE

Article 68 - Fiscalité

Article 68-1 - : Généralités.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TITRE VIII - MODALITES D'EXECUTION DU CONTRAT

CHAPITRE I - INFORMATION, SUIVI ET CONTROLE

Article 69 - Informations sur l'exécution du contrat

Article 69-1 - : Principes généraux

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

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

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

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

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

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

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

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

1 Information trimestrielle

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

2 Information annuelle

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

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

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

Article 69-3 - Rapport annuel

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

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

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

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

Le présent rapport est remis au STIF entre le 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 sont traitées selon les règles comptables en vigueur, dans le cadre de la facture annuelle

Article 76 - Sanctions coercitives.

Le STIF peut procéder à la mise en régie provisoire aux frais de l'Entreprise, sauf cas de force majeure ou causes exonératoires de responsabilité, dans les hypothèses suivantes :

- La sécurité publique vient à être compromise. L'exécution d'office est précédée d'une mise en demeure restée sans effet dans un délai fixé par le STIF et approprié au cas d'espèce.
- Si le service n'est pas exécuté ou s'il n'est exécuté que partiellement, le STIF peut également prendre provisoirement, aux frais de l'Entreprise, toutes les mesures nécessaires à la continuité de l'exploitation du service.

Article 77 - Sanction résolutoire.

Sauf cas de force majeure ou causes exonératoires de responsabilité, le STIF peut résilier la convention de plein droit et sans qu'il soit besoin de remplir aucune formalité judiciaire, notamment dans les cas suivants :

- liquidation judiciaire de l'Entreprise ;
- dissolution de l'Entreprise ;
- cession du bénéfice du présent contrat à un tiers sans son autorisation ;
- radiation devenue définitive de l'Entreprise du registre des transports valant interdiction pour cette dernière d'exercer l'activité de transport public routier ;
- interruption non justifiée de plus de 30 jours consécutifs de l'exploitation de tout ou partie des services ;
- manquement grave ou répété des engagements contractuels pris par l'Entreprise à travers le présent contrat, après une mise en demeure non suivie d'effet dans le délai d'un mois ;
- manquement grave ou répété en matière de sécurité, et notamment de défaut grave d'entretien des installations ou du matériel mettant en péril les usagers par l'Entreprise.

La résiliation requiert une délibération du Conseil du STIF, notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception. Cette mesure devra être précédée d'une mise en demeure restée sans effet dans le délai de 10 jours.

En cas de résiliation anticipée et quel qu'en soit le motif, toutes dispositions stipulées au présent contrat qui en régleraient la fin trouveront à s'appliquer pleinement.

Article 78 - Résiliation.

Le STIF peut résilier unilatéralement le présent contrat à tout moment pour des motifs d'intérêt général. Cette résiliation est notifiée à l'Entreprise par lettre recommandée avec accusé de réception et moyennant un préavis de neuf (9) mois.

En cas de rupture anticipée du présent contrat à l'initiative du STIF pour des motifs d'intérêt général, celui-ci s'engage à verser à l'Entreprise, en réparation du préjudice subi, une indemnité conforme à la législation et aux principes jurisprudentiels en vigueur.

Les sommes dues à l'Entreprise au titre du présent article sont versées dans les trois mois de la date de résiliation.

De la même façon, l'Entreprise peut résilier le contrat moyennant un préavis de neuf (9) mois à tout moment des présentes, sans préjudice des dommages et intérêts auxquels celle-ci peut être tenue par ailleurs.

Article 79 - Sort des biens en fin de convention.

Article 79-1 - Biens appartenant au STIF.

A l'échéance normale ou anticipée du contrat, l'Entreprise est tenue de remettre au STIF, en état normal d'entretien et à titre gratuit, tous les biens et équipements mis à sa disposition par le STIF, sur le fondement de l'Article 38 - et des 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 -
Article 79-3 - Biens de reprise.

1. Etat des biens

Sur demande expresse du STIF, l'Entreprise s'oblige à lui fournir, dans un délai de 15 jours consécutifs à sa demande et sous peine de sanctions pécuniaires, telles que prévues dans l'Article 75 -, un état détaillé, immobilisation par immobilisation, de tous les biens figurant à l'actif du bilan de l'Entreprise faisant ressortir les biens (brut, amortissements, net et subventions associées) nécessaires à l'exécution du service. Cet état sera complété, le cas échéant, du descriptif des biens faisant l'objet de leasing et de toutes opérations déconsolidantes.

2. Matériel roulant

Le STIF ou le successeur éventuel de l'entreprise, rachète à l'Entreprise tout ou partie du matériel roulant qu'il jugerait nécessaires à l'exploitation, à sa valeur contractuelle nette des amortissements contractuels, minorée de la quote-part des subventions qui restent à reprendre.

Ainsi, l'entreprise restitue au STIF la part des subventions qui lui ont été versées et non reprises en fin de contrat.

2 mois avant la fin du contrat, un expert, désigné en commun accord entre le STIF et l'entreprise, détermine :

i. la valeur marchande théorique du parc compte tenu de son niveau d'équipement et de son âge et du kilométrage,

ii. La valeur marchande réelle du parc qu'il examine

Si la valeur réelle est inférieure à la valeur théorique, l'entreprise verse la différence au STIF (ou cette somme est déduite du reste à payer par le STIF ou le candidat retenu) ; en cas de mauvais entretien, le STIF a également la possibilité de percevoir cette somme ET de ne pas reprendre les véhicules (ni le STIF ni le candidat retenu ne paient la valeur résiduelle figurant dans le plan d'investissement).

L'Entreprise ne peut en aucun cas, refuser ou s'opposer de quelque manière que ce soit à la reprise du matériel décidée par le STIF.

3. Installations fixes

1 – Les parties prennent acte de ce que l'entrée en vigueur du règlement n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, dit règlement OSP, conduira à terme à ce que les lignes de transport de voyageurs par autobus ou autocar soient attribuées après mise en concurrence en région Ile-de-France.

Les Parties reconnaissent dès à présent que les dépôts d'autobus sont des infrastructures dont la disponibilité est essentielle afin d'assurer une égalité entre les candidats dans la perspective de cette future mise en concurrence .

2 – Le STIF s'engage à informer régulièrement et complètement son cocontractant de la préparation des conditions d'entrée en vigueur du règlement OSP et notamment des modalités de mise en concurrence qui seront envisagées. Le STIF informera également son cocontractant de la politique foncière qu'il envisage à l'égard des dépôts d'autobus, afin de mettre en œuvre une concertation avec les personnes concernées.

3 – Le cocontractant s'engage à porter à la connaissance du STIF l'ensemble des éléments matériels juridiques, techniques et financiers, se rapportant à la situation foncière des dépôts qu'il utilise pour la réalisation de l'offre de référence. Sur la base de ces informations, les Parties s'engagent à mener de bonne foi des discussions sur la question foncière dans la

perspective de la mise en œuvre du règlement OSP. Ces discussions doivent permettre l'adoption par les Parties d'un Document de Traitement de la question foncière tenant compte de la spécificité de chaque dépôt, et notamment de leur affectation, en tout ou partie, pour la réalisation du service de référence..

[4 - Le cocontractant s'engage à faire ses meilleurs efforts afin de faire participer aux discussions prévue au point 3 le ou les propriétaires des terrains et des installations correspondant aux dépôts d'autobus utilisés dans le cadre de la réalisation de l'offre de référence. (cette stipulation n'est pas applicable dans les contrats que lorsque l'exploitant n'est pas le propriétaire des dépôts)]

5 - Si le Document de Traitement cité au point 3 ci-dessus le prévoit, et pour les dépôts qu'il retient les Parties s'engagent à mener de bonne foi une discussion portant sur la valorisation des dépôts d'autobus et notamment sur la valorisation des terrains et des installations [et sur la définition d'une valeur locative (dans le cas où l'exploitant est également propriétaire des dépôts)].

Cette valorisation sera réalisée sur la base des principes suivants :

- prise en considération de la nature subventionnée de l'activité de service public exercée grâce aux dépôts,
- transparence quant aux conditions de financement de ces équipements,
- valorisation et rémunération réaliste de ces actifs sur la base de modèles économiques de moyen / long terme,
- avis préalable des domaines et / ou d'un expert immobilier désigné d'un commun accord entre le STIF et l'entreprise...

6 - Les parties conviennent d'établir dans les 6 mois de la signature de la présente convention un calendrier des modalités de mise en œuvre des engagements pris aux points 1 à 5 du présent article. Ce calendrier prévoit au moins un bilan annuel de la mise en œuvre de ces engagements.

Article 79-4 - Biens propres.

Les biens propres restent la propriété de l'entreprise à l'issue du contrat. Les logiciels nécessaires à l'exécution du service dont l'Entreprise reste propriétaire peuvent faire l'objet d'une licence d'utilisation accordée au STIF

Article 79-5 - Les opérations de remplacement (projet)

Les opérations visées par le présent article sont celles permettant le remplacement d'un immeuble ou d'une dépendance d'immeuble nécessaire à la réalisation du service public par d'autres installations répondant mieux aux exigences de l'exploitation ou de la technique (les « opérations de remplacement »).

Une opération de Remplacement a pour objet le financement, en tout ou en partie, de la construction, l'aménagement ou l'acquisition d'un bien nécessaire à la poursuite de l'activité de l'Entreprise.

Compte tenu de la complexité des opérations en cause, et notamment de leur déroulement selon une durée importante qui ne trouvera sa conclusion qu'une fois levés les divers aléas contractuels et administratifs auxquels leur mise en œuvre est subordonnée, le processus décisionnel se déroulera en deux phases :

1. Accord de Principe.

Afin d'obtenir l'accord de principe du STIF l'autorisant à entreprendre une opération de remplacement, l'Entreprise devra présenter au STIF un dossier détaillé précisant tout à la fois les remplacements prévus et justifiant les aliénations et éventuelles acquisitions envisagées.

Ce dossier comprendra l'ensemble des éléments qu'aura pu recueillir l'Entreprise, en phase de faisabilité, de nature à étayer sa démarche :

- aspect stratégique et technique de l'opération,
- montage juridique envisagé et analyse des raisons pour lesquelles le montage proposé est retenu,
- partenaires 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.2: Règlement d'exploitation
- Annexe A.3: Service de référence
- Annexe A.4: Autres Conventions
- Annexe A.5: Tableau de bord 1-Suivi de la non-réalisation
- Annexe A.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 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise

TABLE DES ANNEXES

A. OFFRE	101
Annexe A.1 Liste des lignes exploitées dans le cadre de la présente convention ;	101
Annexe A.2 Cahier des charges Régional et Règlement d'exploitation ...	102
Annexe A.3 Service de référence	103
Annexe A.4 Autres Conventions	104
Annexe A.5 Tableau de bord 1-Suivi de la non-réalisation.....	105
Annexe A.6 Tableau de bord 2-Suivi de l'offre de référence	106
B. QUALITE DE SERVICE.....	107
Annexe B.1 Système de qualité de service et indicateurs et tableaux de bord	107
Annexe B.2 Synthèse des objectifs de qualité de service et bonus-malus par indicateur.....	108
Annexe B.3 Protocole sur les échanges de données entre l'entreprise et la base de données communautaire du STIF et annexe technique	109
Annexe B.4 Plan d'information voyageurs pour la continuité du service	110
Annexe B.5 Modalités de remboursement des voyageurs en cas de grève	111
Annexe B.6 Tableau de bord-Suivi du remboursement voyageur.....	112
Annexe B.7 Formulaire des réclamations PMR.....	113
Annexe B.8 Information voyageurs	114
Annexe B.9 Application de la norme SIRI en Ile-de-France	115
Annexe B.10 Procédure d'alerte	116
Annexe B.11 Sans Objet	117
C. TARIFICATION	118
Annexe C.1 Données de validation et indicateurs de qualité associés	118
Annexe C.2 Conventions spécifiques	119
Annexe C.3 Charte du système télébillettique NAVIGO	120
Annexe C.4 Procédures de gestion du Ticket t+ ;	121
Annexe C.5 Carte scolaire.....	122
Annexe C.6 Réseau de dépositaires ;.....	123
Annexe C.7 Réseau d'Agences.....	124
Annexe C.8 Cahier des charges relatif à la gestion communautaire des produits tarifaires	125
Annexe C.9 Equipements de vente NAVIGO.....	126

D. BIENS ET INVESTISSEMENTS.....	127
Annexe D.1 Etat du parc de véhicules.....	127
Annexe D.2 Plan d'investissement.....	128
Annexe D.3 Etat des lieux et inventaire.....	129
Annexe D.4 Modèle contractuel de « dossier technique » à faire valider avant tout achat de véhicule	130
Annexe D.5 Âge du parc	131
E. REGIME FINANCIER	132
Annexe E.1 Compte financier prévisionnel du contrat (annexe confidentielle) 132	
Annexe E.2 Evaluation du trafic par les comptages	133
Annexe E.3 Objectifs de recettes voyageurs.....	134
Annexe E.4 Modèle de facture de régularisation annuelle	135
F. AUTRES ANNEXES	136
Annexe F.1 Marques	136
Annexe F.2 Tableaux du rapport annuel (volet général et volet financier)137	
Annexe F.3 Garantie bancaire / Engagement de la Société Mère.....	138
Annexe F.4 Spécificités du réseau	139
Annexe F.5 Schéma Directeur d'Accessibilité - Lignes retenues et échéancier proposé	140
Annexe F.6 Charte d'habillement	141
Annexe F.7 Prescriptions relatives à l'équipement des véhicules	142

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2010/0371

Séance du 7 juillet 2010



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

LIGNE MOBILIEEN 052 052 080 MANTES-LA-JOLIE (SNCF) - CERGY

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° 2010/0371 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 1^{er} juillet 2010 et de la Commission économique et tarifaire du 2 juillet 2010

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver le contrat d'exploitation de type 2 pour la ligne Mobilien 052-052-080 joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec Véolia Transport ;

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

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

Jean-Paul HUCHON

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

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

Autocars Tourneux, SA au capital 840 000 € inscrite au RCS de Versailles (n° SIRET 352 220 172 000 30) dont le siège est situé au ZAE du Robillard-Parc des 3 Etangs, 78 480 Verneuil-sur-Seine, représentée par Thibaut Boidin, en sa qualité de Directeur.

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 - COMMUNICATION43

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 BIENS48

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'ENTREPRISE51

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 REMUNERATION56

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 DIRECTES63

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 VENTE65

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 REFERENCE67

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 SERVICE69

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.

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

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

Article 17 - Prévention et sûreté

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

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

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

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

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

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

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

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

Renforcement du travail de prévention et des actions de sensibilisation :

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

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

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

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

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

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

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

2. Informations à communiquer au STIF :

Prévention :

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

Statistiques sûreté :

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

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

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

Suivi des investissements :

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

3. Suivi des indicateurs de qualité de service :

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

Article 18 - Lutte contre la fraude.

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

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

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

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

Dans ce cadre l'entreprise doit :

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

2. Informations à communiquer au STIF :

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

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

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

CHAPITRE III - Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité

Article 19 - Equipement et suivi des véhicules.

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

- Les véhicules doivent être équipés de l'ensemble des équipements embarqués nécessaires au transport des voyageurs dans des conditions de voyage optimales :
 - Valideurs de titre de transport ;
 - Boutons de demande d'arrêt ou 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 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 déléguable 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 V - REALISATION DU SERVICE DE REFERENCE

CHAPITRE I - REALISATION DE L'OFFRE DE REFERENCE.

Article 25 - Continuité du service.

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

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

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

Article 26 - Information du STIF sur les perturbations significatives

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

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

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

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

L'Entreprise est tenue :

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

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

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

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

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

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

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

La pénalité est proportionnelle au kilométrage de la course.

Entre 100% et 99,7% de KCC réalisés, l'entreprise n'encourt aucune pénalité.

Entre 99,7% et 99% de KCC réalisés l'entreprise se voit appliquer une pénalité de 5 euros par kilomètre non réalisé.

En deçà de 99% de KCC réalisés l'entreprise se voit appliquer une pénalité de 10 euros par kilomètre non réalisé.

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

1. Plan de transport adapté :

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

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

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

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

2. Plan d'information des voyageurs :

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

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

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

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

- la fiabilité de la prévision annoncée 24 heures avant le début de la perturbation ;
- le respect du plan d'information des voyageurs joint en Annexe B.4.

3. Remboursement des voyageurs :

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

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

4. Audits et contrôles :

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

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

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

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

CHAPITRE II - QUALITE DE SERVICE

Article 30 - Principe généraux.

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

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

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

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

Trois thèmes sont complétés par de nouveaux indicateurs :

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

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

Article 31 - Thèmes prioritaires de la qualité de service.

Les engagements qualité portent sur les six thèmes suivants :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 33 - Modalités de mesures.

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 34 - Niveau de service et intéressement.

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

La valeur supérieure correspond au bonus maximal ;

La valeur inférieure correspond au malus maximal ;

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

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

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

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

- 1 - Régularité et gestion des correspondances : 15% ;
- 2 - Information voyageur : 30% ;
- 6 - Attitude commerciale de l'entreprise et de ses personnels : 30% ;
- 4 - Equipement et suivi des véhicules : 15% ;
- 5 - Confort et netteté/propreté des véhicules : 10%.

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

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

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

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

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

CHAPITRE III - COMMUNICATION

Article 35 - Principes de gouvernance des actions de communication

Article 35-1 - Preambule

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 35-3 -

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

1. Échanges STIF / Entreprise.

L'Entreprise présente au moins une fois par an, par écrit au cours d'une réunion, son plan prévisionnel de communication de façon aussi détaillée que possible (brief simplifié, dates, actions d'accompagnement...) ainsi que la liste des 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. 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 du de l'Entreprise. Ces documents sont joints en Annexe D.3 aux présentes.

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

La mise à disposition des installations comporte précisément :

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

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

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

Article 38-3 - Cession-mise au rebut

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

Article 39 - Biens propres.

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

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

Article 40 - Biens de reprise.

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

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

CHAPITRE II - OBLIGATIONS RELATIVES AUX BIENS

Article 41 - Entretien et maintenance.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 42 - Renouvellement et rénovation.

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

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

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

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

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

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

Article 43 - Matériel roulant.

Article 43-1 - Parc de matériel roulant.

L'âge des véhicules est calculé au 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 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'utilisateur et des tiers le cas échéant, les coûts d'exploitation, les objectifs de qualité de service et les recettes prévisionnelles.

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

Article 46-1 - Principes généraux

L'acquisition des matériels prévus au plan d'investissement ou la réalisation de travaux ne peuvent être engagés qu'après et sur la base de l'accord écrit du STIF.

L'instruction réalisée par le STIF permet, sur la base du dossier remis par l'Entreprise et d'échanges complémentaires, de valider l'opportunité de la réalisation de l'investissement, notamment sur les aspects suivants :

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

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

- un courrier daté du transporteur => demande de paiement

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

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

Article 46-2 - Véhicules

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

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

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

Article 46-3 - Autres équipements que le matériel roulant

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

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

L'Entreprise rend compte annuellement au STIF, dans le cadre du comité de suivi et du rapport annuel, de la réalisation du programme d'investissement.

L'Entreprise tient à jour annuellement un tableau suivi du programme d'investissement présentant :

- Les dépenses d'investissement réalisées par famille/opération ;
- Les coûts prévisionnels du programme d'investissement par famille/opération.

L'Entreprise adjoint à ce tableau un commentaire permettant d'expliquer les décalages entre les dépenses réalisées et les coûts prévisionnels.

Dans le cas où l'Entreprise ne réaliserait pas l'intégralité du plan d'investissement contractuel, elle s'engage à reverser la différence entre le montant des dépenses (dotation aux amortissements et frais financiers associés) réalisées et le montant des dépenses (dotation aux amortissements et frais financiers associés) prévues au programme d'investissement. Si l'investissement est simplement décalé, le plan d'investissement est décalé d'autant (début et fin de la comptabilisation).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TITRE VII - REGIME FINANCIER

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

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

La clarté du mécanisme de rémunération :

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

Sa lisibilité :

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

CHAPITRE I - LA REMUNERATION

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

Article 49 - Principes généraux relatifs à la rémunération.

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

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

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

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

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

Les ressources de l'Entreprise sont les suivantes :

- **les recettes de trafic collectées et les contributions liées aux recettes reconstituées**, telles que modulées du partage de risque 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. 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 -

Article 63-3 - 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 63-4 - 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 Annexes B.1 et 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 :

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

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.

Sans objet

Article 66 - Règlement des acomptes mensuels.

Les acomptes mensuels sont établis sur la base du montant des contributions C11, C13 et C2 définies aux Article 53-2 - et Article 53-3 -. Ils sont versés mensuellement, sur la base d'un échéancier annuel.

L'Entreprise transmet au STIF un échéancier des versements mensuels de l'année n, le 15 du mois de décembre n-1 et le 15 du mois précédent la hausse tarifaire pour l'année n. Lorsque les dates de versement prévues ci-après se trouvent être un jour non ouvré, les versements correspondants sont effectués le dernier jour ouvré qui précède.

L'Entreprise transmet par courrier au STIF la facture d'acompte correspondante le 20 du mois qui précède le mois de la facturation, la date figurant sur le cachet de La Poste, ou son équivalent faisant foi.

En cas de non-respect du calendrier des versements mensuels des concours publics par le STIF, le STIF verse des intérêts de retard, sur la base du nombre de jours de retard et du taux EONIA connu à la date de facturation. Tout retard dans la transmission de la facture par l'Entreprise décale d'autant la date limite de versement par le STIF.

Les contributions du STIF sont versées par le STIF selon les modalités définies aux Article 66-1 -, Article 66-3 - et Article 66-4 -.

Article 66-1 - Règlement des acomptes mensuels de la contribution C11.

Les acomptes pour la contribution forfaitaire C11 sont versés le 26 de chaque mois sur la base des montants C11n0 prévus à l'Article 53-2 -, actualisés par application de la formule suivante :

$$C11n = C11n0 * In$$

Avec In : dernière indexation définitive connue pour la contribution C11 augmentée de l'inflation prévisionnelle retenue dans le projet de loi de finances pour l'année n.

Avec C11no : le C11 prévue pour l'année n et stipulé à l'Annexe F.4.

Article 66-2 - Règlement des acomptes mensuels de la contribution C12.

Les acomptes pour la contribution C12 sont versés le 26 de chaque mois sur la base des montants C12n0 prévus à l'Article 53-2 --, actualisés par application de la formule suivante :

$$C12n = C12n0 * In$$

Avec In : dernière indexation définitive connue pour la contribution C12 augmentée de l'inflation prévisionnelle retenue dans le projet de loi de finances pour l'année n.

Avec C12no : le C12 prévue pour l'année n et stipulé à l'Annexe F.4.

Article 66-3 - : Règlement des acomptes mensuels des contributions liées aux recettes de trafic reconstituées.

Les acomptes pour les contributions liées aux recettes de trafic reconstituées (CRR) sont versés le 26 de chaque mois.

Ces acomptes sont calculés avec les prix de l'année en cours et sur la base des derniers comptages intégrés conformément à l'Annexe E.2.

Article 66-4 - : Règlement des acomptes mensuels de la contribution C2.

Les acomptes pour la contribution forfaitaire C2 sont versés le 26 de chaque mois sur la base des montants C2n0 prévus à l'Article 53-3 -, actualisés par application de la formule suivante :

$$C2n = C2n0 * In$$

Avec In : dernière indexation définitive connue pour la contribution C2 augmentée de l'inflation prévisionnelle retenue dans le projet de loi de finances pour l'année n.

Article 66-5 - : Règlement des subventions véhicule

Les subventions actualisées véhicules sont versées dans un délai de 3 mois à compter de la réception du dossier complet (cf. Article 46-1 -).

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

Article 67 - Facturation annuelle

Article 67-1 - : Indexation.

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

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

$$K11_n = X_N \left(a \frac{S_n}{S_0} + b \frac{C_n}{C_0} + c \frac{IPS_n}{IPS_0} \right)$$

Avec $a+b+c = 1$

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

$C11_{n_0}$ = 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 mensuel 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 :

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

[La valeur de d correspond aux frais financiers et celle de e correspond aux dotations aux amortissements de chaque contrat, elles figurent en Annexe F.4]

3. Le montant annuel forfaitaire de subvention véhicule est indexé chaque année par application de la formule suivante

avec $S_n = S_{n_0} \times K3_n$; avec

$$K3_n = \left(\frac{IPA \& A_n}{IPA \& A_0} \right)$$

Avec

S_{n_0} = forfait contractuel de subvention exprimé en euros 2008 pour l'année n, correspondant aux montants indiqués dans l'Annexe F.4

IPA&A : IP de l'offre intérieure des produits industriels - Autobus et autocars, (indices mensuels) (www.indices.insee.fr ; identifiant : - 1559272) ; $S_0 = 104,76$

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 - Reglement de la facture annuelle

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

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

L'Entreprise établit également un avoir correspondant :

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

La facture annuelle reprend :

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

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

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

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

Les factures sont accompagnées des pièces justificatives suivantes :

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

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

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

CHAPITRE VII - FISCALITE

Article 68 - Fiscalité

Article 68-1 - : Généralités.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TITRE VIII - MODALITES D'EXECUTION DU CONTRAT

CHAPITRE I - INFORMATION, SUIVI ET CONTROLE

Article 69 - Informations sur l'exécution du contrat

Article 69-1 - : Principes généraux

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

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

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

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

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

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

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

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

1 Information trimestrielle

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

2 Information annuelle

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

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

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

Article 69-3 - Rapport annuel

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

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

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

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

Le présent rapport est remis au STIF entre le 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 sont traitées selon les règles comptables en vigueur, dans le cadre de la facture annuelle

Article 76 - Sanctions coercitives.

Le STIF peut procéder à la mise en régie provisoire aux frais de l'Entreprise, sauf cas de force majeure ou causes exonératoires de responsabilité, dans les hypothèses suivantes :

- La sécurité publique vient à être compromise. L'exécution d'office est précédée d'une mise en demeure restée sans effet dans un délai fixé par le STIF et approprié au cas d'espèce.
- Si le service n'est pas exécuté ou s'il n'est exécuté que partiellement, le STIF peut également prendre provisoirement, aux frais de l'Entreprise, toutes les mesures nécessaires à la continuité de l'exploitation du service.

Article 77 - Sanction résolutoire.

Sauf cas de force majeure ou causes exonératoires de responsabilité, le STIF peut résilier la convention de plein droit et sans qu'il soit besoin de remplir aucune formalité judiciaire, notamment dans les cas suivants :

- liquidation judiciaire de l'Entreprise ;
- dissolution de l'Entreprise ;
- cession du bénéfice du présent contrat à un tiers sans son autorisation ;
- radiation devenue définitive de l'Entreprise du registre des transports valant interdiction pour cette dernière d'exercer l'activité de transport public routier ;
- interruption non justifiée de plus de 30 jours consécutifs de l'exploitation de tout ou partie des services ;
- manquement grave ou répété des engagements contractuels pris par l'Entreprise à travers le présent contrat, après une mise en demeure non suivie d'effet dans le délai d'un mois ;
- manquement grave ou répété en matière de sécurité, et notamment de défaut grave d'entretien des installations ou du matériel mettant en péril les usagers par l'Entreprise.

La résiliation requiert une délibération du Conseil du STIF, notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception. Cette mesure devra être précédée d'une mise en demeure restée sans effet dans le délai de 10 jours.

En cas de résiliation anticipée et quel qu'en soit le motif, toutes dispositions stipulées au présent contrat qui en régleraient la fin trouveront à s'appliquer pleinement.

Article 78 - Résiliation.

Le STIF peut résilier unilatéralement le présent contrat à tout moment pour des motifs d'intérêt général. Cette résiliation est notifiée à l'Entreprise par lettre recommandée avec accusé de réception et moyennant un préavis de neuf (9) mois.

En cas de rupture anticipée du présent contrat à l'initiative du STIF pour des motifs d'intérêt général, celui-ci s'engage à verser à l'Entreprise, en réparation du préjudice subi, une indemnité conforme à la législation et aux principes jurisprudentiels en vigueur.

Les sommes dues à l'Entreprise au titre du présent article sont versées dans les trois mois de la date de résiliation.

De la même façon, l'Entreprise peut résilier le contrat moyennant un préavis de neuf (9) mois à tout moment des présentes, sans préjudice des dommages et intérêts auxquels celle-ci peut être tenue par ailleurs.

Article 79 - Sort des biens en fin de convention.

Article 79-1 - Biens appartenant au STIF.

A l'échéance normale ou anticipée du contrat, l'Entreprise est tenue de remettre au STIF, en état normal d'entretien et à titre gratuit, tous les biens et équipements mis à sa disposition par le STIF, sur le fondement de l'Article 38 - et des 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 -
Article 79-3 - Biens de reprise.

1. Etat des biens

Sur demande expresse du STIF, l'Entreprise s'oblige à lui fournir, dans un délai de 15 jours consécutifs à sa demande et sous peine de sanctions pécuniaires, telles que prévues dans l'Article 75 -, un état détaillé, immobilisation par immobilisation, de tous les biens figurant à l'actif du bilan de l'Entreprise faisant ressortir les biens (brut, amortissements, net et subventions associées) nécessaires à l'exécution du service. Cet état sera complété, le cas échéant, du descriptif des biens faisant l'objet de leasing et de toutes opérations déconsolidantes.

2. Matériel roulant

Le STIF ou le successeur éventuel de l'entreprise,, rachète à l'Entreprise tout ou partie du matériel roulant qu'il jugerait nécessaires à l'exploitation, à sa valeur contractuelle nette des amortissements contractuels, minorée de la quote-part des subventions qui restent à reprendre.

Ainsi, l'entreprise restitue au STIF la part des subventions qui lui ont été versées et non reprises en fin de contrat.

2 mois avant la fin du contrat, un expert, désigné en commun accord entre le STIF et l'entreprise, détermine :

i. la valeur marchande théorique du parc compte tenu de son niveau d'équipement et de son âge et du kilométrage,

ii. La valeur marchande réelle du parc qu'il examine

Si la valeur réelle est inférieure à la valeur théorique, l'entreprise verse la différence au STIF (ou cette somme est déduite du reste à payer par le STIF ou le candidat retenu) ; en cas de mauvais entretien, le STIF a également la possibilité de percevoir cette somme ET de ne pas reprendre les véhicules (ni le STIF ni le candidat retenu ne paient la valeur résiduelle figurant dans le plan d'investissement).

L'Entreprise ne peut en aucun cas, refuser ou s'opposer de quelque manière que ce soit à la reprise du matériel décidée par le STIF.

3. Installations fixes

1 – Les parties prennent acte de ce que l'entrée en vigueur du règlement n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, dit règlement OSP, conduira à terme à ce que les lignes de transport de voyageurs par autobus ou autocar soient attribuées après mise en concurrence en région Ile-de-France.

Les Parties reconnaissent dès à présent que les dépôts d'autobus sont des infrastructures dont la disponibilité est essentielle afin d'assurer une égalité entre les candidats dans la perspective de cette future mise en concurrence .

2 – Le STIF s'engage à informer régulièrement et complètement son cocontractant de la préparation des conditions d'entrée en vigueur du règlement OSP et notamment des modalités de mise en concurrence qui seront envisagées. Le STIF informera également son cocontractant de la politique foncière qu'il envisage à l'égard des dépôts d'autobus, afin de mettre en œuvre une concertation avec les personnes concernées.

3 – Le cocontractant s'engage à porter à la connaissance du STIF l'ensemble des éléments matériels juridiques, techniques et financiers, se rapportant à la situation foncière des dépôts qu'il utilise pour la réalisation de l'offre de référence. Sur la base de ces informations, les Parties s'engagent à mener de bonne foi des discussions sur la question foncière dans la

perspective de la mise en œuvre du règlement OSP. Ces discussions doivent permettre l'adoption par les Parties d'un Document de Traitement de la question foncière tenant compte de la spécificité de chaque dépôt, et notamment de leur affectation, en tout ou partie, pour la réalisation du service de référence..

[4 - Le cocontractant s'engage à faire ses meilleurs efforts afin de faire participer aux discussions prévue au point 3 le ou les propriétaires des terrains et des installations correspondant aux dépôts d'autobus utilisés dans le cadre de la réalisation de l'offre de référence. (cette stipulation n'est pas applicable dans les contrats que lorsque l'exploitant n'est pas le propriétaire des dépôts)]

5 - Si le Document de Traitement cité au point 3 ci-dessus le prévoit, et pour les dépôts qu'il retient les Parties s'engagent à mener de bonne foi une discussion portant sur la valorisation des dépôts d'autobus et notamment sur la valorisation des terrains et des installations [et sur la définition d'une valeur locative (dans le cas où l'exploitant est également propriétaire des dépôts)].

Cette valorisation sera réalisée sur la base des principes suivants :

- prise en considération de la nature subventionnée de l'activité de service public exercée grâce aux dépôts,
- transparence quant aux conditions de financement de ces équipements,
- valorisation et rémunération réaliste de ces actifs sur la base de modèles économiques de moyen / long terme,
- avis préalable des domaines et / ou d'un expert immobilier désigné d'un commun accord entre le STIF et l'entreprise...

6 - Les parties conviennent d'établir dans les 6 mois de la signature de la présente convention un calendrier des modalités de mise en œuvre des engagements pris aux points 1 à 5 du présent article. Ce calendrier prévoit au moins un bilan annuel de la mise en œuvre de ces engagements.

Article 79-4 - Biens propres.

Les biens propres restent la propriété de l'entreprise à l'issue du contrat. Les logiciels nécessaires à l'exécution du service dont l'Entreprise reste propriétaire peuvent faire l'objet d'une licence d'utilisation accordée au STIF

Article 79-5 - Les opérations de remplacement (projet)

Les opérations visées par le présent article sont celles permettant le remplacement d'un immeuble ou d'une dépendance d'immeuble nécessaire à la réalisation du service public par d'autres installations répondant mieux aux exigences de l'exploitation ou de la technique (les « opérations de remplacement »).

Une opération de Remplacement a pour objet le financement, en tout ou en partie, de la construction, l'aménagement ou l'acquisition d'un bien nécessaire à la poursuite de l'activité de l'Entreprise.

Compte tenu de la complexité des opérations en cause, et notamment de leur déroulement selon une durée importante qui ne trouvera sa conclusion qu'une fois levés les divers aléas contractuels et administratifs auxquels leur mise en œuvre est subordonnée, le processus décisionnel se déroulera en deux phases :

1. Accord de Principe.

Afin d'obtenir l'accord de principe du STIF l'autorisant à entreprendre une opération de remplacement, l'Entreprise devra présenter au STIF un dossier détaillé précisant tout à la fois les remplacements prévus et justifiant les aliénations et éventuelles acquisitions envisagées.

Ce dossier comprendra l'ensemble des éléments qu'aura pu recueillir l'Entreprise, en phase de faisabilité, de nature à étayer sa démarche :

- aspect stratégique et technique de l'opération,
- montage juridique envisagé et analyse des raisons pour lesquelles le montage proposé est retenu,
- partenaires 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.2: Règlement d'exploitation
- Annexe A.3: Service de référence
- Annexe A.4: Autres Conventions
- Annexe A.5: Tableau de bord 1-Suivi de la non-réalisation
- Annexe A.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 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise

TABLE DES ANNEXES

A. OFFRE	101
Annexe A.1 Liste des lignes exploitées dans le cadre de la présente convention ;	101
Annexe A.2 Cahier des charges Régional et Règlement d'exploitation ...	102
Annexe A.3 Service de référence	103
Annexe A.4 Autres Conventions	104
Annexe A.5 Tableau de bord 1-Suivi de la non-réalisation.....	105
Annexe A.6 Tableau de bord 2-Suivi de l'offre de référence	106
B. QUALITE DE SERVICE.....	107
Annexe B.1 Système de qualité de service et indicateurs et tableaux de bord	107
Annexe B.2 Synthèse des objectifs de qualité de service et bonus-malus par indicateur.....	108
Annexe B.3 Protocole sur les échanges de données entre l'entreprise et la base de données communautaire du STIF et annexe technique	109
Annexe B.4 Plan d'information voyageurs pour la continuité du service	110
Annexe B.5 Modalités de remboursement des voyageurs en cas de grève	111
Annexe B.6 Tableau de bord-Suivi du remboursement voyageur.....	112
Annexe B.7 Formulaire des réclamations PMR.....	113
Annexe B.8 Information voyageurs	114
Annexe B.9 Application de la norme SIRI en Ile-de-France	115
Annexe B.10 Procédure d'alerte	116
Annexe B.11 Sans Objet	117
C. TARIFICATION	118
Annexe C.1 Données de validation et indicateurs de qualité associés	118
Annexe C.2 Conventions spécifiques	119
Annexe C.3 Charte du système télébillettique NAVIGO	120
Annexe C.4 Procédures de gestion du Ticket t+ ;	121
Annexe C.5 Carte scolaire.....	122
Annexe C.6 Réseau de dépositaires ;.....	123
Annexe C.7 Réseau d'Agences.....	124
Annexe C.8 Cahier des charges relatif à la gestion communautaire des produits tarifaires	125
Annexe C.9 Equipements de vente NAVIGO.....	126

D. BIENS ET INVESTISSEMENTS.....	127
Annexe D.1 Etat du parc de véhicules.....	127
Annexe D.2 Plan d'investissement.....	128
Annexe D.3 Etat des lieux et inventaire.....	129
Annexe D.4 Modèle contractuel de « dossier technique » à faire valider avant tout achat de véhicule	130
Annexe D.5 Âge du parc	131
E. REGIME FINANCIER	132
Annexe E.1 Compte financier prévisionnel du contrat (annexe confidentielle) 132	
Annexe E.2 Evaluation du trafic par les comptages	133
Annexe E.3 Objectifs de recettes voyageurs.....	134
Annexe E.4 Modèle de facture de régularisation annuelle	135
F. AUTRES ANNEXES	136
Annexe F.1 Marques	136
Annexe F.2 Tableaux du rapport annuel (volet général et volet financier)137	
Annexe F.3 Garantie bancaire / Engagement de la Société Mère.....	138
Annexe F.4 Spécificités du réseau	139
Annexe F.5 Schéma Directeur d'Accessibilité - Lignes retenues et échancier proposé	140
Annexe F.6 Charte d'habillement	141
Annexe F.7 Prescriptions relatives à l'équipement des véhicules	142

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2010/0372

Séance du 7 juillet 2010



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

LIGNE MOBILIEU 012 012 016 CERGY – MONTIGNY-LE-BRETONNEUX

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° 2010/0372;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 1^{er} juillet 2010 et de la Commission économique et tarifaire du 2 juillet 2010;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver le contrat d'exploitation de type 2 pour la ligne Mobilien 012 012 016 joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec Véolia Transport ;

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

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

Jean-Paul HUCHON

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, SA au capital 293 072 240 € inscrite au RCS de Nanterre (n° SIREN B 383 607 090) dont le siège est situé au 169 avenue Georges Clémenceau, 92735 Nanterre, représentée par Olivier Jilet en sa qualité de Directeur.

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 1er 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.

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

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

Article 17 - Prévention et sûreté

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

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

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

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

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

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

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

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

Renforcement du travail de prévention et des actions de sensibilisation :

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

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

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

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

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

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

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

2. Informations à communiquer au STIF :

Prévention :

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

Statistiques sûreté :

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

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

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

Suivi des investissements :

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

3. Suivi des indicateurs de qualité de service :

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

Article 18 - Lutte contre la fraude.

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

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

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

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

Dans ce cadre l'entreprise doit :

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

2. Informations à communiquer au STIF :

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

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

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

CHAPITRE III - Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité

Article 19 - Equipement et suivi des véhicules.

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

- Les véhicules doivent être équipés de l'ensemble des équipements embarqués nécessaires au transport des voyageurs dans des conditions de voyage optimales :
 - Valideurs de titre de transport ;
 - Boutons de demande d'arrêt ou affichette indiquant la démarche à suivre ;
 - Bouton de commande de porte lorsqu'ils existent ;
 - Palettes ou dispositifs d'aide à l'embarquement des personnes à mobilité réduite (au fur et à mesure du déploiement de ces équipements) ;
 - Equipements de sûreté (au fur et à mesure du déploiement de ces équipements) ;
 - Dispositifs dynamiques d'information visuelle, d'information sonore, de Haut-parleur à la porte avant (au fur et à mesure du déploiement de ces équipements).
- L'Entreprise est responsable de la gestion et du maintien en état de marche des véhicules et des équipements embarqués, y compris 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 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 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 -

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. 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 79-4 - du présent contrat.

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

Article 40 - Biens de reprise.

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

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

CHAPITRE II - OBLIGATIONS RELATIVES AUX BIENS

Article 41 - Entretien et maintenance.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 42 - Renouvellement et rénovation.

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

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

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

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

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

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

Article 43 - Matériel roulant.

Article 43-1 - Parc de matériel roulant.

L'âge des véhicules est calculé au 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 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'utilisateur et des tiers le cas échéant, les coûts d'exploitation, les objectifs de qualité de service et les recettes prévisionnelles.

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

Article 46-1 - Principes généraux

L'acquisition des matériels prévus au plan d'investissement ou la réalisation de travaux ne peuvent être engagés qu'après et sur la base de l'accord écrit du STIF.

L'instruction réalisée par le STIF permet, sur la base du dossier remis par l'Entreprise et d'échanges complémentaires, de valider l'opportunité de la réalisation de l'investissement, notamment sur les aspects suivants :

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

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

- un courrier daté du transporteur => demande de paiement

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

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

Article 46-2 - Véhicules

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

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

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

Article 46-3 - Autres équipements que le matériel roulant

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

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

L'Entreprise rend compte annuellement au STIF, dans le cadre du comité de suivi et du rapport annuel, de la réalisation du programme d'investissement.

L'Entreprise tient à jour annuellement un tableau suivi du programme d'investissement présentant :

- Les dépenses d'investissement réalisées par famille/opération ;
- Les coûts prévisionnels du programme d'investissement par famille/opération.

L'Entreprise adjoint à ce tableau un commentaire permettant d'expliquer les décalages entre les dépenses réalisées et les coûts prévisionnels.

Dans le cas où l'Entreprise ne réaliserait pas l'intégralité du plan d'investissement contractuel, elle s'engage à reverser la différence entre le montant des dépenses (dotation aux amortissements et frais financiers associés) réalisées et le montant des dépenses (dotation aux amortissements et frais financiers associés) prévues au programme d'investissement. Si l'investissement est simplement décalé, le plan d'investissement est décalé d'autant (début et fin de la comptabilisation).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TITRE VII - REGIME FINANCIER

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

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

La clarté du mécanisme de rémunération :

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

Sa lisibilité :

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

CHAPITRE I - LA REMUNERATION

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

Article 49 - Principes généraux relatifs à la rémunération.

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

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

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

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

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

Les ressources de l'Entreprise sont les suivantes :

- **les recettes de trafic collectées et les contributions liées aux recettes reconstituées**, telles que modulées du partage de risque 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 :

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

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

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

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 :

$$\text{CRR} = [\text{Pv} + \text{Ps} \times \text{Sm}] \times \text{NV}_{\text{FOR}}$$

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 :

- $\text{P}_{(t+ ; \text{PT})}$: prix ticket t+ carnet plein-tarif ; $\text{P}_{(t+ ; \text{DT})}$: 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
- 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.
- 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.
- 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,
- 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. 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 -

Article 63-3 - 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 63-4 - 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 Annexes B.1 et 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.

Sans objet

Article 66 - Règlement des acomptes mensuels.

Les acomptes mensuels sont établis sur la base du montant des contributions C11, C13 et C2 définies aux Article 53-2 - et Article 53-3 -. Ils sont versés mensuellement, sur la base d'un échéancier annuel.

L'Entreprise transmet au STIF un échéancier des versements mensuels de l'année n, le 15 du mois de décembre n-1 et le 15 du mois précédent la hausse tarifaire pour l'année n. Lorsque les dates de versement prévues ci-après se trouvent être un jour non ouvré, les versements correspondants sont effectués le dernier jour ouvré qui précède.

L'Entreprise transmet par courrier au STIF la facture d'acompte correspondante le 20 du mois qui précède le mois de la facturation, la date figurant sur le cachet de La Poste, ou son équivalent faisant foi.

En cas de non-respect du calendrier des versements mensuels des concours publics par le STIF, le STIF verse des intérêts de retard, sur la base du nombre de jours de retard et du taux EONIA connu à la date de facturation. Tout retard dans la transmission de la facture par l'Entreprise décale d'autant la date limite de versement par le STIF.

Les contributions du STIF sont versées par le STIF selon les modalités définies aux Article 66-1 -, Article 66-3 - et Article 66-4 -.

Article 66-1 - Règlement des acomptes mensuels de la contribution C11.

Les acomptes pour la contribution forfaitaire C11 sont versés le 26 de chaque mois sur la base des montants C11n0 prévus à l'Article 53-2 -, actualisés par application de la formule suivante :

$$C11n = C11n0 * In$$

Avec In : dernière indexation définitive connue pour la contribution C11 augmentée de l'inflation prévisionnelle retenue dans le projet de loi de finances pour l'année n.

Avec C11no : le C11 prévue pour l'année n et stipulé à l'Annexe F.4.

Article 66-2 - Règlement des acomptes mensuels de la contribution C12.

Les acomptes pour la contribution C12 sont versés le 26 de chaque mois sur la base des montants C12n0 prévus à l'Article 53-2 --, actualisés par application de la formule suivante :

$$C12n = C12n0 * In$$

Avec In : dernière indexation définitive connue pour la contribution C12 augmentée de l'inflation prévisionnelle retenue dans le projet de loi de finances pour l'année n.

Avec C12no : le C12 prévue pour l'année n et stipulé à l'Annexe F.4.

Article 66-3 - : Règlement des acomptes mensuels des contributions liées aux recettes de trafic reconstituées.

Les acomptes pour les contributions liées aux recettes de trafic reconstituées (CRR) sont versés le 26 de chaque mois.

Ces acomptes sont calculés avec les prix de l'année en cours et sur la base des derniers comptages intégrés conformément à l'Annexe E.2.

Article 66-4 - : Règlement des acomptes mensuels de la contribution C2.

Les acomptes pour la contribution forfaitaire C2 sont versés le 26 de chaque mois sur la base des montants C2n0 prévus à l'Article 53-3 -, actualisés par application de la formule suivante :

$$C2n = C2n0 * In$$

Avec In : dernière indexation définitive connue pour la contribution C2 augmentée de l'inflation prévisionnelle retenue dans le projet de loi de finances pour l'année n.

Article 66-5 - : Règlement des subventions véhicule

Les subventions actualisées véhicules sont versées dans un délai de 3 mois à compter de la réception du dossier complet (cf. Article 46-1 -).

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

Article 67 - Facturation annuelle

Article 67-1 - : Indexation.

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

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

$$K11_n = X_N \left(a \frac{S_n}{S_0} + b \frac{C_n}{C_0} + c \frac{IPS_n}{IPS_0} \right)$$

Avec $a+b+c = 1$

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

$C11_{n_0}$ = 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 mensuel 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 :

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

[La valeur de d correspond aux frais financiers et celle de e correspond aux dotations aux amortissements de chaque contrat, elles figurent en Annexe F.4]

3. Le montant annuel forfaitaire de subvention véhicule est indexé chaque année par application de la formule suivante

avec $S_n = S_{n_0} \times K3_n$; avec

$$K3_n = \left(\frac{IPA \& A_n}{IPA \& A_0} \right)$$

Avec

S_{n_0} = forfait contractuel de subvention exprimé en euros 2008 pour l'année n, correspondant aux montants indiqués dans l'Annexe F.4

IPA&A : IP de l'offre intérieure des produits industriels - Autobus et autocars, (indices mensuels) (www.indices.insee.fr ; identifiant : - 1559272) ; $S_0 = 104,76$

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 - Reglement de la facture annuelle

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

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

L'Entreprise établit également un avoir correspondant :

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

La facture annuelle reprend :

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

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

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

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

Les factures sont accompagnées des pièces justificatives suivantes :

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

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

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

CHAPITRE VII - FISCALITE

Article 68 - Fiscalité

Article 68-1 - : Généralités.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TITRE VIII - MODALITES D'EXECUTION DU CONTRAT

CHAPITRE I - INFORMATION, SUIVI ET CONTROLE

Article 69 - Informations sur l'exécution du contrat

Article 69-1 - : Principes généraux

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

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

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

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

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

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

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

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

1 Information trimestrielle

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

2 Information annuelle

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

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

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

Article 69-3 - Rapport annuel

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

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

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

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

Le présent rapport est remis au STIF entre le 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 sont traitées selon les règles comptables en vigueur, dans le cadre de la facture annuelle

Article 76 - Sanctions coercitives.

Le STIF peut procéder à la mise en régie provisoire aux frais de l'Entreprise, sauf cas de force majeure ou causes exonératoires de responsabilité, dans les hypothèses suivantes :

- La sécurité publique vient à être compromise. L'exécution d'office est précédée d'une mise en demeure restée sans effet dans un délai fixé par le STIF et approprié au cas d'espèce.
- Si le service n'est pas exécuté ou s'il n'est exécuté que partiellement, le STIF peut également prendre provisoirement, aux frais de l'Entreprise, toutes les mesures nécessaires à la continuité de l'exploitation du service.

Article 77 - Sanction résolutoire.

Sauf cas de force majeure ou causes exonératoires de responsabilité, le STIF peut résilier la convention de plein droit et sans qu'il soit besoin de remplir aucune formalité judiciaire, notamment dans les cas suivants :

- liquidation judiciaire de l'Entreprise ;
- dissolution de l'Entreprise ;
- cession du bénéfice du présent contrat à un tiers sans son autorisation ;
- radiation devenue définitive de l'Entreprise du registre des transports valant interdiction pour cette dernière d'exercer l'activité de transport public routier ;
- interruption non justifiée de plus de 30 jours consécutifs de l'exploitation de tout ou partie des services ;
- manquement grave ou répété des engagements contractuels pris par l'Entreprise à travers le présent contrat, après une mise en demeure non suivie d'effet dans le délai d'un mois ;
- manquement grave ou répété en matière de sécurité, et notamment de défaut grave d'entretien des installations ou du matériel mettant en péril les usagers par l'Entreprise.

La résiliation requiert une délibération du Conseil du STIF, notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception. Cette mesure devra être précédée d'une mise en demeure restée sans effet dans le délai de 10 jours.

En cas de résiliation anticipée et quel qu'en soit le motif, toutes dispositions stipulées au présent contrat qui en régleraient la fin trouveront à s'appliquer pleinement.

Article 78 - Résiliation.

Le STIF peut résilier unilatéralement le présent contrat à tout moment pour des motifs d'intérêt général. Cette résiliation est notifiée à l'Entreprise par lettre recommandée avec accusé de réception et moyennant un préavis de neuf (9) mois.

En cas de rupture anticipée du présent contrat à l'initiative du STIF pour des motifs d'intérêt général, celui-ci s'engage à verser à l'Entreprise, en réparation du préjudice subi, une indemnité conforme à la législation et aux principes jurisprudentiels en vigueur.

Les sommes dues à l'Entreprise au titre du présent article sont versées dans les trois mois de la date de résiliation.

De la même façon, l'Entreprise peut résilier le contrat moyennant un préavis de neuf (9) mois à tout moment des présentes, sans préjudice des dommages et intérêts auxquels celle-ci peut être tenue par ailleurs.

Article 79 - Sort des biens en fin de convention.

Article 79-1 - Biens appartenant au STIF.

A l'échéance normale ou anticipée du contrat, l'Entreprise est tenue de remettre au STIF, en état normal d'entretien et à titre gratuit, tous les biens et équipements mis à sa disposition par le STIF, sur le fondement de l'Article 38 - et des 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 -
Article 79-3 - Biens de reprise.

1. Etat des biens

Sur demande expresse du STIF, l'Entreprise s'oblige à lui fournir, dans un délai de 15 jours consécutifs à sa demande et sous peine de sanctions pécuniaires, telles que prévues dans l'Article 75 -, un état détaillé, immobilisation par immobilisation, de tous les biens figurant à l'actif du bilan de l'Entreprise faisant ressortir les biens (brut, amortissements, net et subventions associées) nécessaires à l'exécution du service. Cet état sera complété, le cas échéant, du descriptif des biens faisant l'objet de leasing et de toutes opérations déconsolidantes.

2. Matériel roulant

Le STIF ou le successeur éventuel de l'entreprise, rachète à l'Entreprise tout ou partie du matériel roulant qu'il jugerait nécessaires à l'exploitation, à sa valeur contractuelle nette des amortissements contractuels, minorée de la quote-part des subventions qui restent à reprendre.

Ainsi, l'entreprise restitue au STIF la part des subventions qui lui ont été versées et non reprises en fin de contrat.

2 mois avant la fin du contrat, un expert, désigné en commun accord entre le STIF et l'entreprise, détermine :

i. la valeur marchande théorique du parc compte tenu de son niveau d'équipement et de son âge et du kilométrage,

ii. La valeur marchande réelle du parc qu'il examine

Si la valeur réelle est inférieure à la valeur théorique, l'entreprise verse la différence au STIF (ou cette somme est déduite du reste à payer par le STIF ou le candidat retenu) ; en cas de mauvais entretien, le STIF a également la possibilité de percevoir cette somme ET de ne pas reprendre les véhicules (ni le STIF ni le candidat retenu ne paient la valeur résiduelle figurant dans le plan d'investissement).

L'Entreprise ne peut en aucun cas, refuser ou s'opposer de quelque manière que ce soit à la reprise du matériel décidée par le STIF.

3. Installations fixes

1 - Les parties prennent acte de ce que l'entrée en vigueur du règlement n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, dit règlement OSP, conduira à terme à ce que les lignes de transport de voyageurs par autobus ou autocar soient attribuées après mise en concurrence en région Ile-de-France.

Les Parties reconnaissent dès à présent que les dépôts d'autobus sont des infrastructures dont la disponibilité est essentielle afin d'assurer une égalité entre les candidats dans la perspective de cette future mise en concurrence .

2 - Le STIF s'engage à informer régulièrement et complètement son cocontractant de la préparation des conditions d'entrée en vigueur du règlement OSP et notamment des modalités de mise en concurrence qui seront envisagées. Le STIF informera également son cocontractant de la politique foncière qu'il envisage à l'égard des dépôts d'autobus, afin de mettre en œuvre une concertation avec les personnes concernées.

3 - Le cocontractant s'engage à porter à la connaissance du STIF l'ensemble des éléments matériels juridiques, techniques et financiers, se rapportant à la situation foncière des dépôts qu'il utilise pour la réalisation de l'offre de référence. Sur la base de ces informations, les Parties s'engagent à mener de bonne foi des discussions sur la question foncière dans la

perspective de la mise en œuvre du règlement OSP. Ces discussions doivent permettre l'adoption par les Parties d'un Document de Traitement de la question foncière tenant compte de la spécificité de chaque dépôt, et notamment de leur affectation, en tout ou partie, pour la réalisation du service de référence..

[4 – Le cocontractant s'engage à faire ses meilleurs efforts afin de faire participer aux discussions prévue au point 3 le ou les propriétaires des terrains et des installations correspondant aux dépôts d'autobus utilisés dans le cadre de la réalisation de l'offre de référence. (cette stipulation n'est pas applicable dans les contrats que lorsque l'exploitant n'est pas le propriétaire des dépôts)]

5 – Si le Document de Traitement cité au point 3 ci-dessus le prévoit, et pour les dépôts qu'il retient les Parties s'engagent à mener de bonne foi une discussion portant sur la valorisation des dépôts d'autobus et notamment sur la valorisation des terrains et des installations [et sur la définition d'une valeur locative (dans le cas où l'exploitant est également propriétaire des dépôts)].

Cette valorisation sera réalisée sur la base des principes suivants :

- prise en considération de la nature subventionnée de l'activité de service public exercée grâce aux dépôts,
- transparence quant aux conditions de financement de ces équipements,
- valorisation et rémunération réaliste de ces actifs sur la base de modèles économiques de moyen / long terme,
- avis préalable des domaines et / ou d'un expert immobilier désigné d'un commun accord entre le STIF et l'entreprise...

6 – Les parties conviennent d'établir dans les 6 mois de la signature de la présente convention un calendrier des modalités de mise en œuvre des engagements pris aux points 1 à 5 du présent article. Ce calendrier prévoit au moins un bilan annuel de la mise en œuvre de ces engagements.

Article 79-4 - Biens propres.

Les biens propres restent la propriété de l'entreprise à l'issue du contrat. Les logiciels nécessaires à l'exécution du service dont l'Entreprise reste propriétaire peuvent faire l'objet d'une licence d'utilisation accordée au STIF

Article 79-5 - Les opérations de remplacement (projet)

Les opérations visées par le présent article sont celles permettant le remplacement d'un immeuble ou d'une dépendance d'immeuble nécessaire à la réalisation du service public par d'autres installations répondant mieux aux exigences de l'exploitation ou de la technique (les « opérations de remplacement »).

Une opération de Remplacement a pour objet le financement, en tout ou en partie, de la construction, l'aménagement ou l'acquisition d'un bien nécessaire à la poursuite de l'activité de l'Entreprise.

Compte tenu de la complexité des opérations en cause, et notamment de leur déroulement selon une durée importante qui ne trouvera sa conclusion qu'une fois levés les divers aléas contractuels et administratifs auxquels leur mise en œuvre est subordonnée, le processus décisionnel se déroulera en deux phases :

1. Accord de Principe.

Afin d'obtenir l'accord de principe du STIF l'autorisant à entreprendre une opération de remplacement, l'Entreprise devra présenter au STIF un dossier détaillé précisant tout à la fois les remplacements prévus et justifiant les aliénations et éventuelles acquisitions envisagées.

Ce dossier comprendra l'ensemble des éléments qu'aura pu recueillir l'Entreprise, en phase de faisabilité, de nature à étayer sa démarche :

- aspect stratégique et technique de l'opération,
- montage juridique envisagé et analyse des raisons pour lesquelles le montage proposé est retenu,
- partenaires 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.2: Règlement d'exploitation
- Annexe A.3: Service de référence
- Annexe A.4: Autres Conventions
- Annexe A.5: Tableau de bord 1-Suivi de la non-réalisation
- Annexe A.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 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise

TABLE DES ANNEXES

A. OFFRE	101
Annexe A.1 Liste des lignes exploitées dans le cadre de la présente convention ;	101
Annexe A.2 Cahier des charges Régional et Règlement d'exploitation ...	102
Annexe A.3 Service de référence	103
Annexe A.4 Autres Conventions	104
Annexe A.5 Tableau de bord 1-Suivi de la non-réalisation.....	105
Annexe A.6 Tableau de bord 2-Suivi de l'offre de référence	106
B. QUALITE DE SERVICE.....	107
Annexe B.1 Système de qualité de service et indicateurs et tableaux de bord	107
Annexe B.2 Synthèse des objectifs de qualité de service et bonus-malus par indicateur.....	108
Annexe B.3 Protocole sur les échanges de données entre l'entreprise et la base de données communautaire du STIF et annexe technique	109
Annexe B.4 Plan d'information voyageurs pour la continuité du service	110
Annexe B.5 Modalités de remboursement des voyageurs en cas de grève	111
Annexe B.6 Tableau de bord-Suivi du remboursement voyageur.....	112
Annexe B.7 Formulaire des réclamations PMR.....	113
Annexe B.8 Information voyageurs	114
Annexe B.9 Application de la norme SIRI en Ile-de-France	115
Annexe B.10 Procédure d'alerte	116
Annexe B.11 Sans Objet	117
C. TARIFICATION	118
Annexe C.1 Données de validation et indicateurs de qualité associés	118
Annexe C.2 Conventions spécifiques	119
Annexe C.3 Charte du système télébillettique NAVIGO	120
Annexe C.4 Procédures de gestion du Ticket t+ ;	121
Annexe C.5 Carte scolaire.....	122
Annexe C.6 Réseau de dépositaires ;.....	123
Annexe C.7 Réseau d'Agences.....	124
Annexe C.8 Cahier des charges relatif à la gestion communautaire des produits tarifaires	125
Annexe C.9 Equipements de vente NAVIGO.....	126

D. BIENS ET INVESTISSEMENTS.....	127
Annexe D.1 Etat du parc de véhicules.....	127
Annexe D.2 Plan d'investissement.....	128
Annexe D.3 Etat des lieux et inventaire.....	129
Annexe D.4 Modèle contractuel de « dossier technique » à faire valider avant tout achat de véhicule	130
Annexe D.5 Âge du parc	131
E. REGIME FINANCIER	132
Annexe E.1 Compte financier prévisionnel du contrat (annexe confidentielle) 132	
Annexe E.2 Evaluation du trafic par les comptages	133
Annexe E.3 Objectifs de recettes voyageurs.....	134
Annexe E.4 Modèle de facture de régularisation annuelle	135
F. AUTRES ANNEXES	136
Annexe F.1 Marques	136
Annexe F.2 Tableaux du rapport annuel (volet général et volet financier)137	
Annexe F.3 Garantie bancaire / Engagement de la Société Mère.....	138
Annexe F.4 Spécificités du réseau	139
Annexe F.5 Schéma Directeur d'Accessibilité - Lignes retenues et échancier proposé	140
Annexe F.6 Charte d'habillement	141
Annexe F.7 Prescriptions relatives à l'équipement des véhicules	142

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2010/0373

Séance du 7 juillet 2010



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 / CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU Deux Rives de Seine

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° 2010/0373 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 1^{er} juillet 2010 et de la Commission économique et tarifaire du 2 juillet 2010;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

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

ARTICLE 2 : d'approuver la convention partenariale pour le Réseau Deux Rives de Seine jointe à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec les Sociétés Autocars Tourneux et Courriers de Seine et Oise ;

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention partenariale et ses annexes avec la communauté d'agglomération 2-Rives-de-Seine, le SIVOM de Verneuil sur Seine et Vernouillet, la commune de Maurecourt et les Sociétés Autocars Tourneux et Courriers de Seine et Oise ;

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

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

Jean-Paul HUCHON

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

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

Les Autocars Tourneux, SA au capital de 840 000 € inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 352 220 172, n° de SIRET 352 220 172 000 30, dont le siège est situé à ZAE du Rouillard – Parc des 3 Etang, 78 480 Verneuil-sur-Seine, représentés par Thibaut Boidin, Directeur des Autocars Tourneux.

ET

CSO (Courriers de Seine et Oise), SA au capital de 190 600 € inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 572 045 573, n° de SIRET 572 045 573 000 27, dont le siège est situé à 18, rue de la Senette, 78 955 Carrières-sous-Poissy, représentés par Pierre Bonicel, Directeur des Courriers de Seine et Oise (CSO).

Ci-après dénommés « 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	4
TITRE II - DISPOSITIONS GENERALES	7
Article 1 - Système contractuel	7
Article 2 - Objet et Champ d'application	7
Article 3 - Durée	8
Article 4 - Effet du contrat sur d'autres conventions.....	8
Article 5 - Droits et obligations des Parties	9
Article 6 - Exclusivité.....	11
Article 7 - Portée des présentes	11
Article 8 - Cession des Droits / « intuitu Personae »	11
TITRE III - LE SERVICE DE REFERENCE	13
CHAPITRE I - L'OFFRE DE REFERENCE	14
Article 9 - Description de l'offre de référence.	14
Article 10 - Programmation de l'offre de référence.....	15
Article 11 - Modification de l'offre de référence	15
CHAPITRE II - LES OBLIGATIONS DE QUALITE DE SERVICE ASSOCIEES A L'EXECUTION DE L'OFFRE DE REFERENCE	17
Article 12 - Régularité.	17
Article 13 - Pôles d'échanges et gares routières	18
Article 14 - Accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).	19
Article 15 - Information des voyageurs.	21
Article 16 - Politique de la ville.	22
Article 17 - Prévention et sûreté	22
Article 18 - Lutte contre la fraude.	24
CHAPITRE III - Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité	26
Article 19 - Equipement et suivi des véhicules.	26
Article 20 - Attitude commerciale de l'Entreprise et de ses personnels.	26
TITRE IV - TARIFICATION ET DISTRIBUTION DES PRODUITS TARIFAIRES	29
Article 21 - Dispositions tarifaires.....	29
Article 22 - Remontées des données de validation des titres	31
Article 23 - Distribution des produits tarifaires	33
Article 24 - Gestion communautaire	36
TITRE V - REALISATION DU SERVICE DE REFERENCE	37
CHAPITRE I - REALISATION DE L'OFFRE DE REFERENCE	37
Article 25 - Continuité du service.	37
Article 26 - Information du STIF sur les perturbations significatives.....	37
Article 27 - Mesure de réalisation de l'offre de référence.	37
Article 28 - Pénalités pour non réalisation de l'offre de référence (hors grève).	38
Article 29 - Engagement de service et d'information par l'Entreprise en cas de grève.....	38
CHAPITRE II - QUALITE DE SERVICE	40
Article 30 - Principe généraux.....	40

Article 31 - Thèmes prioritaires de la qualité de service.	40
Article 32 - Critères d'appréciation de la qualité de service (indicateurs).	40
Article 33 - Modalités de mesures.	41
Article 34 - Niveau de service et intéressement.	42

CHAPITRE III - COMMUNICATION44

Article 35 - Principes de gouvernance des actions de communication	44
Article 36 - Identité du STIF et cohérence inter-régionale.....	45
Article 37 - Diffusion par le réseau de l'Entreprise.	47

TITRE VI - BIENS ET INVESTISSEMENTS 48

CHAPITRE I - REGIME DES BIENS.....48

Article 38 - Biens mis à disposition de l'entreprise.	48
Article 39 - Biens propres.....	48
Article 40 - Biens de reprise.	49

CHAPITRE II - OBLIGATIONS RELATIVES AUX BIENS49

Article 41 - Entretien et maintenance.	49
Article 42 - Renouvellement et rénovation.....	50
Article 43 - Matériel roulant.....	50

CHAPITRE III - PROGRAMMATION ET SUIVI DES INVESTISSEMENTS REALISES PAR L'ENTREPRISE52

Article 44 - Principes généraux	52
Article 45 - Programmation des investissements	53
Article 46 - Réalisation du programme d'investissements - Conditions de réalisation du PI53	
Article 47 - Réalisation du programme d'investissements – suivi de la réalisation.....	54
Article 48 - Information en cas de modification du programme d'investissement	54

TITRE VII - REGIME FINANCIER 56

CHAPITRE I - LA REMUNERATION57

Article 49 - Principes généraux relatifs à la rémunération.	57
Article 50 - Les recettes de trafic.....	58
Article 51 - Les recettes annexes.	61
Article 52 - Participations financières des collectivités.....	61
Article 53 - Les contributions du STIF	62

CHAPITRE II - RECETTES DIRECTES64

Article 54 - Recettes directes au titre des forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers sur support Navigo.....	64
Article 55 - Recettes directes au titre des forfaits Imagine'R	64
Article 56 - Recettes directes au titre du ticket t+	64

CHAPITRE III - INTERESSEMENT A LA VENTE66

Article 57 - Financement du système de vente des dépositaires et intéressement à la vente des forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers.....	66
Article 58 - Intéressement à la vente de la carte Imagine'R	66
Article 59 - Intéressement à la vente du Ticket t+	66

CHAPITRE IV - LES ADAPTATIONS DE LA REMUNERATION LIEES A L'EXECUTION DU SERVICE DE REFERENCE68

Article 60 - Principe général.	68
Article 61 - Ajustement des objectifs de recettes	68
Article 62 - Ajustement des contributions.....	68
Article 63 - Mesures tarifaires	69

CHAPITRE V - INCITATIONS FINANCIERES EN TERMES D'OFFRE REALISEE ET DE QUALITE DE SERVICE70

Article 64 - Incitation financière à la qualité de service.	70
--	----

CHAPITRE VI - MODALITES DE FACTURATION ET DE REGLEMENT	74
Article 65 - Factures prévisionnelles.	74
Article 66 - Règlement des acomptes mensuels.	74
Article 67 - Facturation annuelle	76
CHAPITRE VII - FISCALITE.....	78
Article 68 - Fiscalité	78
TITRE VIII - MODALITES D'EXECUTION DU CONTRAT	80
CHAPITRE I - INFORMATION, SUIVI ET CONTROLE.....	80
Article 69 - Informations sur l'exécution du contrat	80
Article 70 - Comité de suivi.	83
Article 71 - Contrôle de l'exécution du contrat.	83
CHAPITRE II - VIE DU CONTRAT.....	85
Article 72 - Responsabilité.....	85
Article 73 - Assurances.	85
Article 74 - Garantie.....	86
CHAPITRE III - SANCTIONS – FIN DE LA CONVENTION - INDEMNITES.....	88
Article 75 - Sanctions Pécuniaires.	88
Article 76 - Sanctions coercitives.	88
Article 77 - Sanction résolutoire.....	89
Article 78 - Résiliation.	89
Article 79 - Sort des biens en fin de convention.	89
Article 80 - Continuité du service en fin de contrat	93
Article 81 - Reprise des autres contrats et engagements de l'entreprise	94
Article 82 - Engagements financiers à la fin du contrat	94
CHAPITRE IV - DISPOSITIONS DIVERSES	96
Article 83 - Révision et sauvegarde.	96
Article 84 - Recours à la procédure d'avenant.	96
Article 85 - Procédure de conciliation.....	97
Article 86 - Redressement, liquidation judiciaire et contrôle fiscal.....	97
Article 87 - Jugement des contestations.....	97
Article 88 - Election de domicile.....	97
Article 89 - Non validité partielle.....	98
TABLE DES ANNEXES	100

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.

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

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

Article 17 - Prévention et sûreté

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

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

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

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

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

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

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

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

Renforcement du travail de prévention et des actions de sensibilisation :

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

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

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

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

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

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

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

2. Informations à communiquer au STIF :

Prévention :

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

Statistiques sûreté :

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

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

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

Suivi des investissements :

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

3. Suivi des indicateurs de qualité de service :

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

Article 18 - Lutte contre la fraude.

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

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

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

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

Dans ce cadre l'entreprise doit :

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

2. Informations à communiquer au STIF :

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

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

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

CHAPITRE III - Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité

Article 19 - Equipement et suivi des véhicules.

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

- Les véhicules doivent être équipés de l'ensemble des équipements embarqués nécessaires au transport des voyageurs dans des conditions de voyage optimales :
 - Valideurs de titre de transport ;
 - Boutons de demande d'arrêt ou affichette indiquant la démarche à suivre ;
 - Bouton de commande de porte lorsqu'ils existent ;
 - Palettes ou dispositifs d'aide à l'embarquement des personnes à mobilité réduite (au fur et à mesure du déploiement de ces équipements) ;
 - Equipements de sûreté (au fur et à mesure du déploiement de ces équipements) ;
 - Dispositifs dynamiques d'information visuelle, d'information sonore, de Haut-parleur à la porte avant (au fur et à mesure du déploiement de ces équipements).
- L'Entreprise est responsable de la gestion et du maintien en état de marche des véhicules et des équipements embarqués, y compris 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 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 -

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. 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 du de l'Entreprise. Ces documents sont joints en Annexe D.3 aux présentes.

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

La mise à disposition des installations comporte précisément :

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

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

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

Article 38-3 - Cession-mise au rebut

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

Article 39 - Biens propres.

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

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

Article 40 - Biens de reprise.

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

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

CHAPITRE II - OBLIGATIONS RELATIVES AUX BIENS

Article 41 - Entretien et maintenance.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 42 - Renouvellement et rénovation.

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

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

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

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

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

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

Article 43 - Matériel roulant.

Article 43-1 - Parc de matériel roulant.

L'âge des véhicules est calculé au 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 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'utilisateur et des tiers le cas échéant, les coûts d'exploitation, les objectifs de qualité de service et les recettes prévisionnelles.

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

Article 46-1 - Principes généraux

L'acquisition des matériels prévus au plan d'investissement ou la réalisation de travaux ne peuvent être engagés qu'après et sur la base de l'accord écrit du STIF.

L'instruction réalisée par le STIF permet, sur la base du dossier remis par l'Entreprise et d'échanges complémentaires, de valider l'opportunité de la réalisation de l'investissement, notamment sur les aspects suivants :

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

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

- un courrier daté du transporteur => demande de paiement

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

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

Article 46-2 - Véhicules

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

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

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

Article 46-3 - Autres équipements que le matériel roulant

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

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

L'Entreprise rend compte annuellement au STIF, dans le cadre du comité de suivi et du rapport annuel, de la réalisation du programme d'investissement.

L'Entreprise tient à jour annuellement un tableau suivi du programme d'investissement présentant :

- Les dépenses d'investissement réalisées par famille/opération ;
- Les coûts prévisionnels du programme d'investissement par famille/opération.

L'Entreprise adjoint à ce tableau un commentaire permettant d'expliquer les décalages entre les dépenses réalisées et les coûts prévisionnels.

Dans le cas où l'Entreprise ne réaliserait pas l'intégralité du plan d'investissement contractuel, elle s'engage à reverser la différence entre le montant des dépenses (dotation aux amortissements et frais financiers associés) réalisées et le montant des dépenses (dotation aux amortissements et frais financiers associés) prévues au programme d'investissement. Si l'investissement est simplement décalé, le plan d'investissement est décalé d'autant (début et fin de la comptabilisation).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TITRE VII - REGIME FINANCIER

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

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

La clarté du mécanisme de rémunération :

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

Sa lisibilité :

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

CHAPITRE I - LA REMUNERATION

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

Article 49 - Principes généraux relatifs à la rémunération.

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

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

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

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

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

Les ressources de l'Entreprise sont les suivantes :

- **les recettes de trafic collectées et les contributions liées aux recettes reconstituées**, telles que modulées du partage de risque 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. 2008, s'établit avant indexation aux montants figurant dans le tableau de l'Annexe F.4.

CHAPITRE II - RECETTES DIRECTES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 56 - Recettes directes au titre du ticket t+

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

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

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

CHAPITRE III - INTERESSEMENT A LA VENTE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Avec :

FV : Financement de la vente HT ;

CA : Chiffre d'affaires annuel des FMHJ HT.

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

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

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

Article 59 - Intéressement à la vente du Ticket t+

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

-

« IPV HT = 6% (NtDT x PtDT + NtPT x PtPT)

Avec :

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

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

Article 60 - Principe général.

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

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

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

Article 61 - Ajustement des objectifs de recettes

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

Article 62 - Ajustement des contributions.

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

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

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

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

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

Avec :

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

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

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

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

Article 63 - Mesures tarifaires

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

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

Article 63-2 -

Article 63-3 - 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 63-4 - 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 Annexes B.1 et 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 $X_n < X_{\text{réf } n}$, 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.

Sans objet

Article 66 - Règlement des acomptes mensuels.

Les acomptes mensuels sont établis sur la base du montant des contributions C11, C13 et C2 définies aux Article 53-2 - et Article 53-3 -. Ils sont versés mensuellement, sur la base d'un échéancier annuel.

L'Entreprise transmet au STIF un échéancier des versements mensuels de l'année n, le 15 du mois de décembre n-1 et le 15 du mois précédent la hausse tarifaire pour l'année n. Lorsque les dates de versement prévues ci-après se trouvent être un jour non ouvré, les versements correspondants sont effectués le dernier jour ouvré qui précède.

L'Entreprise transmet par courrier au STIF la facture d'acompte correspondante le 20 du mois qui précède le mois de la facturation, la date figurant sur le cachet de La Poste, ou son équivalent faisant foi.

En cas de non-respect du calendrier des versements mensuels des concours publics par le STIF, le STIF verse des intérêts de retard, sur la base du nombre de jours de retard et du taux EONIA connu à la date de facturation. Tout retard dans la transmission de la facture par l'Entreprise décale d'autant la date limite de versement par le STIF.

Les contributions du STIF sont versées par le STIF selon les modalités définies aux Article 66-1 -, Article 66-3 - et Article 66-4 -.

Article 66-1 - Règlement des acomptes mensuels de la contribution C11.

Les acomptes pour la contribution forfaitaire C11 sont versés le 26 de chaque mois sur la base des montants C11n0 prévus à l'Article 53-2 -, actualisés par application de la formule suivante :

$$C11n = C11n0 * In$$

Avec In : dernière indexation définitive connue pour la contribution C11 augmentée de l'inflation prévisionnelle retenue dans le projet de loi de finances pour l'année n.

Avec C11no : le C11 prévue pour l'année n et stipulé à l'Annexe F.4.

Article 66-2 - Règlement des acomptes mensuels de la contribution C12.

Les acomptes pour la contribution C12 sont versés le 26 de chaque mois sur la base des montants C12n0 prévus à l'Article 53-2 --, actualisés par application de la formule suivante :

$$C12n = C12n0 * In$$

Avec In : dernière indexation définitive connue pour la contribution C12 augmentée de l'inflation prévisionnelle retenue dans le projet de loi de finances pour l'année n.

Avec C12no : le C12 prévue pour l'année n et stipulé à l'Annexe F.4.

Article 66-3 - : Règlement des acomptes mensuels des contributions liées aux recettes de trafic reconstituées.

Les acomptes pour les contributions liées aux recettes de trafic reconstituées (CRR) sont versés le 26 de chaque mois.

Ces acomptes sont calculés avec les prix de l'année en cours et sur la base des derniers comptages intégrés conformément à l'Annexe E.2.

Article 66-4 - : Règlement des acomptes mensuels de la contribution C2.

Les acomptes pour la contribution forfaitaire C2 sont versés le 26 de chaque mois sur la base des montants C2n0 prévus à l'Article 53-3 -, actualisés par application de la formule suivante :

$$C2n = C2n0 * In$$

Avec In : dernière indexation définitive connue pour la contribution C2 augmentée de l'inflation prévisionnelle retenue dans le projet de loi de finances pour l'année n.

Article 66-5 - : Règlement des subventions véhicule

Les subventions actualisées véhicules sont versées dans un délai de 3 mois à compter de la réception du dossier complet (cf. Article 46-1 -).

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

Article 67 - Facturation annuelle

Article 67-1 - : Indexation.

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

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

$$K11_n = X_N \left(a \frac{S_n}{S_0} + b \frac{C_n}{C_0} + c \frac{IPS_n}{IPS_0} \right)$$

Avec $a+b+c = 1$

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

$C11_{n_0}$ = 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 mensuel 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 :

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

[La valeur de d correspond aux frais financiers et celle de e correspond aux dotations aux amortissements de chaque contrat, elles figurent en Annexe F.4]

3. Le montant annuel forfaitaire de subvention véhicule est indexé chaque année par application de la formule suivante

avec $S_n = S_{n_0} \times K3_n$; avec

$$K3_n = \left(\frac{IPA \& A_n}{IPA \& A_0} \right)$$

Avec

S_{n_0} = forfait contractuel de subvention exprimé en euros 2008 pour l'année n, correspondant aux montants indiqués dans l'Annexe F.4

IPA&A : IP de l'offre intérieure des produits industriels - Autobus et autocars, (indices mensuels) (www.indices.insee.fr ; identifiant : - 1559272) ; $S_0 = 104,76$

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 - Reglement de la facture annuelle

Au 31 mars de l'année n+1 au plus tard, l'Entreprise transmet une facture récapitulative faisant apparaître pour l'ensemble des éléments constituant la contribution définitive du STIF après actualisation, les éléments suivants :

- les composantes de la contribution relative aux charges relevant des OSP :
 - la contribution « C11 » le cas échéant modifiée pour tenir compte des évolutions d'offre ;
 - la contribution C12
 - la contribution « C13 »
- la contribution relative au financement des investissements « C2 » ;
- Les contributions liées aux recettes reconstituées CRR définitives,
- les incitations financières (bonus/malus, intéressements) ;
- Les autres rémunérations éventuelles dont, le partage des risques sur les recettes défini à l'Article 50-6 - et celles liées au transfert entre titres scolaires décrit à l'Article 50-5 -.

L'Entreprise établit également un avoir correspondant :

- aux éventuelles pénalités liées à l'exécution du service définies aux Article 21-1 -, Article 21-3 -, Article 28 - et Article 75 -;
- au partage défini à l'Article 62 - si les recettes de trafic sont supérieures à l'objectif fixé de l'année n.

La facture annuelle reprend :

- le montant de la facture annuelle ;
- le montant des acomptes versés ;
- le solde à payer (avec le cas échéant les avoirs).

Le STIF règle à l'Entreprise, après vérification, le solde de l'année n entre les acomptes mensuels d'une part, la facture annuelle et l'avoir d'autre part, au plus tard dans les 45 jours suivants la réception par le STIF de la facture annuelle et de l'avoir.

En cas de désaccord, le STIF réserve le règlement du solde à hauteur du montant qu'il juge litigieux. Le cas échéant, le STIF règle, une fois le litige résolu, des intérêts de retard sur la base du nombre de jours de retard de versement.

En cas de non-respect du calendrier de versement des concours publics par le STIF, le STIF verse des intérêts de retard, sur la base du nombre de jours de retard et du taux EONIA connu à la date de la facturation.

Les factures sont accompagnées des pièces justificatives suivantes :

- les fichiers justifiant le calcul des recettes de trafic ;
- un détail du calcul des indices d'actualisation des rémunérations ;
- le calcul détaillé des bonifications et pénalités ;
- les justificatifs de paiements des Impôts et Taxes ;
- le calcul du partage des recettes de trafic ;
- le compte-rendu financier de l'exploitant intégré au rapport annuel tel que décrit à l'Article 69-3 -.

Toutes les annexes à la facture annuelle sont formellement validées par l'Entreprise.

Un modèle de facture annuelle est proposé à l'Annexe E.4.

CHAPITRE VII - FISCALITE

Article 68 - Fiscalité

Article 68-1 - : Généralités.

L'Entreprise supporte tous les impôts et taxes relatifs à l'exécution des missions qui lui sont dévolues dans le cadre du présent contrat, selon la réglementation en vigueur. Elle assume seule les pénalités liées à tout redressement fiscal éventuel concernant la gestion qui lui est confiée, consécutif à une application ou à une interprétation erronée de sa part des textes en vigueur sous réserve de l'Article 68-3 -.

Article 68-2 - Les impôts et taxes supportés par l'entreprise.

La taxe professionnelle et les taxes foncières sur les propriétés bâties et non bâties sont réglées par l'Entreprise, après vérification des éléments constitutifs de chacun des rôles d'imposition. L'Entreprise fait le nécessaire pour obtenir le plafonnement de ses cotisations de taxe professionnelle auquel elle peut prétendre, selon les possibilités offertes par la législation fiscale.

La taxe professionnelle et les taxes foncières liées au service objet du présent contrat sont remboursées par le STIF à « l'euro / l'euro », sur la base des justificatifs des paiements effectués et d'une copie des rôles d'imposition. Le STIF rembourse à l'Entreprise la taxe professionnelle nette des dégrèvements/plafonnements accordés par l'administration fiscale.

Tous les autres impôts et taxes existant au 31 décembre 2008 et relatifs à la gestion du service sont à la charge de l'Entreprise.

Article 68-3 - : Taxe sur la valeur ajoutée et taxe sur les salaires.

L'Entreprise ayant la qualité d'exploitant du service est le seul redevable de la TVA due, selon les conditions de droit commun, au titre de l'activité de service public confiée.

En cas de changement de la doctrine ou de la législation fiscale en matière de TVA et/ou de taxe sur les salaires, les parties conviennent de se rapprocher pour tenir compte de ces changements et aménager le présent contrat sans modification de son équilibre économique.

Dans le cas où une des composantes des sommes versées par le STIF à l'Entreprise serait placée hors du champ d'application de la TVA cette composante serait facturée sans TVA au STIF.

Le montant de taxe sur les salaires qui en découlerait serait alors pris en compte dans le calcul de la contribution C1 versée par le STIF.

Article 68-4 - : Transfert des droits à déduction de la TVA.

En application des dispositions de l'Article 210-1 et suivants de l'Annexe II au code général des impôts, le STIF transfère à l'Entreprise les droits à déduction de la TVA correspondant aux investissements réalisés par le STIF et mis à la disposition de celle-ci.

Le STIF, propriétaire des biens, délivre à l'entreprise une attestation précisant :

- la nature et la situation des biens
- la base d'imposition hors taxe des biens utilisés par l'entreprise

- le montant de la taxe correspondant
- l'identité des parties
- la référence aux articles 210 – 1 et suivants de l'annexe II du CGI
- la nature du contrat liant les parties et la date de mise à disposition des biens
- la date d'exigibilité de la taxe.

Le STIF adresse une copie de cette attestation au service des impôts dont il dépend.

Au vu des justificatifs fournis par le STIF, l'Entreprise procède sans délai ni différé aux formalités nécessaires à la récupération de cette TVA, soit par imputation sur la taxe due au titre de ses recettes, soit par demande de remboursement formulée auprès de l'administration fiscale compétente.

La taxe ainsi récupérée est reversée au STIF au plus tard le 30 du mois suivant celui du remboursement de la taxe.

Toute contestation ou remise en cause par l'administration fiscale du droit à déduction ou du quantum de la taxe dont il est prétendu à la récupération ou qui aura été restituée est portée sans délai à la connaissance du STIF. Les parties examinent ensemble le bien fondé des rappels et engagent toutes voies de défense utiles.

Les rappels non contestables ou devenus définitivement exigibles, qui auront été appliqués, majorés des sanctions fiscales et des frais contentieux engagés à la demande du STIF, sont remboursés par le STIF dans les 30 jours de leur règlement sur présentation de justificatifs par l'entreprise sauf faute ou erreur avérée de sa part.

TITRE VIII - MODALITES D'EXECUTION DU CONTRAT

CHAPITRE I - INFORMATION, SUIVI ET CONTROLE

Article 69 - Informations sur l'exécution du contrat

Article 69-1 - : Principes généraux

Le STIF et l'Entreprise ont une obligation réciproque de transparence et de réactivité dans la transmission de l'information relative à la gestion du service, notamment en ce qui concerne les conditions d'exploitation et des difficultés rencontrées.

L'Entreprise porte à la connaissance du STIF et ce, dans les plus brefs délais, tout incident grave qui par sa portée est susceptible d'avoir une influence, de quelque nature que ce soit, sur les conditions d'exploitation du service de référence. Lorsque cette information est transmise verbalement elle doit être confirmée par écrit.

L'Entreprise transmet toutes les informations que le STIF peut demander ainsi que tous les tableaux de bords, rapports, documents de nature contractuelle, dans un délai raisonnable que le STIF peut fixer.

Seuls les modèles type spécifiques, communiqués par le STIF à l'entreprise, doivent être utilisés pour la transmission des informations sur l'exécution du contrat. En cas de non respect de ce principe, le STIF se réserve le droit de ne pas valider les documents présentés, et ceux-ci seront considérés comme non-reçus. Dès lors, l'Entreprise s'expose à la pénalité décrite à l'Article 75 -.

Si l'Entreprise ne donne pas droit à la demande d'informations une fois le délai de réponse échu, le STIF peut engager un Contrôle ou un Audit dans les conditions fixées à l'Article 62 du présent contrat. Les informations communiquées par l'Entreprise au STIF doivent pouvoir contribuer à assurer, auprès de tous les responsables locaux et des administrateurs du STIF, la meilleure lisibilité possible des conditions d'exécution de la présente convention.

Le STIF est garant vis-à-vis de l'Entreprise du respect de la confidentialité des informations correspondantes, dans les conditions prévues par la loi n°78-753 du 17 juillet 1978.

Toutes les informations sont transmises de préférence par voie électronique sous format standard, facilement exploitable.

Article 69-2 - : Information trimestrielle et annuelle sur l'exécution du contrat

1 Information trimestrielle

L'Entreprise fournit l'Annexe A.5 du présent contrat, au plus tard le dernier jour du mois suivant la fin du trimestre.

2 Information annuelle

L'Entreprise fournit annuellement les informations précisées aux Annexes Annexe A.3, Annexe A.4, Annexe D.1, Annexe D.2 et Annexe F.2.

Les résultats de qualité de service décrits à l'Annexe B.1 doivent être fournis au plus tard le dernier jour du premier mois suivant la fin de l'année.

Les dates de remise d'information sont indiquées en prenant pour référence la date de notification du présent contrat.

Article 69-3 - Rapport annuel

Sur le fondement des principes des articles L 1411-3 et R 1411-7 du Code Général des Collectivités Territoriales modifié par le décret n° 2005-236 du 14 mars 2005, l'Entreprise transmet chaque année au STIF et, au plus tard dans les cinq mois suivant la clôture de l'exercice comptable, un rapport contenant les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution du présent contrat, une analyse de la qualité de service et les tableaux complétés figurant en Annexe F.2.

Au sein du rapport annuel, l'Entreprise présente un commentaire du Plan d'Investissement pour l'année écoulée et sur la durée du contrat :

- Pour le matériel roulant : Explication des principaux facteurs d'évolution, l'impact quantitatif sur le parc, l'impact qualitatif sur le parc et l'impact sur les coûts d'exploitation ;
- Pour les autres biens : Explication des principaux facteurs d'évolution et l'impact sur les coûts d'exploitation.

L'Entreprise doit en conséquence produire un tel rapport, ce qui implique que soit mis en place une comptabilité analytique permettant l'analyse des produits et des charges afférents à l'exploitation du réseau, ainsi que la mise en évidence du personnel affecté à l'exploitation du contrat avec le STIF

Le présent rapport est remis au STIF entre le 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 sont traitées selon les règles comptables en vigueur, dans le cadre de la facture annuelle

Article 76 - Sanctions coercitives.

Le STIF peut procéder à la mise en régie provisoire aux frais de l'Entreprise, sauf cas de force majeure ou causes exonératoires de responsabilité, dans les hypothèses suivantes :

- La sécurité publique vient à être compromise. L'exécution d'office est précédée d'une mise en demeure restée sans effet dans un délai fixé par le STIF et approprié au cas d'espèce.
- Si le service n'est pas exécuté ou s'il n'est exécuté que partiellement, le STIF peut également prendre provisoirement, aux frais de l'Entreprise, toutes les mesures nécessaires à la continuité de l'exploitation du service.

Article 77 - Sanction résolutoire.

Sauf cas de force majeure ou causes exonératoires de responsabilité, le STIF peut résilier la convention de plein droit et sans qu'il soit besoin de remplir aucune formalité judiciaire, notamment dans les cas suivants :

- liquidation judiciaire de l'Entreprise ;
- dissolution de l'Entreprise ;
- cession du bénéfice du présent contrat à un tiers sans son autorisation ;
- radiation devenue définitive de l'Entreprise du registre des transports valant interdiction pour cette dernière d'exercer l'activité de transport public routier ;
- interruption non justifiée de plus de 30 jours consécutifs de l'exploitation de tout ou partie des services ;
- manquement grave ou répété des engagements contractuels pris par l'Entreprise à travers le présent contrat, après une mise en demeure non suivie d'effet dans le délai d'un mois ;
- manquement grave ou répété en matière de sécurité, et notamment de défaut grave d'entretien des installations ou du matériel mettant en péril les usagers par l'Entreprise.

La résiliation requiert une délibération du Conseil du STIF, notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception. Cette mesure devra être précédée d'une mise en demeure restée sans effet dans le délai de 10 jours.

En cas de résiliation anticipée et quel qu'en soit le motif, toutes dispositions stipulées au présent contrat qui en régleraient la fin trouveront à s'appliquer pleinement.

Article 78 - Résiliation.

Le STIF peut résilier unilatéralement le présent contrat à tout moment pour des motifs d'intérêt général. Cette résiliation est notifiée à l'Entreprise par lettre recommandée avec accusé de réception et moyennant un préavis de neuf (9) mois.

En cas de rupture anticipée du présent contrat à l'initiative du STIF pour des motifs d'intérêt général, celui-ci s'engage à verser à l'Entreprise, en réparation du préjudice subi, une indemnité conforme à la législation et aux principes jurisprudentiels en vigueur.

Les sommes dues à l'Entreprise au titre du présent article sont versées dans les trois mois de la date de résiliation.

De la même façon, l'Entreprise peut résilier le contrat moyennant un préavis de neuf (9) mois à tout moment des présentes, sans préjudice des dommages et intérêts auxquels celle-ci peut être tenue par ailleurs.

Article 79 - Sort des biens en fin de convention.

Article 79-1 - Biens appartenant au STIF.

A l'échéance normale ou anticipée du contrat, l'Entreprise est tenue de remettre au STIF, en état normal d'entretien et à titre gratuit, tous les biens et équipements mis à sa disposition par le STIF, sur le fondement de l'Article 38 - et des 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 -
Article 79-3 - Biens de reprise.

1. Etat des biens

Sur demande expresse du STIF, l'Entreprise s'oblige à lui fournir, dans un délai de 15 jours consécutifs à sa demande et sous peine de sanctions pécuniaires, telles que prévues dans l'Article 75 -, un état détaillé, immobilisation par immobilisation, de tous les biens figurant à l'actif du bilan de l'Entreprise faisant ressortir les biens (brut, amortissements, net et subventions associées) nécessaires à l'exécution du service. Cet état sera complété, le cas échéant, du descriptif des biens faisant l'objet de leasing et de toutes opérations déconsolidantes.

2. Matériel roulant

Le STIF ou le successeur éventuel de l'entreprise,, rachète à l'Entreprise tout ou partie du matériel roulant qu'il jugerait nécessaires à l'exploitation, à sa valeur contractuelle nette des amortissements contractuels, minorée de la quote-part des subventions qui restent à reprendre.

Ainsi, l'entreprise restitue au STIF la part des subventions qui lui ont été versées et non reprises en fin de contrat.

2 mois avant la fin du contrat, un expert, désigné en commun accord entre le STIF et l'entreprise, détermine :

i. la valeur marchande théorique du parc compte tenu de son niveau d'équipement et de son âge et du kilométrage,

ii. La valeur marchande réelle du parc qu'il examine

Si la valeur réelle est inférieure à la valeur théorique, l'entreprise verse la différence au STIF (ou cette somme est déduite du reste à payer par le STIF ou le candidat retenu) ; en cas de mauvais entretien, le STIF a également la possibilité de percevoir cette somme ET de ne pas reprendre les véhicules (ni le STIF ni le candidat retenu ne paient la valeur résiduelle figurant dans le plan d'investissement).

L'Entreprise ne peut en aucun cas, refuser ou s'opposer de quelque manière que ce soit à la reprise du matériel décidée par le STIF.

3. Installations fixes

1 – Les parties prennent acte de ce que l'entrée en vigueur du règlement n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, dit règlement OSP, conduira à terme à ce que les lignes de transport de voyageurs par autobus ou autocar soient attribuées après mise en concurrence en région Ile-de-France.

Les Parties reconnaissent dès à présent que les dépôts d'autobus sont des infrastructures dont la disponibilité est essentielle afin d'assurer une égalité entre les candidats dans la perspective de cette future mise en concurrence .

2 – Le STIF s'engage à informer régulièrement et complètement son cocontractant de la préparation des conditions d'entrée en vigueur du règlement OSP et notamment des modalités de mise en concurrence qui seront envisagées. Le STIF informera également son cocontractant de la politique foncière qu'il envisage à l'égard des dépôts d'autobus, afin de mettre en œuvre une concertation avec les personnes concernées.

3 – Le cocontractant s'engage à porter à la connaissance du STIF l'ensemble des éléments matériels juridiques, techniques et financiers, se rapportant à la situation foncière des dépôts qu'il utilise pour la réalisation de l'offre de référence. Sur la base de ces informations, les Parties s'engagent à mener de bonne foi des discussions sur la question foncière dans la

perspective de la mise en œuvre du règlement OSP. Ces discussions doivent permettre l'adoption par les Parties d'un Document de Traitement de la question foncière tenant compte de la spécificité de chaque dépôt, et notamment de leur affectation, en tout ou partie, pour la réalisation du service de référence..

[4 - Le cocontractant s'engage à faire ses meilleurs efforts afin de faire participer aux discussions prévue au point 3 le ou les propriétaires des terrains et des installations correspondant aux dépôts d'autobus utilisés dans le cadre de la réalisation de l'offre de référence. (cette stipulation n'est pas applicable dans les contrats que lorsque l'exploitant n'est pas le propriétaire des dépôts)]

5 - Si le Document de Traitement cité au point 3 ci-dessus le prévoit, et pour les dépôts qu'il retient les Parties s'engagent à mener de bonne foi une discussion portant sur la valorisation des dépôts d'autobus et notamment sur la valorisation des terrains et des installations [et sur la définition d'une valeur locative (dans le cas où l'exploitant est également propriétaire des dépôts)].

Cette valorisation sera réalisée sur la base des principes suivants :

- prise en considération de la nature subventionnée de l'activité de service public exercée grâce aux dépôts,
- transparence quant aux conditions de financement de ces équipements,
- valorisation et rémunération réaliste de ces actifs sur la base de modèles économiques de moyen / long terme,
- avis préalable des domaines et / ou d'un expert immobilier désigné d'un commun accord entre le STIF et l'entreprise...

6 - Les parties conviennent d'établir dans les 6 mois de la signature de la présente convention un calendrier des modalités de mise en œuvre des engagements pris aux points 1 à 5 du présent article. Ce calendrier prévoit au moins un bilan annuel de la mise en œuvre de ces engagements.

Article 79-4 - Biens propres.

Les biens propres restent la propriété de l'entreprise à l'issue du contrat. Les logiciels nécessaires à l'exécution du service dont l'Entreprise reste propriétaire peuvent faire l'objet d'une licence d'utilisation accordée au STIF

Article 79-5 - Les opérations de remplacement (projet)

Les opérations visées par le présent article sont celles permettant le remplacement d'un immeuble ou d'une dépendance d'immeuble nécessaire à la réalisation du service public par d'autres installations répondant mieux aux exigences de l'exploitation ou de la technique (les « opérations de remplacement »).

Une opération de Remplacement a pour objet le financement, en tout ou en partie, de la construction, l'aménagement ou l'acquisition d'un bien nécessaire à la poursuite de l'activité de l'Entreprise.

Compte tenu de la complexité des opérations en cause, et notamment de leur déroulement selon une durée importante qui ne trouvera sa conclusion qu'une fois levés les divers aléas contractuels et administratifs auxquels leur mise en œuvre est subordonnée, le processus décisionnel se déroulera en deux phases :

1. Accord de Principe.

Afin d'obtenir l'accord de principe du STIF l'autorisant à entreprendre une opération de remplacement, l'Entreprise devra présenter au STIF un dossier détaillé précisant tout à la fois les remplacements prévus et justifiant les aliénations et éventuelles acquisitions envisagées.

Ce dossier comprendra l'ensemble des éléments qu'aura pu recueillir l'Entreprise, en phase de faisabilité, de nature à étayer sa démarche :

- aspect stratégique et technique de l'opération,
- montage juridique envisagé et analyse des raisons pour lesquelles le montage proposé est retenu,
- partenaires 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.2: Règlement d'exploitation
- Annexe A.3: Service de référence
- Annexe A.4: Autres Conventions
- Annexe A.5: Tableau de bord 1-Suivi de la non-réalisation
- Annexe A.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 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise

TABLE DES ANNEXES

A. OFFRE	102
Annexe A.1 Liste des lignes exploitées dans le cadre de la présente convention ;	102
Annexe A.2 Cahier des charges Régional et Règlement d'exploitation ...	103
Annexe A.3 Service de référence	104
Annexe A.4 Autres Conventions	105
Annexe A.5 Tableau de bord 1-Suivi de la non-réalisation.....	106
Annexe A.6 Tableau de bord 2-Suivi de l'offre de référence	107
B. QUALITE DE SERVICE.....	108
Annexe B.1 Système de qualité de service et indicateurs et tableaux de bord	108
Annexe B.2 Synthèse des objectifs de qualité de service et bonus-malus par indicateur.....	109
Annexe B.3 Protocole sur les échanges de données entre l'entreprise et la base de données communautaire du STIF et annexe technique	110
Annexe B.4 Plan d'information voyageurs pour la continuité du service	111
Annexe B.5 Modalités de remboursement des voyageurs en cas de grève	112
Annexe B.6 Tableau de bord-Suivi du remboursement voyageur.....	113
Annexe B.7 Formulaire des réclamations PMR.....	114
Annexe B.8 Information voyageurs	115
Annexe B.9 Application de la norme SIRI en Ile-de-France	116
Annexe B.10 Procédure d'alerte	117
Annexe B.11 Sans Objet	118
C. TARIFICATION	119
Annexe C.1 Données de validation et indicateurs de qualité associés	119
Annexe C.2 Conventions spécifiques	120
Annexe C.3 Charte du système télébillettique NAVIGO	121
Annexe C.4 Procédures de gestion du Ticket t+ ;	122
Annexe C.5 Carte scolaire.....	123
Annexe C.6 Réseau de dépositaires ;.....	124
Annexe C.7 Réseau d'Agences.....	125
Annexe C.8 Cahier des charges relatif à la gestion communautaire des produits tarifaires	126
Annexe C.9 Equipements de vente NAVIGO.....	127

D. BIENS ET INVESTISSEMENTS.....	128
Annexe D.1 Etat du parc de véhicules.....	128
Annexe D.2 Plan d'investissement.....	129
Annexe D.3 Etat des lieux et inventaire.....	130
Annexe D.4 Modèle contractuel de « dossier technique » à faire valider avant tout achat de véhicule	131
Annexe D.5 Âge du parc	132
E. REGIME FINANCIER	133
Annexe E.1 Compte financier prévisionnel du contrat (annexe confidentielle) 133	
Annexe E.2 Evaluation du trafic par les comptages	134
Annexe E.3 Objectifs de recettes voyageurs.....	135
Annexe E.4 Modèle de facture de régularisation annuelle	136
F. AUTRES ANNEXES	137
Annexe F.1 Marques	137
Annexe F.2 Tableaux du rapport annuel (volet général et volet financier)138	
Annexe F.3 Garantie bancaire / Engagement de la Société Mère.....	139
Annexe F.4 Spécificités du réseau	140
Annexe F.5 Schéma Directeur d'Accessibilité - Lignes retenues et échéancier proposé	141
Annexe F.6 Charte d'habillement	142
Annexe F.7 Prescriptions relatives à l'équipement des véhicules	143

**CONVENTION PARTENARIALE STIF / COMMUNE DE MAURECOURT,
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION 2-RIVES-DE-SEINE ET SIVOM
DE VERNEUIL SUR SEINE ET VERNOUILLET/ SOCIETE VEOLIA
TRANSPORTS DANS LE CADRE DE LA CONCLUSION DU CONTRAT
D'EXPLOITATION DE TYPE 2 DU RESEAU DEUX RIVES DE SEINE**

La présente convention est établie entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif dont le siège social est situé au 39bis-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par sa Directrice Générale Mme **Sophie Mougard** autorisée à signer la présente par délibération du Conseil d'Administration en date du 7 juillet 2010.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La commune de MAURECOURT, rue du Général Leclerc, 78780 MAURECOURT, représentée par Monsieur le Maire Gérald RUTAUULT, autorisé à signer la présente par délibération en date du [...]

d'une deuxième part,

ET

La communauté d'Agglomération 2-RIVES-DE-SEINE, 270 Grande Rue, CS 20539, 78915 Carrières-sous-Poissy cedex, représentée par Monsieur le Président de l'agglomération Pierre CARDO, autorisé à signer la présente par délibération en date du [...]

d'une troisième part,

ET

Le SIVOM de Verneuil sur Seine et Vernouillet, 6, boulevard André Malraux, 78480 Verneuil-sur-Seine, représentée par Monsieur le Président Philippe TAUTOU, autorisé à signer la présente par délibération en date du [...]

d'une quatrième part,

Ci-après dénommés « les Collectivités »,

ET

Les Autocars Tourneux, SA au capital de 840 000 € inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 352 220 172, n° de SIRET 352 220 172 000 30, dont le siège est situé à ZAE du Rouillard – Parc des 3 Etang, 78 480 Verneuil-sur-Seine, représentés par Thibaut Boidin, Directeur des Autocars Tourneux.

d'une cinquième part,

ET

CSO (Courriers de Seine et Oise), SA au capital de 190 600 € inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 572 045 573, n° de SIRET 572 045 573 000 27, dont le siège est situé à 18, rue de la Senette, 78 955 Carrières-sous-Poissy, représentés par Pierre Bonicel, Directeur des Courriers de Seine et Oise (CSO).

d'une sixième part,

Ci-après dénommés « l'Entreprise »,

Le STIF, les Collectivités et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement par « les Parties ».

TITRE I - Convention partenariale

CHAPITRE I - Sommaire

TITRE I - Convention partenariale	3
CHAPITRE I - Sommaire.....	3
CHAPITRE II - Préambule.....	4
Article 1 - Objet de la convention	6
Article 2 - Durée.	6
Article 3 - Réseau / lignes entrant dans le champ d'application de la convention – offre de référence.....	6
Article 4 - Le comité de suivi	7
Article 5 - Modifications du service de référence et programmation de l'offre	8
Article 6 - Mise à disposition de biens par les collectivités	11
Article 7 - Association des Collectivités au fonctionnement du réseau	12
Article 8 - Communication	19
Article 9 - Recours à la procédure d'avenant.....	21
Article 10 - Engagements financiers des Parties.....	22
Article 11 - Résiliation	23
Article 12 - Autres conventions.....	23
Article 13 - Règlement des litiges	23
TITRE II - Annexes	25

CHAPITRE II - Préambule

Les entreprises privées de transport d'Ile de France exploitent plus de 1 000 lignes régulières qui font l'objet d'une inscription au plan de transport régional ; ces lignes ont des vocations diverses :

- Certaines, complémentaires au réseau ferré, structurantes à l'échelle régionale, ont un caractère express avec un niveau de service normalisé et assuré par le STIF ;
- Certaines sont intégrées dans un réseau clairement identifiable, sur un bassin de transport, avec une identité visuelle particulière ;
- Certaines ne sont pas rattachables à un réseau mais ont également des fonctions de dessertes vers les gares et/ou les établissements scolaires et/ou les zones d'activité avec une participation d'une ou plusieurs collectivités ;
- Certaines ne sont pas rattachables à un réseau mais ont également des fonctions de dessertes vers les gares et/ou les établissements scolaires et/ou les zones d'activité sans cependant faire l'objet d'une intervention financière local.

L'Article 6 bis du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, fixe le cadre de référence entre le STIF et les entreprises privées de transports d'Ile-de-France.

Il prévoit que « des conventions pluriannuelles passées entre le STIF et les transporteurs autres que la RATP et la SNCF précisent la consistance et la qualité du service attendu des transporteurs ainsi que les conditions d'exploitation de leurs lignes ou de leur réseaux. Elles fixent, en outre les contributions apportées par le STIF compte tenu des engagements tarifaires qui leur sont applicables ainsi que de la réalisation des objectifs de qualité du service assignés ».

Ce cadre contractuel avec les entreprises privées doit par ailleurs respecter les dispositions du décret n° 49-1473 du 14 novembre 1949 selon lequel les entreprises privées, comme les entreprises publiques, disposent d'autorisations unilatérales par ligne qui leur sont attribuées par le STIF.

Par délibération du 13 décembre 2006, le Conseil du STIF a défini une nouvelle architecture contractuelle qui vise notamment à renforcer son rôle d'autorité organisatrice en matière de définition de l'offre, du niveau de service, ainsi qu'en matière de performance des entreprises de transport et de transparence financière.

Cette architecture contractuelle en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2007 est encadrée par les dispositions d'un cahier des charges régional répondant aux caractéristiques suivantes :

- L'engagement d'une contractualisation sur une durée totale de 10 ans (du 1^{er} janvier 2007 au 31 décembre 2016) ;
- L'enchaînement, sur cette période, de deux contrats avec la même entreprise (sans mise en concurrence) :

➤ un 1^{er} contrat – dit « **contrat de type 1** » – d’une durée de 4 ans maximum, conclu avec chaque entreprise pour l’ensemble des lignes qu’elle exploite et constituant un contrat de transition, d’une part, en ce qu’il s’inscrit dans le prolongement des dispositions contractuelles de la précédente convention et, d’autre part, en ce qu’il comporte des avancées significatives vers un véritable contrat de service public car il permet en particulier de renforcer les engagements en matière d’offre réalisée, de mettre en œuvre un dispositif de suivi de qualité, d’intégrer la dimension communautaire, de mettre en place un reporting annuel exigeant sur les moyens nécessaires à l’exploitation, leurs coûts, les investissements et les résultats financiers.

➤ un 2nd contrat – dit « **contrat de type 2** » – d’une durée allant jusqu’au 31 décembre 2016, portant sur le périmètre d’un réseau (plusieurs contrats de type II peuvent être passés avec la même entreprise) : ce contrat présente toutes les caractéristiques d’un contrat de délégation de service public dans lequel les engagements de l’entreprise de transport sont individualisés et le calcul des contributions financières fondé sur les coûts de production propres à chaque réseau. Il sera conclu pour une durée minimale de 6 ans.

A l’échéance de la période de 10 ans, les nouveaux contrats de service public seront attribués conformément aux dispositions législatives, réglementaires et européennes alors applicables.

- L’association des collectivités territoriales concernées par les réseaux de transport dans la perspective de la conclusion des contrats d’exploitation de type 2.

Les collectivités sont des partenaires essentiels qui partagent et renforcent par leur 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 les Collectivités 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 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 peuvent préciser celles du contrat d’exploitation de type 2 et l’emportent sur ces dernières en cas de divergence pour les articles relatifs au comité de suivi, à l’accessibilité et à la communication.

Ceci exposé, il est convenu entre les parties et arrêté ce qui suit.

Article 1 - Objet de la convention

La présente convention s'inscrit dans le cadre du Cahier des charges régional qui traduit les rôles respectifs :

- du STIF, Autorité organisatrice qui fixe, conformément à l'ordonnance n°59-157 du 7 janvier 1959, les relations à desservir, désigne les exploitants, définit les modalités techniques d'exécution ainsi que les conditions générales d'exploitation et de financement des services et veille à la cohérence des programmes d'investissement ;
- des Collectivités 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 les Collectivités accompagnent l'exécution du contrat d'exploitation de type 2 des lignes de transport public du réseau « DEUX RIVES DE SEINE », desservant la commune de Maurecourt, la communauté d'agglomération 2-Rives-de-Seine et le SIVOM des Coteaux de Seine défini dans le contrat d'exploitation de type 2 n° CT2/021 conclu avec l'Entreprise.

Article 2 - Durée.

La présente convention prend effet à compter de sa notification par le STIF à la dernière des parties, qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Elle est conclue pour la période comprise entre le 01/01/2011 et le 31 décembre 2016. Conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur, la présente convention ne pourra pas être renouvelée par tacite reconduction.

Article 3 - Réseau / lignes entrant dans le champ d'application de la convention – offre de référence

L'ensemble des lignes composant le périmètre du réseau sont les suivantes :

Code Ligne STIF				Origine - Destination	Identificatio n ligne du réseau "périmètre CT2"
Code Entrepris e	Code Réseaa u	Cod e ligne	Code publi c		
15	15	1		CARRIERES-SOUS-POISSY	Ligne 1
15	15	2		POISSY (Gare Nord) - POISSY (Gare Nord)	Ligne 2
15	15	10		CARRIERES-SOUS-POISSY - POISSY	Ligne 3
15	15	11		POISSY - MAURECOURT	Ligne 4
15	15	14		ST-GERMAIN-EN-LAYE - PUISEUX-PONTOISE (CERGY)	Ligne 5
15	15	15		MAURECOURT - POISSY (VIA ANDRESY)	Ligne 6
15	15	16		CONFLANS-STE-HONORINE (GARE CONFLANS-FIN D'OISE) - ANDRESY	Ligne 7
15	15	25		POISSY (Gare Nord) - CHANTELOUP-LES-VIGNES (les Ouches)	Ligne 8
15	15	28		CHANTELOUP-LES-VIGNES - CHANTELOUP-LES-VIGNES	Ligne 9
15	15	98		TRIEL-SUR-SEINE - POISSY (Gare RER)	Ligne 10
52	52	3		Meulan (Arquebuse) - St-Germain-en-Laye (RER) - via Poissy	Ligne 11
52	52	112		Verneuil-sur-Seine (Gare) - Cergy Préfecture (Gare)	Ligne 12

52	52	39		Chapet (Mairie) - Verneuil-sur-Seine (Gare)	Ligne 13
52	52	26		MEULAN (Arquebuse) - ST-GERMAIN-EN-LAYE (Institut Notre-Dame)	Ligne 14
52	52	30		VERNEUIL-SUR-SEINE (Gare) - VERNEUIL-SUR-SEINE (Gare)	Ligne 15
52	52	31		VERNEUIL-SUR-SEINE (Gare) - VERNEUIL-SUR-SEINE (Gare)	Ligne 16
52	52	32		VERNEUIL-SUR-SEINE (Gare) - VERNEUIL-SUR-SEINE (Gare)	Ligne 17
52	52	33		MORAINVILLIERS (Epinettes) - VERNEUIL-SUR-SEINE (Gare)	Ligne 18
52	52	35		VERNEUIL-SUR-SEINE (Gare) - VERNEUIL-SUR-SEINE (Gare)	Ligne 19
52	52	37		VERNEUIL-SUR-SEINE (Gare) - VERNEUIL-SUR-SEINE (Gare)	Ligne 20

Elles sont également définies en **Annexe B.1**.

Article 4 - Le comité de suivi

Article 4-1 - Fonctionnement du comité de suivi

Pour accompagner la vie du réseau, les parties de la présente convention se réunissent au sein d'un comité de suivi. Ce comité est également celui prévu au contrat d'exploitation de type 2 conclu entre le STIF et l'Entreprise pour le réseau de transport.

Ce comité sera présidé par le STIF. Les Collectivités en assureront une vice-présidence tournante. Il se réunit annuellement et successivement dans les locaux de chacune des Collectivités.

Le Comité de suivi peut également se réunir de manière extraordinaire, à la demande expresse de l'une ou l'autre des parties. La partie demanderesse devra alors avancer les motifs justifiant la tenue d'une telle réunion.

Instance de concertation, le comité aura notamment pour mission de suivre l'exécution de la présente convention et du contrat d'exploitation de type 2 du réseau Deux Rives de Seine et de guider son évolution.

Article 4-2 - Organisation du comité de suivi

Les parties se concertent pour fixer ensemble la date à laquelle se tiendra la session annuelle du comité de suivi.

Un projet d'ordre du jour du Comité de Suivi est établi conjointement entre le STIF et les parties dans le cadre d'un rendez-vous préparatoire.

Chaque partie peut abonder l'ordre du jour de chaque réunion, sous réserve d'en avertir les autres parties au plus tard trois semaines avant la session du Comité de Suivi.

L'Entreprise transmet, un mois avant la réunion annuelle, les documents détaillés relatifs à l'exécution du service réalisé comportant notamment les éléments à caractère technique et financier qui figurent dans le rapport annuel transmis au STIF.

Au regard des informations confidentielles qui seront transmises, un engagement de confidentialité sera signé entre les Collectivités et l'Entreprise.

Les réunions donnent systématiquement lieu à la rédaction d'un compte-rendu validé par l'ensemble des parties.

Article 4-3 - Attributions

Le Comité de Suivi examine toutes les questions relatives à la programmation de l'offre ou des investissements et formule des avis sur des modifications potentielles de l'offre. Ces avis seront transmis, si nécessaire, aux assemblées délibérantes chargées de valider les modifications d'offres.

Le comité de suivi traite :

- De l'exécution du service réalisé par l'Entreprise et notamment du suivi de la qualité de service, de la lutte contre la fraude, des incidents d'insécurité, des plaintes des usagers... ;
- Des propositions d'évolution de l'offre de service dans les conditions de l'Article 5
- Des projets relatifs à la vie du réseau ;
- De l'accessibilité de l'ensemble des points d'arrêt situés sur le territoire des Collectivités ;
- Et de tout autre sujet à la demande d'une des parties.

Article 5 - Modifications du service de référence et programmation de l'offre

Conformément à l'article 1er de l'ordonnance du n° 59-151 du 7 janvier 1959, le STIF est chargé de l'organisation des transports publics de personnes en Ile de France, et à ce titre, il définit l'offre de transport et le niveau de la qualité de service. Il est donc doté du pouvoir de décision.

Néanmoins, chacune des parties à la présente convention peut être à l'initiative d'une modification de l'offre de référence.

Il existe deux types de modifications : les modifications temporaires et les modifications pérennes.

Article 5-1 - Modifications temporaires

Elles recouvrent le cas de travaux (inférieurs à un an) et perturbant de façon significative l'exploitation normale du service : déviation, ou exploitation en mode dégradé.

Les évènements exceptionnels peuvent nécessiter des renforts d'offre ponctuels, afin de pouvoir assurer l'amplitude et la fréquence souhaitées à l'occasion d'une manifestation particulière pour une ou plusieurs lignes.

Par dérogation à la procédure approuvée par le conseil du STIF du 13 décembre 2006, ce type de modification ne requiert pas l'accord préalable du STIF, mais requiert l'accord préalable des Collectivités dans le cadre de ses missions telles que définies à l'Article 7-1 -e ci-dessous.

L'Entreprise peut apporter des modifications temporaires à la consistance des services, sous les réserves suivantes : l'information des Collectivités 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.

Lorsque l'Entreprise estime que l'exécution du service peut mettre en danger l'intégrité physique de ses agents ou des voyageurs suite à des évènements inopinés, la possibilité d'aménager en urgence les caractéristiques du service lui revient. L'entreprise devra

alors informer immédiatement la Collectivité des mesures prises en apportant tous les éléments justificatifs à sa décision d'arrêt provisoire et/ou localisé du service.

En aucun cas, l'Entreprise ne peut diminuer l'offre de référence sans en avertir préalablement les Collectivités, dans un délai minimum de huit jours.

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, 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, les Collectivités demanderont à leurs services respectifs compétents 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, les Collectivités informeront l'Entreprise au moins 4 semaines avant le démarrage. L'itinéraire de déviation devra être validé par les Collectivités au moins 2 semaines avant le démarrage prévu des travaux.

Article 5-2 - Modifications temporaires sans incidence financière

En instantané, le cumul de ces modifications temporaires ne peut pas conduire à une réduction de l'offre annuelle de référence, exprimée en Kilomètres Commerciaux Contractuels (KCC), de plus de 2%.

Article 5-3 - Modifications temporaires avec incidence financière

Tout demandeur (partie ou non de la présente convention) assure la charge financière du renfort de l'offre de référence (amplitude, fréquence) qu'il sollicite.

Article 5-4 - Modifications pérennes

a. Modifications pérennes sans majoration de la participation du STIF ou 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 ses missions telles que définies à l'Article 7-1 -e ci-dessous.

Il s'agit essentiellement de la desserte de nouveaux arrêts, sous réserve de l'accord préalable du gestionnaire de voirie, d'une modification de l'amplitude, d'une modification mineure de fréquences, d'une modification mineure d'itinéraires, par exemple suite à des changements de sens de circulation...L'Entreprise a également la possibilité d'affecter des services d'une sous-ligne à une autre. Ces ajustements ne doivent pas dégrader le volume d'offre globalement contractualisé.

En instantané, la variation de l'offre de référence induite par ces ajustements ne peut conduire à une réduction de l'offre annuelle de référence, exprimée en kilomètres commerciaux contractuels (KCC) 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 aux Collectivités au 15 janvier l'**Annexe A.1** qui synthétise l'ensemble des modifications de l'offre de référence qui ont été effectuées dans l'année.

Toutefois, ces ajustements font l'objet dans tous les cas d'un accord du STIF préalable à leur mise en œuvre, dès qu'elles ont une répercussion sur une ligne exploitée par un autre opérateur, ou par l'Entreprise mais dans le cadre d'un autre contrat avec le STIF.

Dans le cas de difficultés particulières survenues après la mise en place d'une adaptation, ou lors de l'examen annuel par le STIF de l'ensemble des modifications, le STIF peut demander à l'Entreprise la remise en place du service tel qu'il était exploité.

b. Modifications pérennes avec incidence financière

Conformément à la procédure d'instruction adoptée par la délibération du STIF du 13 décembre 2006, les Collectivités sont consultées lors de l'instruction par le STIF des dossiers techniques de l'Entreprise.

Les propositions de modifications pérennes avec incidence financière sont présentées en comité de suivi, conformément aux dispositions prévues à l'article 4 ci-dessus. Il peut s'agir d'une augmentation ou le cas échéant d'une réduction de l'offre de référence.

Elles concernent notamment des renforts liés à la desserte de nouveaux quartiers, zones d'activité, établissements scolaires, ainsi que tout pôle générateur de trafic. Elles recouvrent des renforts d'amplitude, de fréquences en heures de pointe et en heures creuses. Elles peuvent s'inscrire dans le cadre d'une restructuration des services permettant de mieux prendre en compte les attentes des usagers.

S'agissant de nouveaux itinéraires, elles peuvent constituer un meilleur maillage des liaisons existantes du réseau.

Toute demande de modification substantielle fait l'objet de la part de l'Entreprise d'une étude globale préalable, intégrant les conditions de mise en œuvre des mesures envisagées et leurs conséquences économiques. Les conclusions de cette étude sont présentées au STIF et 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 d'exploitation de type 2, finance (via les reconstitutions de trafic) l'usage supplémentaire induit.

Les critères d'appréciation des Collectivités, sans caractère d'exhaustivité, pour un cofinancement des modifications du service de référence s'énoncent comme suit :

- les renforts relatifs au désenclavement des quartiers en politique de la ville et desserte des gares, notamment Poissy, Verneuil et Conflans, gares où la fréquence des trains est la plus importante ;
- le taux de charge de la ligne concernée, requérant un renfort de moyens et/ou de fréquence de façon à assurer l'exploitation dans des conditions adéquates de régularité et de sécurité ;
- le niveau de service et de fréquentation préexistants ;
- l'efficacité de l'Entreprise en particulier du niveau de la qualité de service assurée, notamment au travers de la charte qualité déjà en place sur le territoire, son maintien et son développement ;
- l'efficacité du réseau mesurée par différents indicateurs relatifs à l'évolution de la vitesse commerciale, de la fréquentation, du taux de réalisation de service.

Article 6 - Mise à disposition de biens par les collectivités

Article 6-1 - Biens mis à disposition par les Collectivités

La Commune de Maurecourt, le SIVOM et la communauté d'agglomération 2-Rives-de-Seine mettent à disposition de l'Entreprise, pour leurs territoires respectifs, le mobilier urbain.

La Commune de Maurecourt, le SIVOM et la communauté d'agglomération 2-Rives-de-Seine mettent à disposition de l'Entreprise, pour leurs territoires respectifs, les abris bus.

Ces biens sont listés en Annexe B.6

L'Entreprise utilise l'ensemble des biens, meubles et immeubles, et équipements d'exploitation mis à disposition par les Collectivités.

A la date d'effet de la présente convention, les Collectivités affectent gratuitement à l'exploitation du service les biens visés à l'Annexe B.6.

Un inventaire des ouvrages et biens d'exploitation désignés au premier alinéa du présent article est établi contradictoirement au plus tard à la date de la notification de la convention à compter de la date d'effet de la présente convention.

Cet inventaire est mis à jour par les Collectivités au fur et à mesure de la mise à disposition de biens nouveaux, et actualisé au 1er janvier de chaque exercice.

L'Entreprise est consultée par les Collectivités sur le programme des travaux à exécuter. Elle doit prendre toute disposition pour permettre la bonne exécution des études et des travaux, et de toute autre intervention nécessaire.

Les travaux ainsi entrepris le sont aux frais et risques des Collectivités et sous leur entière responsabilité. Ils sont exécutés dans les règles de l'art et dans le respect de toutes les réglementations en vigueur, de telle sorte que l'Entreprise ne puisse voir sa responsabilité mise en cause à leur égard.

L'Entreprise utilise les biens et équipements d'exploitation décrits à l'alinéa 1 dans l'état où ils se trouvent et qu'ils déclarent bien connaître, sans aucun recours contre les Collectivités pour quel que motif que ce soit. L'Entreprise reconnaît ne pas pouvoir exiger de travaux ou de réparations autres que ceux expressément mis à la charge des Collectivités par la présente convention.

Article 6-2 - Entretien des biens meubles et immeubles mis à disposition par les Collectivités

Les Collectivités assurent l'entretien du mobilier urbain « abris voyageurs ». Le transporteur assure l'entretien des poteaux d'arrêt.

Article 6-3 - Retour des biens

Lorsque la convention expire par survenance du terme prévu, les biens propriété des Collectivités et affectés à l'exploitation sont restitués à cette dernière en bon état d'entretien et de fonctionnement compte tenu de leur âge, de leur destination et de leur usage. La remise des biens fera l'objet d'un état des lieux contradictoire entre les Collectivités et les transporteurs. Un procès verbal contradictoire sera établi à cette occasion.

En cas de résiliation anticipée de la présente convention dans les conditions prévues à l'Article 11 - ci-dessous, les Collectivités et l'Entreprise concluent préalablement une convention de mise à disposition pour les biens nécessaires à l'exploitation du service.

Article 7 - Association des Collectivités au fonctionnement du réseau

Article 7-1 - Suivi du réseau

Pour garantir un suivi efficace du réseau, l'Entreprise transmet, chaque année, aux Collectivités les documents remis au STIF dans le cadre de son rapport annuel.

a. Suivi de la qualité de service et de l'information des voyageurs

Les collectivités peuvent contrôler la réalisation par l'Entreprise des missions qui lui sont confiées en vertu de la présente Convention. Ainsi, les Collectivités peuvent, à tout moment et à leurs frais, faire effectuer par des agents ou experts dûment mandatés des contrôles, qu'elles jugent utiles en vue de s'assurer de la bonne exécution des services.

Les Collectivités alerteront le STIF en cas de manquements répétés ou de dégradation de la qualité de service. Réciproquement, le STIF avertira les Collectivités des résultats d'enquêtes ou de contrôles qu'il effectuera ou fera effectuer sur le réseau, objet de la présente convention.

Ce suivi est réalisé selon le système de qualité de service du STIF dans le cadre du contrat d'exploitation de type 2.

b. Suivi de l'usage

L'Entreprise transmet aux Collectivités les éléments relatifs à l'usage du réseau :

- Etat des lieux annuel et évolution de l'usage global du réseau (à partir de la prise d'effet du contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF et l'Entreprise) ;
- Usage par ligne.

L'Entreprise doit alerter le comité de suivi sur les graves problèmes de charges rencontrés.

c. Suivi de l'offre

L'Entreprise transmet aux Collectivités les éléments relatifs à l'offre du réseau :

- Etat des lieux annuel évolution de l'offre (à partir du début du Contrat d'exploitation de Type 2) ;
- Offre par ligne ;
- Offre non réalisée.

L'Entreprise alerte les Collectivités sur les points noirs de circulation et leurs conséquences ainsi que sur les besoins d'évolution de l'offre

d. Suivi des investissements de l'Entreprise

L'Entreprise transmet aux Collectivités les éléments relatifs aux investissements qu'elle communique au STIF, dans le cadre du contrat d'exploitation, notamment :

- Etat du parc de véhicules ;
- Programme d'investissement;
- Etat des lieux et inventaire.
- Le bilan annuel de l'accessibilité

Lors des renouvellements de véhicules, les Collectivités seront consultées en Comité de suivi sur le choix du matériel. Cependant, leur avis 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.

Pour toutes les demandes complémentaires ayant un impact financier, un avenant à la présente convention devra nécessairement être conclu entre les parties.

e. Rôle dans l'instruction des modifications d'offres.

Le STIF confie expressément aux Collectivités le soin d'instruire et de décider des modifications temporaires (Article 5-1 -) et des modifications pérennes sans majoration financière (Article 5-4 -a).

Article 7-2 - Relations avec les voyageurs

a. Traitement des réclamations

L'Entreprise traite les appels et plaintes par téléphone, courrier, courriel et tient un registre des réclamations.

Elle s'engage à répondre aux plaintes et réclamations dans un délai de deux semaines pour les réclamations par courrier et dans un délai de cinq jours pour les réclamations par courriel et pour les appels téléphoniques.

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.

b. Comité Local des Transports

Un comité local des transports, prenant la suite du comité instauré par la Région Île-de-France, est institué.

Il vise à développer les échanges d'informations et la communication entre le STIF, 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, de la Collectivité et de l'Entreprise, d'autres collectivités, des associations d'usagers des transports, des conseils de quartiers, des conseils des jeunes, des seniors, des parents d'élèves...

La composition du Comité Local des Transports est arrêtée conjointement par le STIF et 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 invitée à y présenter un rapport synthétique du fonctionnement annuel du réseau.

c. Plan de transport adapté et information en cas de perturbation

Dans le cadre de la loi n°2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs, le STIF et les Collectivités doivent 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 adaptés et d'information des usagers sont définies à l'article 29 du contrat d'exploitation type 2, à savoir : « *L'Entreprise s'engage à assurer 50% de l'offre de référence d'un jour normal sur l'ensemble de ces lignes. Selon le niveau de conflictualité, l'Entreprise met en place un plan de transport adapté, dont le niveau de service est de 50% de l'offre de référence pour l'ensemble de ces lignes.*

Le plan de transport adapté détermine l'amplitude et la fréquence des dessertes (...) En cas de grève entraînant des perturbations de plus d'une journée, l'Entreprise s'engage à proposer aux voyageurs des moyens de substitution, dans la mesure de la disponibilité de ces derniers ».

Les conditions de mise en œuvre de l'article 29 du contrat d'exploitation de type 2 susvisé figure en **Annexe B.3** de la présente convention.

L'Entreprise veille à transmettre dans les mêmes délais au STIF et aux Collectivités le plan de transport adapté et les documents prévus au plan d'information des usagers.

Les Collectivités veillent au respect du plan de transport adapté local et informent le STIF, lorsqu'elles le peuvent, de toute anomalie constatée dans l'application du contrat en cas de grève.

L'information devra être actualisée pour prendre en compte l'évolution de la perturbation.

Article 7-3 - Maîtrise d'ouvrage

a. Fluidité du réseau

Les Collectivités s'engagent à améliorer les conditions de circulation des bus sur les voies dont elles sont gestionnaires.

b. Programmation des feux

La gestion des feux tricolores est assurée par les Collectivités pour la voirie communale. La gestion des routes départementales situées sur leurs territoires respectifs relève quant à elle du Conseil Général des Yvelines.

c. Programmation d'aménagements de voiries

Les Collectivités s'engagent à favoriser l'harmonisation des politiques de circulation et de stationnement sur son territoire pour maintenir et améliorer la vitesse commerciale des autobus et assurer la sécurité des usagers de la voirie.

Elles proposent 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.

Les gains de productivité résultant d'une amélioration des conditions de circulation des véhicules de l'entreprise peuvent être réinjectés dans l'offre ou permettre une accélération de la réalisation du Plan d'investissement.

d. Aménagements d'arrêts

Les Collectivités pourront étudier l'installation de points d'arrêts supplémentaires sur proposition de l'Entreprise :

- l'Entreprise est associée à la définition de l'emplacement des arrêts et abris-voyageurs ;
- les abris-voyageurs peuvent disposer d'un support d'information (cadres) et d'une alimentation électrique, notamment aux fins d'en assurer l'éclairage ;
- les abris-voyageurs doivent pouvoir supporter des éléments d'information dynamique ou statique

L'Entreprise s'engage à mettre à jour l'information destinée aux voyageurs.

En cas de dégradation des poteaux ou de l'information, pour quelque motif que ce soit, l'Entreprise procède à une remise en état dans un délai maximum d'une semaine après constatation de la dégradation par le personnel de l'Entreprise ou des Collectivités.

e. Etudes / Rôle d'expertise locale

Compte tenu de sa connaissance du fonctionnement et des besoins en matière de déplacements sur son territoire, les Collectivités ont la possibilité de prendre 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 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 leur permettant 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 réseau.

f. Autres coordinations

L'Entreprise peut être amenée à participer aux Conseils locaux de sécurité et de prévention de la délinquance (CLSPD), aux Contrats urbains de cohésion sociale (CUCS), ainsi qu'aux actions de prévention de l'insécurité...

L'Entreprise vise à assurer une bonne coordination avec les services des polices municipales, nationale, ferroviaire, et d'autres entreprises de transport public.

g. Gares routières

1. Entretien des espaces publics supports des gares routières

En leur qualité de propriétaire ou gestionnaire des espaces publics supports des gares routières, les Collectivités s'engagent à prendre en charge la propreté et l'entretien de ces espaces.

2. Gestion des fonctions transports des gares routières

Dans le cadre des dispositions du Schéma Directeur des gares routières, et dans un souci d'harmonisation et de proximité du fonctionnement des services de transports présents sur ces équipements, le STIF et la Collectivité conviennent d'un commun accord que la Collectivité assure la gestion des gares routières.

Article 7-4 - Accessibilité

a. Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA): études de mise en œuvre, travaux

Les lignes retenues au titre du SDA et devant faire l'objet d'une mise en accessibilité au plus tard au 10 février 2015 figurent en **Annexe B.4**.

Cette annexe mentionne, pour chacune de ces lignes, l'objectif de l'année de déclaration de mise en accessibilité.

L'échéancier proposé constitue un objectif fort pour les Collectivités, celles-ci ayant fait de la mise en accessibilité une priorité de leurs actions.

Par ailleurs, la déclaration de mise en accessibilité reste conditionnée :

- Pour les lignes urbaines : la ligne peut être déclarée accessible si au moins 70 % des arrêts desservis ont une accessibilité confirmée par les services de la voirie des collectivités locales compétentes ou par les associations représentatives d'UFR ou par les 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 les Collectivités et parc de véhicules circulant sur cette ligne totalement accessibles).

b. Remplissage et mise à jour de la base des points d'arrêt

Le service INFOMOBI se doit de fournir des indications parfaitement fiables aux personnes handicapées souhaitant effectuer un déplacement sur le réseau de bus en Ile de France. Pour cela, les informations relatives à l'accessibilité des points d'arrêts doivent être des plus rigoureuses et régulièrement mises à jour. Seule l'implication conjointe des collectivités et des entreprises sera à même de garantir la fiabilité des informations fournies. Cet article en précise les modalités.

La Collectivité s'engage à renseigner régulièrement l'état de l'accessibilité de l'ensemble des points d'arrêts des lignes de bus situés sur son territoire.

Dans le cas où la Collectivité constitue un groupement de communes, elle s'engage alors à faire son affaire avec ses communes membres de la mise à jour de la base des points d'arrêt.

En début de convention, le STIF fournit à la Collectivité un recensement de l'ensemble des points d'arrêts situés sur son territoire de toutes les lignes inscrites au plan de Transport d'Ile de France, qu'elles soient ou non visées par le contrat d'exploitation de type 2.

Présenté sous la forme d'un tableur Excel normalisé, ce document constitue la « *base accessibilité des points d'arrêt* » qui sera communiquée aux collectivités dans les deux mois à compter de la prise d'effet de la présente convention.

Pour chacun des points d'arrêts identifiés présents sur les communes concernées, le tableur mentionnera notamment :

- les identifiants STIF et transporteurs garantissant notamment leur traçabilité ;
- les coordonnées géographiques permettant une exploitation par un SIG ;
- l'adresse dès lors qu'elle est connue ;
- le nom de la commune et les lignes qui le desservent.

Dans un premier temps, le STIF fournira sur demande, un jeu de cartographies couvrant le territoire de la Collectivité sur lequel figureront les points d'arrêts sur des fonds permettant leur repérage, orthophotos, réseau routier avec noms de voies ou autres.

A moyen terme et pour faciliter l'ensemble de ce travail, le STIF engage la réalisation d'un accès extranet, accessible aux collectivités, donnant accès notamment à l'ensemble des cartographies des points d'arrêts et aux renseignements associés sur l'accessibilité.

De façon plus précise, il incombe à la Collectivité de :

- Compléter l'identification des points d'arrêts en renseignant les noms de voies, le côté pair ou impair de la voie, optionnellement l'adresse complète ;
- Renseigner l'état d'accessibilité « Usagers en Fauteuil Roulant » (UFR) des points d'arrêt ainsi que la présence d'abris voyageurs dotés ou non d'un cadre d'information ; proposer éventuellement des modifications de localisation (coordonnées XY) des points en cas d'erreur.

Les réunions du comité de suivi seront l'occasion de faire un point d'étape de l'accessibilité des points d'arrêts, de partager l'information, d'effectuer les mises à jour et les corrections nécessaires.

Ainsi, au cours de la réunion annuelle du comité de suivi :

- La Collectivité présente un bilan de l'accessibilité de l'ensemble des points d'arrêts situés sur son territoire en s'appuyant notamment sur la « *base accessibilité des points d'arrêts* » ;
- L'Entreprise fournit les données relatives aux modifications intervenues pendant l'année écoulée sur le réseau et impactant les points d'arrêts ;
- Le STIF fait état des incohérences et différences entre les informations communiquées par la Collectivité et les informations renseignées par l'Entreprise via la base communautaire de l'offre théorique de transport.

Afin de permettre au STIF une comparaison avec les informations renseignées par l'Entreprise via la base communautaire, la Collectivité devra envoyer au STIF la base

accessibilité des points d'arrêts, mise à jour, un mois avant la date de la réunion du comité de suivi.

Elle devra être envoyée par mail et sous format Excel conforme au format normalisé initial.

Une double mise à jour des données échangées lors de la réunion annuelle du comité de suivi est ensuite effectuée dans un délai de deux mois. La première porte sur la base communautaire et est réalisée par l'entreprise ; la seconde porte sur la base accessibilité des points d'arrêts et est réalisée par la collectivité, elle est envoyée par la collectivité et par mail au STIF dans un délai de deux mois.

Un groupe de travail avec des représentants de Collectivités signataires de conventions partenariales pourra être créé afin de préciser les fonctionnalités attendues d'un outil de ce type.

Article 8 - Communication

Le terme communication doit être pris dans son sens le plus large et recouvrira tous les types d'actions en terme de communication (relations presse, actions commerciales, marketing et événementielles, achats d'espaces, dépliants, guides, plaquettes, mailings, site Internet, projets et chantiers, mise en services et inauguration, signalétique et habillage...), tous les publics (voyageurs, élus, institutionnels...).

Article 8-1 - Principes généraux – Politique Commune de Communication

La présente convention est l'occasion d'une valorisation de l'image du transport routier de personnes. La mise en œuvre par les parties d'une Politique Commune de Communication (PCC) concourt à cet objectif.

La PCC combine des principes définis à l'échelle régionale par le STIF et déclinés à l'échelle du réseau conjointement avec 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.

Article 8-2 - Habillage des véhicules

Le voyageur francilien doit percevoir la cohérence et l'unité du système de transport au niveau régional. 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 aux couleurs du STIF. Il figure sur l'annexe B7. Le nouvel habillage devra être mis en place à partir juillet 2010 sur tous les véhicules neufs.

La prise en charge financière de l'habillage de définit comme suit :

- Peinture vif argent : 100% STIF
- Symbolique réseau + bloc marque STIF : 100% STIF
- Adhésifs + pose transporteurs (selon la charte) : 100% transporteur
- Adhésifs + pose collectivités (selon la charte) : 100% collectivités

Les coûts relevant du STIF doivent être clairement indiqués dans le devis du ou des bus transmis par le transporteur.

A réception, l'ensemble des véhicules reçus devront être photographiés 3/4 droit (avec la plaque d'immatriculation) et les photos devront être transmises au STIF à la direction de la Communication.

L'Entreprise et/ou les Collectivités feront valider par le STIF tout changement ou modification identitaire appliqué sur son réseau (logo, habillage réseau).

Article 8-3 - Supports et documents de communication voyageurs

Les dispositions suivantes sont retenues pour l'édition de tous documents de communication sur le réseau :

- L'Entreprise et les Collectivités s'engagent à indiquer sur tout support de communication et d'information voyageurs leur 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 les sites 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.

Article 8-4 - Marques

Les marques ayant fait l'objet d'un dépôt par le STIF auprès de l'INPI sont la propriété du STIF, qu'il s'agisse de marques verbales ou semi-figuratives (logos). Pour toute autorisation d'utilisation des marques actuelles du STIF l'entreprise doit impérativement prendre contact par courrier avec la Direction de la Communication du STIF.

Les nouvelles marques verbales ou semi-figuratives (logos) ayant pour vocation de constituer la dénomination d'un titre de transport, ou le titre de transport lui-même, ou d'un service de transport décidé par le STIF sont déposées par les services du STIF auprès de l'INPI en son seul nom.

Les nouvelles dénominations de réseaux doivent être déposées par les collectivités, 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.

Article 9 - Recours à la procédure d'avenant

Article 9-1 - Cas général

La présente convention et ses Annexes autres que celle listée à l'Article 9-2 - peuvent être modifiées, notamment pour prendre en compte les modifications du service de référence mentionnées à l'Article 4-1 -, par voie d'avenant écrit et signé par les personnes dûment habilitées à cet effet par chaque partie.

Article 9-2 - Cas particuliers

Les Annexes susceptibles d'être modifiées par simple accord entre les parties, sans qu'il soit nécessaire de passer un avenant à la présente convention sont :

- Annexe A.1 : synthèse des modifications
- Annexe B.6 : liste des biens mis à disposition par les Collectivités

Ces modifications sont notifiées par courrier simple aux Parties.

Article 10 - Engagements financiers des Parties.

Article 10-1 - Principes généraux

Le Contrat d'exploitation de type 2 est constitué d'un service de référence arrêté entre le STIF et l'Entreprise qui est décrit en **Annexe B.2** à la présente convention.

Les principes de la rémunération de ce service de référence sont destinés à :

- Couvrir l'ensemble des charges de service public imposées par le STIF ;
- Couvrir l'ensemble des compléments de service financés par 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 € HT.

(k€ constants 2008)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	7913	8005	7996	8002	7984	7837	7773

Article 10-2 - Engagements financiers du STIF

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, le STIF versera à l'Entreprise, hors recettes annexes directement perçues par l'entreprise une contribution financière annuelle fixée à :

(k€ constants 2008)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contributions financières	6449	6450	6424	6417	6394	6244	6174

Pour la première année d'exploitation, le montant de la contribution est calculé selon la règle du prorata temporis.

Article 10-3 - Engagements financiers des Collectivités

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, les Collectivités verseront à l'Entreprise une participation financière forfaitaire annuelle dont les montants sont définis ci-dessous :

- Commune de Maurecourt : 53 000 € H.T.
- Communauté d'agglomération 2-Rives-de-Seine : 472 000 € H.T.
- SIVOM de Verneuil sur Seine et Vernouillet : 336 000 € H.T.

La commune de Maurecourt souhaitant baisser sa contribution à hauteur de 25 675 €, un avenant sera signé par l'ensemble des parties dans les deux mois suivants la prise d'effet

de la présente convention. Le niveau de réduction d'offre engendré par la diminution du niveau de participation sera redéfini conjointement par les parties et inscrit dans l'avenant.

Ces contributions sont définies selon les modalités suivantes :

En année pleine, cette participation est payable par avance chaque trimestre (la date d'exigibilité de la facture étant le 1er jour du premier mois du trimestre). Elle sera indexée chaque année selon la formule prévue à l'**Annexe B.5** de la présente convention.

Pour la première année d'exploitation, le montant de la participation est calculé selon la règle du prorata temporis.

Article 10-4 - Titres locaux

La substitution de titres de transport approuvés par le STIF aux titres locaux actuellement distribués sur le périmètre du réseau défini à l'article 3 et en annexe B.1 fera l'objet d'un avenant dans un délai de six mois à compter de la prise d'effet de la présente convention.

Article 11 - Résiliation

Une résiliation anticipée de la présente convention pourra être demandée par les parties, à tout moment et pour quelque motif que ce soit.

Dans l'éventualité où l'une des parties souhaiterait demander cette résiliation, elle aurait à le faire, par lettre recommandée avec accusé de réception, six mois avant que ne prenne effectivement effet cette résiliation. Aucune autre formalité n'étant requise pour la rendre effective.

La résiliation de la convention peut conduire le STIF à procéder dans le contrat d'exploitation de type 2 à un ajustement du service de référence.

Article 12 - Autres conventions

Il est expressément convenu entre les parties que la présente convention vaut résiliation d'un commun accord et sans indemnités de la convention existant préalablement entre les Collectivités et l'Entreprise (Contrat d'exploitation du réseau de transport CT2/Deux Rives de Seine) et intègre les dispositions qui devaient figurer dans la convention en cours de négociation entre les Collectivités et l'Entreprise.

Article 13 - Règlement des litiges

En cas de litige né de l'interprétation ou de l'exécution de la présente Convention, les parties pourront mettre en œuvre, sans que ce soit un préalable obligatoire à toute contestation juridictionnelle, une procédure de conciliation selon les modalités suivantes :

1. La mise en œuvre de la procédure est décidée par l'une ou l'autre partie par l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé réception.
2. Chaque partie désigne une personne qualifiée dans les 10 jours qui suivent la réception du courrier
3. Les personnes qualifiées remettent leurs conclusions aux parties sous 10 jours,

4. La consultation des personnes qualifiées constitue un avis qui ne s'impose pas aux parties.

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déferés au Tribunal Administratif de Paris.

TITRE II - **Annexes**

A. Annexes Communes

Annexe A.1 Synthèse des modifications

B. Annexes Circonstanciées

Annexe B.1 Liste des lignes composant le périmètre du Réseau

Annexe B.2 Service de référence

Annexe B.3 Plan de Transport Adapté

Annexe B.4 Schéma Directeur d'Accessibilité

Annexe B.5 formule d'indexation de la participation des Collectivités

Annexe B.6 Biens mis à disposition par les Collectivités

Annexe B.7 Livrée des véhicules

SIGNATAIRES

Établie en exemplaires originaux.

Fait à Paris, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
La Directrice générale

Sophie MOUGARD

Pour l'Entreprise,

Le directeur des Autocars Tourneux

Le directeur de CSO

Thibaut BOIDIN

Les Collectivités,

Pour la Commune de Maurecourt

Le Maire,

Pierre BONICEL

Pour la communauté
d'agglomération 2-Rives-de-Seine
Le Président,

Gérald RUTAULT

Pour le SIVOM de Verneuil sur Seine et Vernouillet
Le Président,

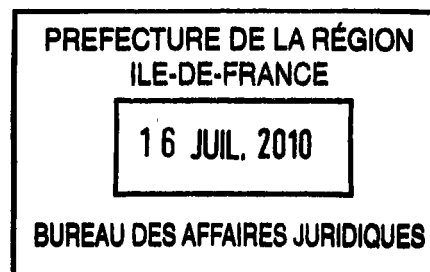
Pierre CARDO

Philippe TAUTOU

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2010/0374

Séance du 7 juillet 2010



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 / CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU Entre Seine et Forêt

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 Île-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** 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° 2010/0374 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 1^{er} juillet 2010 et de la Commission économique et tarifaire du 2 juillet 2010;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver le contrat d'exploitation de type 2 pour le Réseau Entre Seine et Forêt joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'approuver la convention partenariale pour le Réseau Entre Seine et Forêt jointe à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec la Société Veolia Transport – Etablissement Montesson les Rabaux ;

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention partenariale et ses annexes avec les communes de Marly le Roi – le Pecq – Port Marly – l'Etang la Ville - Mareil Marly et la Société Veolia Transport – Etablissement Montesson les Rabaux ;

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 HUGHON

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Jean-Paul HUGHON', written over the printed name.

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, SA au capital de 293 072 240 € inscrite au RCS de Nanterre (n° SIREN B 383 607 090), dont le siège est situé au 169 avenue Georges Clémenceau 92735 NANTERRE Cedex, représentée par délégation par Olivier Jilet, en sa qualité de Directeur.

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.....	67
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.	83
Article 71 - Contrôle de l'exécution du contrat.	83
CHAPITRE II - VIE DU CONTRAT.....	85
Article 72 - Responsabilité.....	85
Article 73 - Assurances.	85
Article 74 - Garantie.....	86
CHAPITRE III - SANCTIONS – FIN DE LA CONVENTION - INDEMNITES	88
Article 75 - Sanctions Pécuniaires.	88
Article 76 - Sanctions coercitives.	88
Article 77 - Sanction résolutoire.....	89
Article 78 - Résiliation.	89
Article 79 - Sort des biens en fin de convention.	89
Article 80 - Continuité du service en fin de contrat	93
Article 81 - Reprise des autres contrats et engagements de l'entreprise.....	94
Article 82 - Engagements financiers à la fin du contrat	94
CHAPITRE IV - DISPOSITIONS DIVERSES	96
Article 83 - Révision et sauvegarde.	96
Article 84 - Recours à la procédure d'avenant.....	96
Article 85 - Procédure de conciliation.....	97
Article 86 - Redressement, liquidation judiciaire et contrôle fiscal.....	97
Article 87 - Jugement des contestations.....	97
Article 88 - Election de domicile.....	97
Article 89 - Non validité partielle.....	98
TABLE DES ANNEXES	100

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 seraient promulgués pendant la durée de la présente convention.

Dans le cadre de cette politique qui s'appuiera sur les CUCS (Contrats Urbains de Cohésion Sociale), l'Entreprise pourra, le cas échéant à la demande du STIF, s'engager dans des programmes d'intervention sur des sites prioritaires. Elle veillera, en outre à l'articulation de ses actions avec les dispositifs de la politique de la ville pilotés par le STIF.

L'entreprise qui bénéficie de l'aide du STIF dans le cadre de la convention « pour une politique de prévention pour les lignes de bus desservant les quartiers politique de la ville » reste tenue par les termes de la convention jusqu'à son terme initial.

A partir de 2011, les effectifs de contrôle sont intégrés directement dans la maquette financière du contrat au titre d'une prestation de transport.

Un avenant au présent contrat sera conclu pour prendre le relais de la convention pour une politique de prévention sur les lignes de bus desservant les territoires en Politique de la ville à compter de 2011.

Article 17 - Prévention et sûreté

La sûreté comprend non seulement la lutte contre les atteintes aux personnes et aux biens, mais implique également un traitement du sentiment d'insécurité.

Afin d'atteindre ces objectifs, la politique de sûreté de l'entreprise repose avant tout sur une politique de prévention intégrant toute la chaîne de sûreté.

L'entreprise met en œuvre les politiques correspondantes après accord du STIF, dans une approche globale incluant l'ensemble des acteurs institutionnels participant à la sécurité publique.

A ce titre, l'entreprise est partie prenante des dispositifs partenariaux, dont le cadre privilégié est celui des contrats régionaux, départementaux et locaux de sécurité.

A partir des diagnostics existants, les besoins en termes de sûreté sur le réseau se traduisent à travers le(s) deux) objectif(s) suivant(s) :

- le renforcement du travail de prévention et des actions de sensibilisation ;
- le maintien d'une présence humaine rassurante. [*Commentaire : ce point devra être supprimé des contrats concernant les réseaux ne desservant pas de territoires classés en « Politique de la ville »*]

1. Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'entreprise

Renforcement du travail de prévention et des actions de sensibilisation :

L'entreprise met la prévention au cœur de la chaîne de sûreté, qu'elle déploie en partenariat avec les forces de police et l'ensemble des acteurs institutionnels.

L'entreprise appuie sa politique de prévention sur un plan d'actions de prévention présenté annuellement au STIF. Ce plan comprend :

- un diagnostic sûreté annuel ;
- un bilan du plan d'actions de l'année précédente ;
- des actions de sensibilisation auprès de tous les publics dispensées par des agents de l'entreprise en relation avec les usagers, sur la base du partenariat institutionnel privilégié des contrats de sécurité ;
- des actions de communication ;
- des propositions de toutes autres actions de prévention (traditionnelles ou novatrices).

Le plan d'actions (y compris le bilan circonstancié de l'année écoulée) et ses modalités de mise en œuvre sont présentés annuellement au STIF en comité de suivi.

Amélioration du sentiment de sécurité sur l'ensemble des espaces de transport :

L'entreprise garantit, notamment par une présence humaine efficace, une ambiance rassurante sur l'ensemble des espaces de transport :

- par une présence humaine visible dans les véhicules et gares routières par les personnels d'accueil [*Commentaire : ce point devra être supprimé des contrats concernant les réseaux ne desservant pas de territoires classés en « Politique de la ville »*] ;
- par l'entretien de ces espaces et une intervention rapide en cas de dysfonctionnement (propreté, éclairage, information voyageur) ;
- par des actions concrètes visant à une meilleure protection du matériel roulant et des espaces de transport à l'encontre des actes de vandalisme.

2. Informations à communiquer au STIF :

Prévention :

- plan annuel d'actions de prévention, bilan en fin d'année (définition des actions et des objectifs, programme prévisionnel annuel, moyens humains affectés) ;
- cessations partielles ou totales d'activités dues à des problèmes de sécurité par ligne de bus ;
- bilan annuel spécifique sûreté.

Statistiques sûreté :

- atteintes physiques sur agents ;
- dégradations de biens ;
- ratio atteintes physiques / nombre de voyages ;
- nombre d'enregistrements d'incidents par caméras de vidéosurveillance embarquée avec mise à disposition des autorités compétentes.

Information du STIF en cas d'incident grave ou de crise :

- L'entreprise s'engage à informer le STIF en cas d'incident grave ou de crise sur son réseau, dans le respect de la procédure d'alerte définie en Annexe B.10 à la convention.

Suivi des investissements :

- bilan annuel de la programmation et du suivi de la réalisation des investissements.

3. Suivi des indicateurs de qualité de service :

- Disponibilité des équipements (équipements de sûreté) ;
- Lien avec les indicateurs : Etat et netteté intérieurs et extérieurs des véhicules, et taux de contrôle.

Article 18 - Lutte contre la fraude.

1. Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'Entreprise :

La lutte contre la fraude est une des priorités du STIF et de l'Entreprise. Le STIF fixe les objectifs généraux de lutte contre la fraude et définit plus particulièrement les exigences minimales de sécurité.

L'Entreprise a la responsabilité opérationnelle de la lutte contre la fraude dans le réseau qu'elle exploite. Elle s'engage à mettre en place les équipements et agents nécessaires au contrôle des titres de transport et poursuivre ou faire poursuivre conformément aux textes en vigueur les voyageurs en infraction. Les règles et le montant de l'amende encourue doivent être affichés à bord des véhicules.

Compte tenu de l'interdépendance des réseaux, l'entreprise s'engage à collaborer efficacement avec les autres entreprises de transport d'Ile de France afin d'harmoniser les règles dans ce domaine, notamment en termes de régularisation des contrevenants et de règles de validation.

Dans ce cadre l'entreprise doit :

- assurer une norme minimale d'effort de contrôle ;
- mettre en place des équipes d'au minimum 2 agents de contrôles par véhicule contrôlé ; ces agents peuvent être recrutés en interne ou faire partie d'une structure externe ;
- adapter l'intensité des contrôles par période horaire en fonction des pics de fraude qui sont historiquement constatés (heure de pointe, soirée, week-end) ;
- assurer au personnel en place des formations régulières, notamment sur les différents aspects de la lutte contre la fraude ;
- conduire des actions d'information des voyageurs sur les titres de transports existants et sur les sanctions passibles en cas de fraude ;
- conduire, dans la mesure du possible, des opérations ciblées et sécurisées (afin de sécuriser les opérations de contrôle et de diminuer le phénomène de fraude, certaines opérations peuvent être menées conjointement avec la police), ces opérations nécessitant un accroissement ponctuel du personnel de contrôle.

2. Informations à communiquer au STIF :

- Aspect quantitatif de la fraude :
 - nombre et taux de fraudeurs constatés
 - nombre et taux de fraudeurs réels estimés en cas d'enquête réalisée par l'Entreprise
 - courbe de l'évolution de la fraude constatée sur l'année écoulée et si elle existe sur les 5 dernières années
 - information de synthèse sur la saisonnalité de la fraude par tranche horaire et période (semaine, soirée, week-end).
- Aspect financier de la fraude :
 - coûts constatés et/ou réels estimés (perte de recette)
 - coûts des moyens mis en place pour lutter contre la fraude
 - taux et coûts de recouvrement des amendes.

- Action sur la fraude et prévention :
 - Action sur les causes externes au transport (ex : comportement sportif, ludique, effets de bande, attitude de défi, ...) ;
 - Action sur les causes internes au transport (ex : pièges tarifaires, obstacles matériels, ...)
 - Moyens humains et matériels mis en œuvre pour lutter contre la fraude
 - Bilan des actions mises en place et perspectives
 - Taux de contrôle
 - Lien avec les indicateurs Disponibilité des Equipements (valideurs et équipements de sûreté existants) et Attitude Conducteur traités.

CHAPITRE III - Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité

Article 19 - Equipement et suivi des véhicules.

1. Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'Entreprise :

- Les véhicules doivent être équipés de l'ensemble des équipements embarqués nécessaires au transport des voyageurs dans des conditions de voyage optimales :
 - Valideurs de titre de transport ;
 - Boutons de demande d'arrêt ou affichette indiquant la démarche à suivre ;
 - Bouton de commande de porte lorsqu'ils existent ;
 - Palettes ou dispositifs d'aide à l'embarquement des personnes à mobilité réduite (au fur et à mesure du déploiement de ces équipements) ;
 - Equipements de sûreté (au fur et à mesure du déploiement de ces équipements) ;
 - Dispositifs dynamiques d'information visuelle, d'information sonore, de Haut-parleur à la porte avant (au fur et à mesure du déploiement de ces équipements).
- L'Entreprise est responsable de la gestion et du maintien en état de marche des véhicules et des équipements embarqués, y compris 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 ;
 - o 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'utilisateurs. 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 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.

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. 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 79-4 - du présent contrat.

L'Entreprise peut librement affecter les biens propres à la parfaite exécution de ses obligations contractuelles, si elle les juge utiles et nécessaires.

Article 40 - Biens de reprise.

L'ensemble des biens affectés par l'Entreprise à l'exploitation du service constitue des biens de reprise et font l'objet d'un inventaire figurant en Annexe D.2 du présent contrat. L'inventaire des biens de reprise est mis à jour annuellement et est adressé au STIF en annexe du rapport annuel prévu à l'Article 69-3 -.

L'Entreprise met en place un système permettant le suivi des biens de reprise, de sorte que leur présence physique et leur affectation à la gestion du service puisse être vérifiées à tout moment.

CHAPITRE II - OBLIGATIONS RELATIVES AUX BIENS

Article 41 - Entretien et maintenance.

L'Entreprise est en charge et responsable de la réalisation des travaux d'entretien et de maintenance du patrimoine affecté à la mise en œuvre du service public de transport.

Les travaux d'entretien et de maintenance comprennent toutes les opérations normales permettant d'assurer le maintien en état des biens, jusqu'au moment où leur vétusté ou une défaillance rend nécessaire des travaux de remplacement ou de renouvellement.

L'Entreprise planifie et exécute les prestations de maintenance et d'entretien de façon à obtenir pour chaque équipement une longévité au moins égale à la durée de vie moyenne indiquée par son constructeur et à conserver les performances initiales dudit équipement. La maintenance des matériels roulants et des équipements mécaniques fait l'objet d'un plan de maintenance.

L'Entreprise met en œuvre dans ce but une gestion préventive permettant de déceler, à l'aide des mesures appropriées à chaque équipement, les usures excessives et autres dégradations avant qu'elles ne provoquent sa défaillance.

S'agissant du matériel roulant, l'Entreprise doit notamment se conformer strictement :

- Aux recommandations du constructeur en matière d'entretien périodique des divers organes du véhicule. Il se procure à cet effet toute la documentation technique nécessaire ;
- Aux injonctions de mise 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 XX% de l'offre de référence (taux précisé à l'Annexe F.4),
- ces prestations ne peuvent pas être réalisées en dehors de l'Île-de-France sauf autorisation écrite du STIF et services spéciaux scolaires
- ces prestations doivent faire l'objet d'un contrat écrit entre l'Entreprise et le tiers pour le compte duquel elles sont réalisées ;
- le STIF est exonéré de toutes responsabilités notamment en cas de dommages causés par l'Entreprise à son cocontractant ou à des tiers.-

Le compte d'exploitation annexé au présent contrat fixe un taux d'abattement applicable aux coûts d'amortissement des véhicules affectés au réseau. Ce taux est défini, d'une part, compte tenu des limites fixées aux prestations accessoires précisées ci-dessus et, d'autre part, d'un niveau prévisionnel de prestations accessoires cohérent avec la disponibilité du parc de véhicules.

L'Entreprise ne peut prétendre obtenir du STIF le versement pour quelque cause et sous quelque forme que ce soit, d'une contrepartie financière à raison de prestations effectuées par elle pour le compte de tiers.

L'Entreprise joint au rapport annuel visé à l'Article 69-3 - un état récapitulatif de l'ensemble des prestations qu'elle a réalisé pour le compte de tiers au titre du dernier exercice clos.

Ce document détaille notamment :

- l'objet des prestations fournies et leurs destinataires,
- leur volume (en km) et le pourcentage que constituent ces services par rapport au service de référence.
- le montant (en € HT) de ces prestations.

Le STIF pourra à tout moment procéder ou faire procéder à un audit de tout document de l'Entreprise relatif aux prestations pour compte de tiers effectuées par l'Entreprise, et notamment à un audit de sa comptabilité. A cet égard, l'Entreprise s'engage à mettre à la disposition du STIF tout document requis par ce dernier.

CHAPITRE III - PROGRAMMATION ET SUIVI DES INVESTISSEMENTS REALISES PAR L'ENTREPRISE

Les investissements concernés par le présent chapitre recouvrent les opérations de renouvellement et de rénovation des biens nécessaires à la réalisation du service de référence, ainsi que les opérations de nouvelles acquisitions.

Article 44 - Principes généraux

L'Entreprise s'engage à la réalisation du programme prévisionnel d'investissement figurant en Annexe D.2 du présent contrat.

Le STIF finance ce programme :

- par la prise en charge d'une fraction du cout des investissements et des frais financiers correspondant,
- et/ou par le versement de subventions.

Le régime de financement peut-être modulé par le STIF au cours du contrat et être décliné par type de bien. La modification du régime de financement entraîne l'ajustement, à la hausse ou

à la baisse, les frais financiers. Le régime de financement pour l'année N est déterminé au mois d'octobre n-1 ou, au plus tard, lors du vote du budget de l'année N.

Le STIF s'assure de la cohérence du programme prévisionnel d'investissement de l'Entreprise avec sa politique des transports, et plus particulièrement les schémas directeurs qu'il pilote (Schéma directeur de l'Information Voyageurs, de l'Accessibilité, des Gares Routières, Plan de Déplacements Urbains...). Ainsi, pour chacune des opérations figurant au programme prévisionnel d'investissement, et avant toute acquisition ou travaux, l'Entreprise communique, dans les conditions précisées à l'article 46a, un dossier technique et financier au STIF pour instruction.

Article 45 - Programmation des investissements

Les parties conviennent que les investissements relatifs à l'information voyageur et aux systèmes d'aide à l'exploitation et prévus au plan d'investissement contracté sont purement indicatifs (normes en mutation, phase de définition des besoins non achevée).

Article 45-1 - Présentation

Le programme d'investissement est présenté sous la forme d'un tableau comprenant notamment :

- La dénomination de l'opération de rénovation ou de renouvellement regroupé par famille (Matériel roulant, Equipements véhicules, Equipements points d'arrêts, Installations fixes...) ;
- Les nouvelles acquisitions regroupées par famille ;
- L'année prévisionnelle de la réalisation de l'acquisition ;
- Les principaux éléments de dimensionnement (nombres de véhicules, types d'équipements, etc) et de choix technique ;
- Le coût prévisionnel de l'opération (pour les véhicules, reprendre le coût négocié en amont de la signature du contrat).

Article 45-2 - Ajustement de la programmation

Cette programmation peut faire l'objet, chaque année, d'ajustements par le STIF après instruction des dossiers techniques communiqués par l'Entreprise notamment pour tenir compte des besoins du service. L'entreprise présente les conséquences de cet ajustement sur les coûts d'investissement, la sécurité de l'usager et des tiers le cas échéant, les coûts d'exploitation, les objectifs de qualité de service et les recettes prévisionnelles.

Article 46 - Réalisation du programme d'investissements - Conditions de réalisation du PI

Article 46-1 - Principes généraux

L'acquisition des matériels prévus au plan d'investissement ou la réalisation de travaux ne peuvent être engagés qu'après et sur la base de l'accord écrit du STIF.

L'instruction réalisée par le STIF permet, sur la base du dossier remis par l'Entreprise et d'échanges complémentaires, de valider l'opportunité de la réalisation de l'investissement, notamment sur les aspects suivants :

- cohérence avec les politiques et la programmation globale du STIF,
- pertinence des solutions techniques proposées et des caractéristiques des équipements envisagés,
- dimensionnement de l'investissement au regard de la capacité à faire de l'entreprise, des besoins spécifiques du réseau et de la stratégie d'équipement des autres réseaux connexes,
- chiffrage des coûts d'investissement et de fonctionnement,

Le versement de la subvention (ou de la fraction de C2 le cas échéant) s'effectuera en totalité au vu de copies de factures d'achat fournies par l'Entreprise ; en outre, s'agissant des véhicules :

- un courrier daté du transporteur => demande de paiement
- un extrait de l'annexe F4 avec surlignés les véhicules concernés par la demande
- copies cartes grises
- copies factures bus/cars
- copies factures équipements (y compris équipements visés par l'annexe F4)
- un relevé d'identité bancaire (RIB)
- le cahier des charges du véhicule de base
- 2 Photos du véhicule sur angle avant et arrière avec immatriculation visible
- Attestation de sortie des véhicules sortant en stipulant bien le devenir du matériel sortant.

Un éventuel écart entre le prix stipulé dans le plan d'investissement convenu entre les parties et la facture ne sera pas pris en considération pour le paiement ; le montant figurant dans l'Annexe F.4 est donc forfaitaire conformément au principe de prise en charge du risque industriel par l'entreprise, le plan d'investissement prévaut.

Article 46-2 - Véhicules

L'Entreprise transmet, avant le 30 juin de l'année N-1, au STIF, pour instruction, les dossiers techniques et financiers relatifs à chacune des opérations prévues en année N.

Le STIF communique sa réponse (motivée en cas d'écart avec le plan d'investissement initial) avant le 30 novembre de l'année N moins 1. En l'absence d'écart avec le plan d'investissement initial, le défaut de réponse du STIF dans le délai imparti vaut acceptation. En cas d'écart avec le plan d'investissement initial, le défaut de réponse du STIF dans le délai imparti vaut rejet de la demande.

Chaque dossier technique et financier relatif aux véhicules prend la forme du document figurant à l'Annexe D.4. Aucun véhicule ne peut être financé si ce document n'est pas complet.

Article 46-3 - Autres équipements que le matériel roulant

L'Entreprise transmet au STIF, pour instruction, les dossiers techniques et financiers relatifs à chacune des opérations qu'elle souhaite réaliser, dans un délai minimal de 9 mois avant la date de début des travaux.

Article 47 - Réalisation du programme d'investissements – suivi de la réalisation

L'Entreprise rend compte annuellement au STIF, dans le cadre du comité de suivi et du rapport annuel, de la réalisation du programme d'investissement.

L'Entreprise tient à jour annuellement un tableau suivi du programme d'investissement présentant :

- Les dépenses d'investissement réalisées par famille/opération ;
- Les coûts prévisionnels du programme d'investissement par famille/opération.

L'Entreprise adjoint à ce tableau un commentaire permettant d'expliquer les décalages entre les dépenses réalisées et les coûts prévisionnels.

Dans le cas où l'Entreprise ne réaliserait pas l'intégralité du plan d'investissement contractuel, elle s'engage à reverser la différence entre le montant des dépenses (dotation aux amortissements et frais financiers associés) réalisées et le montant des dépenses (dotation aux amortissements et frais financiers associés) prévues au programme d'investissement. Si l'investissement est simplement décalé, le plan d'investissement est décalé d'autant (début et fin de la comptabilisation).

Article 48 - Information en cas de modification du programme d'investissement

Dans le cas où une modification susceptible d'entraîner un risque sur le maintien en l'état de fonctionnement du système de transport est envisagée, l'Entreprise informe le STIF et lui présente les conséquences éventuelles de la modification envisagée.

Afin de permettre au STIF de veiller au respect des objectifs poursuivis, les parties conviennent de soumettre au comité de suivi les modifications significatives du programme d'investissements susceptibles d'avoir un impact sur le confort, la régularité ou la qualité de service offert aux voyageurs.

A cette fin, l'Entreprise transmet au STIF les informations et documents requis pour la bonne compréhension de ces modifications :

- Les raisons financières, techniques, réglementaires ou autres qui justifient la modification envisagée ;
- L'impact financier de la modification et les mesures à prendre, le cas échéant, pour financer le surcoût ou réaffecter les fonds ;
- L'évaluation de l'impact sur la qualité de service ;
- Les conséquences de la modification envisagée ;
- Les mesures envisagées, le cas échéant, pour résorber le retard consécutif à la modification dans la réalisation du programme d'investissements.

Le STIF se réserve le droit de solliciter la communication de documents ou d'informations supplémentaires, et de faire procéder à tout audit, notamment sur l'impact financier de la modification. L'Entreprise s'engage à transmettre ces documents ou informations dans un délai maximum de 20 jours ouvrés à compter de la demande.

En cas de modification demandée par le STIF, l'Entreprise établit une étude d'impact dans les meilleurs délais.

L'Entreprise prend en compte l'avis rendu par le comité de suivi et prend toutes les mesures utiles et requises pour s'y conformer.

TITRE VII - REGIME FINANCIER

Le STIF introduit un objectif général de transparence des coûts et de meilleure efficacité économique de la prestation transport. Dans cette perspective, le contrat constitue à la fois un outil de maîtrise de la dépense publique, et d'incitation, par des mécanismes d'intéressement, à la réalisation des engagements et à la performance de l'Entreprise.

La préoccupation de maîtrise financière est au cœur de la relation contractuelle entre le STIF et l'Entreprise. Dans l'esprit des conventions de Délégations de Service Public conclues par d'autres Autorités Organisatrices comparables et dans la perspective de l'entrée en vigueur du Règlement Européen portant Obligations de Service Public, les objectifs du régime financier présenté ci-après sont respectivement :

La clarté du mécanisme de rémunération :

- individualisation des versements du STIF par nature de charges (fonctionnement / investissement) ;
- séparation de ce qui relève de la couverture de charges par rapport à ce qui constitue un intéressement.

Sa lisibilité :

- prévisibilité des dépenses du STIF : le STIF verse un forfait indépendant du niveau réel des charges et des recettes voyageurs ;

CHAPITRE I - LA REMUNERATION

Tous les montants du contrat et de ses avenants sont exprimés en euros HT.

Article 49 - Principes généraux relatifs à la rémunération.

L'Entreprise assure l'exploitation du service de référence défini au Titre II aux conditions financières définies dans le présent Titre.

Le service contractualisé entre le STIF et l'Entreprise donne lieu à l'établissement d'un **compte financier du service**, traduisant l'équilibre économique du contrat. Il comprend l'ensemble des produits et charges supportés par l'Entreprise et fait apparaître une juste rémunération pour marge et aléas, contrepartie des risques assumés par l'Entreprise.

Le compte financier prévisionnel figure en Annexe E.1 au contrat, accompagné de ses hypothèses d'élaboration.

Le compte financier est établi selon les principes de permanence des méthodes comptables et d'auditabilité décrits au TITRE VIII -.

L'entreprise perçoit les recettes de trafic collectées, les contributions liées aux recettes reconstituées et reçoit une contribution financière du STIF, au titre de l'exécution des obligations de service public qui lui sont imposées, laissant la possibilité de réaliser un bénéfice raisonnable.

Les ressources de l'Entreprise sont les suivantes :

- **les recettes de trafic collectées et les contributions liées aux recettes reconstituées**, telles que modulées du partage de risque 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 :

- $P_{(t+ ; PT)}$: 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. 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 :

$$\ll IPV\ HT = 6\% (NtDT \times PtDT + NtPT \times PtPT)$$

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 Annexes B.1 et 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 :

$$\text{Si } X_n < X_{réf}_n, \text{ alors Malus} = M_{max}/6 * [(X_{réf}_n - X_n) * 100] \text{ avec Malus} \leq M_{max}$$

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.

Sans objet

Article 66 - Règlement des acomptes mensuels.

Les acomptes mensuels sont établis sur la base du montant des contributions C11, C13 et C2 définies aux Article 53-2 - et Article 53-3 -. Ils sont versés mensuellement, sur la base d'un échéancier annuel.

L'Entreprise transmet au STIF un échéancier des versements mensuels de l'année n, le 15 du mois de décembre n-1 et le 15 du mois précédent la hausse tarifaire pour l'année n. Lorsque les dates de versement prévues ci-après se trouvent être un jour non ouvré, les versements correspondants sont effectués le dernier jour ouvré qui précède.

L'Entreprise transmet par courrier au STIF la facture d'acompte correspondante le 20 du mois qui précède le mois de la facturation, la date figurant sur le cachet de La Poste, ou son équivalent faisant foi.

En cas de non-respect du calendrier des versements mensuels des concours publics par le STIF, le STIF verse des intérêts de retard, sur la base du nombre de jours de retard et du taux EONIA connu à la date de facturation. Tout retard dans la transmission de la facture par l'Entreprise décale d'autant la date limite de versement par le STIF.

Les contributions du STIF sont versées par le STIF selon les modalités définies aux Article 66-1 -, Article 66-3 - et Article 66-4 -.

Article 66-1 - Règlement des acomptes mensuels de la contribution C11.

Les acomptes pour la contribution forfaitaire C11 sont versés le 26 de chaque mois sur la base des montants C11n0 prévus à l'Article 53-2 -, actualisés par application de la formule suivante :

$$C11n = C11n0 * In$$

Avec In : dernière indexation définitive connue pour la contribution C11 augmentée de l'inflation prévisionnelle retenue dans le projet de loi de finances pour l'année n.

Avec C11no : le C11 prévue pour l'année n et stipulé à l'Annexe F.4.

Article 66-2 - Règlement des acomptes mensuels de la contribution C12.

Les acomptes pour la contribution C12 sont versés le 26 de chaque mois sur la base des montants C12n0 prévus à l'Article 53-2 --, actualisés par application de la formule suivante :

$$C12n = C12n0 * In$$

Avec In : dernière indexation définitive connue pour la contribution C12 augmentée de l'inflation prévisionnelle retenue dans le projet de loi de finances pour l'année n.

Avec C12no : le C12 prévue pour l'année n et stipulé à l'Annexe F.4.

Article 66-3 - : Règlement des acomptes mensuels des contributions liées aux recettes de trafic reconstituées.

Les acomptes pour les contributions liées aux recettes de trafic reconstituées (CRR) sont versés le 26 de chaque mois.

Ces acomptes sont calculés avec les prix de l'année en cours et sur la base des derniers comptages intégrés conformément à l'Annexe E.2.

Article 66-4 - : Règlement des acomptes mensuels de la contribution C2.

Les acomptes pour la contribution forfaitaire C2 sont versés le 26 de chaque mois sur la base des montants C2n0 prévus à l'Article 53-3 -, actualisés par application de la formule suivante :

$$C2n = C2n0 * In$$

Avec In : dernière indexation définitive connue pour la contribution C2 augmentée de l'inflation prévisionnelle retenue dans le projet de loi de finances pour l'année n.

Article 66-5 - : Règlement des subventions véhicule

Les subventions actualisées véhicules sont versées dans un délai de 3 mois à compter de la réception du dossier complet (cf. Article 46-1 -).

En cas de non-respect de ce calendrier de versement par le STIF, celui-ci verse des intérêts de retard, sur la base du nombre de jours de retard et du taux EONIA connu à la date de la facturation.

Article 67 - Facturation annuelle

Article 67-1 - : Indexation.

1. La contribution C11 est indexée chaque année par application de la formule suivante :

avec $C11_n = C11_{n_0} \times K11_n$; avec

$$K11_n = X_N \left(a \frac{S_n}{S_0} + b \frac{C_n}{C_0} + c \frac{IPS_n}{IPS_0} \right)$$

Avec $a+b+c = 1$

[Les valeurs de a, b et c sont déterminés à l'Annexe F.4 et correspondent à la structure des charges d'exploitation de chaque contrat]

$C11_{n_0}$ = 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 mensuel 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 :

$$C2_n = C2_{n_0} \times K2_n ; \text{ avec } K2_n = d + e \times K11_n$$

[La valeur de d correspond aux frais financiers et celle de e correspond aux dotations aux amortissements de chaque contrat, elles figurent en Annexe F.4]

3. Le montant annuel forfaitaire de subvention véhicule est indexé chaque année par application de la formule suivante

avec $S_n = S_{n_0} \times K3_n$; avec

$$K3_n = \left(\frac{IPA \& A_n}{IPA \& A_0} \right)$$

Avec

S_{n_0} = forfait contractuel de subvention exprimé en euros 2008 pour l'année n, correspondant aux montants indiqués dans l'Annexe F.4

IPA&A : IP de l'offre intérieure des produits industriels - Autobus et autocars, (indices mensuels) (www.indices.insee.fr ; identifiant : - 1559272) ; $S_0 = 104,76$

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 - Reglement de la facture annuelle

Au 31 mars de l'année n+1 au plus tard, l'Entreprise transmet une facture récapitulative faisant apparaître pour l'ensemble des éléments constituant la contribution définitive du STIF après actualisation, les éléments suivants :

- les composantes de la contribution relative aux charges relevant des OSP :
 - la contribution « C11 » le cas échéant modifiée pour tenir compte des évolutions d'offre ;
 - la contribution C12
 - la contribution « C13 »
- la contribution relative au financement des investissements « C2 » ;
- Les contributions liées aux recettes reconstituées CRR définitives,
- les incitations financières (bonus/malus, intéressements) ;
- Les autres rémunérations éventuelles dont, le partage des risques sur les recettes défini à l'Article 50-6 - et celles liées au transfert entre titres scolaires décrit à l'Article 50-5 -.

L'Entreprise établit également un avoir correspondant :

- aux éventuelles pénalités liées à l'exécution du service définies aux Article 21-1 -, Article 21-3 -, Article 28 - et Article 75 -;
- au partage défini à l'Article 62 - si les recettes de trafic sont supérieures à l'objectif fixé de l'année n.

La facture annuelle reprend :

- le montant de la facture annuelle ;
- le montant des acomptes versés ;
- le solde à payer (avec le cas échéant les avoirs).

Le STIF règle à l'Entreprise, après vérification, le solde de l'année n entre les acomptes mensuels d'une part, la facture annuelle et l'avoir d'autre part, au plus tard dans les 45 jours suivants la réception par le STIF de la facture annuelle et de l'avoir.

En cas de désaccord, le STIF réserve le règlement du solde à hauteur du montant qu'il juge litigieux. Le cas échéant, le STIF règle, une fois le litige résolu, des intérêts de retard sur la base du nombre de jours de retard de versement.

En cas de non-respect du calendrier de versement des concours publics par le STIF, le STIF verse des intérêts de retard, sur la base du nombre de jours de retard et du taux EONIA connu à la date de la facturation.

Les factures sont accompagnées des pièces justificatives suivantes :

- les fichiers justifiant le calcul des recettes de trafic ;
- un détail du calcul des indices d'actualisation des rémunérations ;
- le calcul détaillé des bonifications et pénalités ;
- les justificatifs de paiements des Impôts et Taxes ;
- le calcul du partage des recettes de trafic ;
- le compte-rendu financier de l'exploitant intégré au rapport annuel tel que décrit à l'Article 69-3 -.

Toutes les annexes à la facture annuelle sont formellement validées par l'Entreprise.

Un modèle de facture annuelle est proposé à l'Annexe E.4.

CHAPITRE VII - FISCALITE

Article 68 - Fiscalité

Article 68-1 - : Généralités.

L'Entreprise supporte tous les impôts et taxes relatifs à l'exécution des missions qui lui sont dévolues dans le cadre du présent contrat, selon la réglementation en vigueur. Elle assume seule les pénalités liées à tout redressement fiscal éventuel concernant la gestion qui lui est confiée, consécutif à une application ou à une interprétation erronée de sa part des textes en vigueur sous réserve de l'Article 68-3 -.

Article 68-2 - Les impôts et taxes supportés par l'entreprise.

La taxe professionnelle et les taxes foncières sur les propriétés bâties et non bâties sont réglées par l'Entreprise, après vérification des éléments constitutifs de chacun des rôles d'imposition. L'Entreprise fait le nécessaire pour obtenir le plafonnement de ses cotisations de taxe professionnelle auquel elle peut prétendre, selon les possibilités offertes par la législation fiscale.

La taxe professionnelle et les taxes foncières liées au service objet du présent contrat sont remboursées par le STIF à « l'euro / l'euro », sur la base des justificatifs des paiements effectués et d'une copie des rôles d'imposition. Le STIF rembourse à l'Entreprise la taxe professionnelle nette des dégrèvements/plafonnements accordés par l'administration fiscale.

Tous les autres impôts et taxes existant au 31 décembre 2008 et relatifs à la gestion du service sont à la charge de l'Entreprise.

Article 68-3 - : Taxe sur la valeur ajoutée et taxe sur les salaires.

L'Entreprise ayant la qualité d'exploitant du service est le seul redevable de la TVA due, selon les conditions de droit commun, au titre de l'activité de service public confiée.

En cas de changement de la doctrine ou de la législation fiscale en matière de TVA et/ou de taxe sur les salaires, les parties conviennent de se rapprocher pour tenir compte de ces changements et aménager le présent contrat sans modification de son équilibre économique.

Dans le cas où une des composantes des sommes versées par le STIF à l'Entreprise serait placée hors du champ d'application de la TVA cette composante serait facturée sans TVA au STIF.

Le montant de taxe sur les salaires qui en découlerait serait alors pris en compte dans le calcul de la contribution C1 versée par le STIF.

Article 68-4 - : Transfert des droits à déduction de la TVA.

En application des dispositions de l'Article 210-1 et suivants de l'Annexe II au code général des impôts, le STIF transfère à l'Entreprise les droits à déduction de la TVA correspondant aux investissements réalisés par le STIF et mis à la disposition de celle-ci.

Le STIF, propriétaire des biens, délivre à l'entreprise une attestation précisant :

- la nature et la situation des biens
- la base d'imposition hors taxe des biens utilisés par l'entreprise
- le montant de la taxe correspondant
- l'identité des parties
- la référence aux articles 210 - 1 et suivants de l'annexe II du CGI
- la nature du contrat liant les parties et la date de mise à disposition des biens

- la date d'exigibilité de la taxe.

Le STIF adresse une copie de cette attestation au service des impôts dont il dépend.

Au vu des justificatifs fournis par le STIF, l'Entreprise procède sans délai ni différé aux formalités nécessaires à la récupération de cette TVA, soit par imputation sur la taxe due au titre de ses recettes, soit par demande de remboursement formulée auprès de l'administration fiscale compétente.

La taxe ainsi récupérée est reversée au STIF au plus tard le 30 du mois suivant celui du remboursement de la taxe.

Toute contestation ou remise en cause par l'administration fiscale du droit à déduction ou du quantum de la taxe dont il est prétendu à la récupération ou qui aura été restituée est portée sans délai à la connaissance du STIF. Les parties examinent ensemble le bien fondé des rappels et engagent toutes voies de défense utiles.

Les rappels non contestables ou devenus définitivement exigibles, qui auront été appliqués, majorés des sanctions fiscales et des frais contentieux engagés à la demande du STIF, sont remboursés par le STIF dans les 30 jours de leur règlement sur présentation de justificatifs par l'entreprise sauf faute ou erreur avérée de sa part.

TITRE VIII - MODALITES D'EXECUTION DU CONTRAT

CHAPITRE I - INFORMATION, SUIVI ET CONTROLE

Article 69 - Informations sur l'exécution du contrat

Article 69-1 - : Principes généraux

Le STIF et l'Entreprise ont une obligation réciproque de transparence et de réactivité dans la transmission de l'information relative à la gestion du service, notamment en ce qui concerne les conditions d'exploitation et des difficultés rencontrées.

L'Entreprise porte à la connaissance du STIF et ce, dans les plus brefs délais, tout incident grave qui par sa portée est susceptible d'avoir une influence, de quelque nature que ce soit, sur les conditions d'exploitation du service de référence. Lorsque cette information est transmise verbalement elle doit être confirmée par écrit.

L'Entreprise transmet toutes les informations que le STIF peut demander ainsi que tous les tableaux de bords, rapports, documents de nature contractuelle, dans un délai raisonnable que le STIF peut fixer.

Seuls les modèles type spécifiques, communiqués par le STIF à l'entreprise, doivent être utilisés pour la transmission des informations sur l'exécution du contrat. En cas de non respect de ce principe, le STIF se réserve le droit de ne pas valider les documents présentés, et ceux-ci seront considérés comme non-reçus. Dès lors, l'Entreprise s'expose à la pénalité décrite à l'Article 75 -.

Si l'Entreprise ne donne pas droit à la demande d'informations une fois le délai de réponse échu, le STIF peut engager un Contrôle ou un Audit dans les conditions fixées à l'Article 62 du présent contrat. Les informations communiquées par l'Entreprise au STIF doivent pouvoir contribuer à assurer, auprès de tous les responsables locaux et des administrateurs du STIF, la meilleure lisibilité possible des conditions d'exécution de la présente convention.

Le STIF est garant vis-à-vis de l'Entreprise du respect de la confidentialité des informations correspondantes, dans les conditions prévues par la loi n°78-753 du 17 juillet 1978.

Toutes les informations sont transmises de préférence par voie électronique sous format standard, facilement exploitable.

Article 69-2 - : Information trimestrielle et annuelle sur l'exécution du contrat

1 Information trimestrielle

L'Entreprise fournit l'Annexe A.5 du présent contrat, au plus tard le dernier jour du mois suivant la fin du trimestre.

2 Information annuelle

L'Entreprise fournit annuellement les informations précisées aux Annexes Annexe A.3, Annexe A.4, Annexe D.1, Annexe D.2 et Annexe F.2.

Les résultats de qualité de service décrits à l'Annexe B.1 doivent être fournis au plus tard le dernier jour du premier mois suivant la fin de l'année.

Les dates de remise d'information sont indiquées en prenant pour référence la date de notification du présent contrat.

Article 69-3 - Rapport annuel

Sur le fondement des principes des articles L 1411-3 et R 1411-7 du Code Général des Collectivités Territoriales modifié par le décret n° 2005-236 du 14 mars 2005, l'Entreprise transmet chaque année au STIF et, au plus tard dans les cinq mois suivant la clôture de l'exercice comptable, un rapport contenant les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution du présent contrat, une analyse de la qualité de service et les tableaux complétés figurant en Annexe F.2.

Au sein du rapport annuel, l'Entreprise présente un commentaire du Plan d'Investissement pour l'année écoulée et sur la durée du contrat :

- Pour le matériel roulant : Explication des principaux facteurs d'évolution, l'impact quantitatif sur le parc, l'impact qualitatif sur le parc et l'impact sur les coûts d'exploitation ;
- Pour les autres biens : Explication des principaux facteurs d'évolution et l'impact sur les coûts d'exploitation.

L'Entreprise doit en conséquence produire un tel rapport, ce qui implique que soit mis en place une comptabilité analytique permettant l'analyse des produits et des charges afférents à l'exploitation du réseau, ainsi que la mise en évidence du personnel affecté à l'exploitation du contrat avec le STIF

Le présent rapport est remis au STIF entre le 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'efficience de l'exploitation, et de veiller au respect des obligations figurant au présent contrat.

Ce devoir général de contrôle s'exerce sans préjudice des droits reconnus au STIF en tant qu'autorité organisatrice, dans le cadre des contrôles et audits qu'il peut décider de mener.

Article 71-2 - Droit général de contrôle et d'audit par le STIF.

Conformément à l'Article L 1611-4 du Code Général des Collectivités Territoriales, le STIF dispose d'un droit d'audit et de contrôle se rapportant à l'exécution par l'Entreprise du présent contrat, qu'il exerce soit directement, soit par l'intermédiaire d'un ou de plusieurs organismes extérieurs qu'il mandate à cet effet.

Le droit de contrôle vise à assurer le STIF de la bonne exécution par l'Entreprise du service de référence prévu par le présent contrat et il consiste à vérifier sur pièces et sur place les documents et informations attestant que les services et prestations sont exécutés conformément aux stipulations de la présente convention.

Il vise également à permettre au STIF de s'assurer de l'étanchéité entre les activités exercées par l'Entreprise (et ses filiales) au titre du contrat et ses autres activités.

Sans préjudice des stipulations de l'alinéa précédent et afin de réaliser ce même contrôle, le STIF se réserve en outre le droit de faire procéder à des contrôles inopinés sur le réseau défini à l'Article 9 - du présent contrat, tout en respectant les règles de sécurité.

Le droit d'audit vise notamment à examiner tous les éléments comptables et financiers nécessaires à l'établissement du compte de l'Entreprise et à évaluer les méthodes et outils employés par l'Entreprise afin de recueillir, agréger et restituer au STIF les informations servant à l'établissement des tableaux de bord et du compte-rendu général d'activité.

Compte tenu du caractère stratégique pour l'Entreprise des informations relatives aux données financières, le droit d'audit en matière financière s'exerce par l'intermédiaire d'agents du STIF accrédités ou d'organismes extérieurs mandatés par le STIF et sous réserve d'un engagement de confidentialité.

Le STIF s'engage à communiquer à l'Entreprise la liste des auditeurs internes accrédités à cet effet et à prévenir l'Entreprise de toute modification de ladite liste.

Les frais et honoraires de l'intervention des organismes extérieurs restent à la seule charge du STIF.

Article 71-3 - Modalités d'exercice des contrôles ou audits.

Les contrôles de la qualité peuvent comprendre des contrôles inopinés, de type « client mystère ». Ces contrôles doivent se faire dans le respect des règles de sécurité (en particulier respect des plans de prévention hygiène et sécurité).

Dans les autres cas de contrôle et d'audit, l'Entreprise est informée de la décision d'audit du STIF, au minimum 15 jours ouvrés avant la date d'intervention des missions d'audits et de contrôle.

Dans le cadre des audits ou des contrôles, le STIF ou les organismes extérieurs mandatés par le STIF peuvent demander à l'Entreprise, la délivrance de tout élément d'information en lien avec l'offre de services prévue par le présent contrat. Ces éléments sont communiqués par l'Entreprise dans un délai raisonnable.

L'entrave dans l'obtention d'un élément demandé dans le cadre d'un audit ou d'un contrôle fait l'objet de pénalités fixées dans l'Article 75 -.

Les résultats des contrôles et audits (pour leur partie « analyse ») sont obligatoirement communiqués à l'autre partie dans un délai raisonnable fixé d'un commun accord.

Tout écart constaté en faveur du STIF ou de l'Entreprise ou tout manquement dans l'allocation des fonds versés par le STIF fait l'objet d'un reversement au profit du STIF ou de l'Entreprise.

Par ailleurs, si un audit fait apparaître un manquement aux dispositions du présent contrat, l'Entreprise s'expose à l'application des pénalités correspondantes. Il appartient au STIF, et à lui seul, de tirer les conclusions relatives aux insuffisances relevées lors des vérifications.

En cas de désaccord persistant sur les résultats des audits ou des contrôles la procédure de conciliation est engagée par la partie la plus diligente dans les conditions prévues à l'Article 85 - du présent contrat.

CHAPITRE II - VIE DU CONTRAT.

Article 72 - Responsabilité.

L'Entreprise est seule responsable des dommages de toute nature subis par les tiers, les usagers et les fournisseurs dont le fait générateur trouve sa source dans l'exploitation du service.

Elle s'engage à garantir intégralement le STIF contre tous litiges, demandes ou recours indemnitaires qui seraient dirigés contre lui à raison de tels dommages.

Article 73 - Assurances.

L'Entreprise s'engage à contracter auprès d'une ou plusieurs compagnies d'assurances notoirement solvables, toutes les polices d'assurances nécessaires à la couverture des risques suivants :

- Dommages matériels, y compris bris de machine, aux biens mobiliers affectés à l'exploitation du service, quel qu'en soit le propriétaire à la date du sinistre. Devront impérativement figurer parmi les faits générateurs des dommages le vol, l'incendie, le vandalisme et le dégât des eaux ;
- Responsabilité civile professionnelle générée par l'exploitation du service.

L'Entreprise justifie de la souscription de ces polices dans les 45 jours à compter de la prise d'effet du présent contrat.

Le STIF peut exiger à tout moment la preuve du paiement régulier des primes à leur date normale d'échéance.

L'Entreprise s'engage par ailleurs à :

- Prévenir immédiatement et par tous moyens le STIF en cas de retard dans le paiement des primes de la part de l'Entreprise. Le STIF a la faculté de se substituer à l'Entreprise défaillante pour effectuer ce paiement, sans préjudice de recours contre ce dernier.
- Affecter intégralement l'indemnité versée par la compagnie d'assurance à la remise en état des biens affectés au service dont l'exploitation est confiée à l'Entreprise par le présent contrat.

Les travaux y afférents sont réalisés sous le contrôle du STIF suivant un échéancier mis au point d'un commun accord entre le STIF et l'Entreprise ; les travaux de remise en état débutent immédiatement après le sinistre, sauf cas de force majeure ou impossibilité liées aux conditions d'exécution des expertises. L'Entreprise ne peut prétendre à aucune indemnité pour plus-values éventuelles résultant de ces travaux.

Les parties prennent toute disposition pour éviter, autant que possible, qu'il y ait interruption dans l'exécution du service, que ce soit du fait du sinistre ou du fait des travaux de remise en état engagés à la suite du sinistre.

L'Entreprise et ses assureurs renoncent à tout recours contre le STIF pour tous les dommages évoqués aux présentes et réciproquement.

Article 74 - Garantie

L'Entreprise présente soit une garantie à première demande soit une garantie maison mère dans les conditions prévues ci-dessous.

Article 74-1 - Garantie à première demande

Dans un délai de trois mois à compter de la notification du présent contrat, l'Entreprise fournit au STIF une garantie à première demande, d'un montant de 6% du chiffre d'affaire.

Cette garantie a pour objet de couvrir :

- le paiement des pénalités dues par l'Entreprise, en cas de non versement dans les conditions prévues à l'Article 75 -;
- les coûts d'une éventuelle remise en état du matériel ou des immeubles mis à disposition par le STIF ou des biens susceptibles d'être repris par le STIF en fin de contrat ;
- le remboursement des dépenses engagées par le STIF – ou par un tiers qu'il se sera fait substituer – pour l'exécution des mesures provisoires prévues à l'Article 77 -(Cas de la mise en régie provisoire)

Cette garantie sera actionnée par le STIF, après mise en demeure adressée à l'Entreprise et demeurée infructueuse dans le délai de 7 jours calendaires.

Tout appel au garant par le STIF en application du présent article prend la forme d'une notification et doit :

- être adressée par lettre recommandée avec accusé de réception indiquant le montant des sommes dues et le motif de la mise en œuvre de cet article ;
- être signée par un représentant habilité du STIF ;
- comporter en annexe, une copie de la mise en demeure adressée à l'Entreprise et préciser que dans le délai imparti cette dernière n'a pas rempli ses obligations ;
- indiquer dans quels délais doivent être versées les sommes dues.

Parallèlement, un titre exécutoire sera émis et transmis à l'établissement bancaire, dont une copie sera transmise à l'Entreprise.

L'engagement de la société bancaire figurera en Annexe F.3.

Article 74-2 - Garantie maison mère

Dans le délai de trois mois suivant la prise d'effet du présent contrat, l'Entreprise fournit au STIF une lettre garantie « Maison mère » qui sera jointe en Annexe F.3 pour un montant plafonné à 6 % du chiffre d'affaires annuel.

Cette garantie a pour objet de couvrir :

- le paiement des pénalités dues par l'Entreprise, en cas de non versement dans les conditions prévues à l'Article 75 -
- les coûts d'une éventuelle remise en état du matériel ou des biens susceptibles d'être repris par le STIF en fin de contrat ;
- le remboursement des dépenses engagées par le STIF – ou par un tiers qu'il se sera fait substituer – pour l'exécution des mesures provisoires prévues à l'Article 77 - (cas de la mise en régie provisoire).

Cette garantie sera actionnée par le STIF, après mise en demeure adressée à l'Entreprise et demeurée infructueuse dans le délai de 7 jours calendaires.

Tout appel au garant par le STIF en application du présent article prend la forme d'une notification et doit :

- être adressée par lettre recommandée avec accusé de réception indiquant le montant des sommes dues et le motif de la mise en œuvre de cet article ;
- être signée par un représentant habilité du STIF ;
- comporter en annexe, une copie de la mise en demeure adressée à l'Entreprise et préciser que dans le délai imparti ce dernier n'a pas rempli ses obligations ;
- indiquer dans quels délais doivent être versées les sommes dues.

Parallèlement, un titre exécutoire sera émis et transmis à la société mère, ainsi qu'à l'Entreprise.

Le garant peut opposer au STIF toutes les exceptions et invoquer tous moyens de défense dont le 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 sont traitées selon les règles comptables en vigueur, dans le cadre de la facture annuelle

Article 76 - Sanctions coercitives.

Le STIF peut procéder à la mise en régie provisoire aux frais de l'Entreprise, sauf cas de force majeure ou causes exonératoires de responsabilité, dans les hypothèses suivantes :

- La sécurité publique vient à être compromise. L'exécution d'office est précédée d'une mise en demeure restée sans effet dans un délai fixé par le STIF et approprié au cas d'espèce.
- Si le service n'est pas exécuté ou s'il n'est exécuté que partiellement, le STIF peut également prendre provisoirement, aux frais de l'Entreprise, toutes les mesures nécessaires à la continuité de l'exploitation du service.

Article 77 - Sanction résolutoire.

Sauf cas de force majeure ou causes exonératoires de responsabilité, le STIF peut résilier la convention de plein droit et sans qu'il soit besoin de remplir aucune formalité judiciaire, notamment dans les cas suivants :

- liquidation judiciaire de l'Entreprise ;
- dissolution de l'Entreprise ;
- cession du bénéfice du présent contrat à un tiers sans son autorisation ;
- radiation devenue définitive de l'Entreprise du registre des transports valant interdiction pour cette dernière d'exercer l'activité de transport public routier ;
- interruption non justifiée de plus de 30 jours consécutifs de l'exploitation de tout ou partie des services ;
- manquement grave ou répété des engagements contractuels pris par l'Entreprise à travers le présent contrat, après une mise en demeure non suivie d'effet dans le délai d'un mois ;
- manquement grave ou répété en matière de sécurité, et notamment de défaut grave d'entretien des installations ou du matériel mettant en péril les usagers par l'Entreprise.

La résiliation requiert une délibération du Conseil du STIF, notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception. Cette mesure devra être précédée d'une mise en demeure restée sans effet dans le délai de 10 jours.

En cas de résiliation anticipée et quel qu'en soit le motif, toutes dispositions stipulées au présent contrat qui en régleraient la fin trouveront à s'appliquer pleinement.

Article 78 - Résiliation.

Le STIF peut résilier unilatéralement le présent contrat à tout moment pour des motifs d'intérêt général. Cette résiliation est notifiée à l'Entreprise par lettre recommandée avec accusé de réception et moyennant un préavis de neuf (9) mois.

En cas de rupture anticipée du présent contrat à l'initiative du STIF pour des motifs d'intérêt général, celui-ci s'engage à verser à l'Entreprise, en réparation du préjudice subi, une indemnité conforme à la législation et aux principes jurisprudentiels en vigueur.

Les sommes dues à l'Entreprise au titre du présent article sont versées dans les trois mois de la date de résiliation.

De la même façon, l'Entreprise peut résilier le contrat moyennant un préavis de neuf (9) mois à tout moment des présentes, sans préjudice des dommages et intérêts auxquels celle-ci peut être tenue par ailleurs.

Article 79 - Sort des biens en fin de convention.

Article 79-1 - Biens appartenant au STIF.

A l'échéance normale ou anticipée du contrat, l'Entreprise est tenue de remettre au STIF, en état normal d'entretien et à titre gratuit, tous les biens et équipements mis à sa disposition par le STIF, sur le fondement de l'Article 38 - et des 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 79-3 - Biens de reprise.

1. Etat des biens

Sur demande expresse du STIF, l'Entreprise s'oblige à lui fournir, dans un délai de 15 jours consécutifs à sa demande et sous peine de sanctions pécuniaires, telles que prévues dans l'Article 75 -, un état détaillé, immobilisation par immobilisation, de tous les biens figurant à l'actif du bilan de l'Entreprise faisant ressortir les biens (brut, amortissements, net et subventions associées) nécessaires à l'exécution du service. Cet état sera complété, le cas échéant, du descriptif des biens faisant l'objet de leasing et de toutes opérations déconsolidantes.

2. Matériel roulant

Le STIF ou le successeur éventuel de l'entreprise,, rachète à l'Entreprise tout ou partie du matériel roulant qu'il jugerait nécessaires à l'exploitation, à sa valeur contractuelle nette des amortissements contractuels, minorée de la quote-part des subventions qui restent à reprendre.

Ainsi, l'entreprise restitue au STIF la part des subventions qui lui ont été versées et non reprises en fin de contrat.

2 mois avant la fin du contrat, un expert, désigné en commun accord entre le STIF et l'entreprise, détermine :

- i. la valeur marchande théorique du parc compte tenu de son niveau d'équipement et de son âge et du kilométrage,
- ii. La valeur marchande réelle du parc qu'il examine

Si la valeur réelle est inférieure à la valeur théorique, l'entreprise verse la différence au STIF (ou cette somme est déduite du reste à payer par le STIF ou le candidat retenu) ; en cas de mauvais entretien, le STIF a également la possibilité de percevoir cette somme ET de ne pas reprendre les véhicules (ni le STIF ni le candidat retenu ne paient la valeur résiduelle figurant dans le plan d'investissement).

L'Entreprise ne peut en aucun cas, refuser ou s'opposer de quelque manière que ce soit à la reprise du matériel décidée par le STIF.

3. Installations fixes

1 – Les parties prennent acte de ce que l'entrée en vigueur du règlement n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, dit règlement OSP, conduira à terme à ce que les lignes de transport de voyageurs par autobus ou autocar soient attribuées après mise en concurrence en région Ile-de-France.

Les Parties reconnaissent dès à présent que les dépôts d'autobus sont des infrastructures dont la disponibilité est essentielle afin d'assurer une égalité entre les candidats dans la perspective de cette future mise en concurrence .

2 – Le STIF s'engage à informer régulièrement et complètement son cocontractant de la préparation des conditions d'entrée en vigueur du règlement OSP et notamment des modalités de mise en concurrence qui seront envisagées. Le STIF informera également son cocontractant de la politique foncière qu'il envisage à l'égard des dépôts d'autobus, afin de mettre en œuvre une concertation avec les personnes concernées.

3 – Le cocontractant s'engage à porter à la connaissance du STIF l'ensemble des éléments matériels juridiques, techniques et financiers, se rapportant à la situation foncière des dépôts qu'il utilise pour la réalisation de l'offre de référence. Sur la base de ces informations, les Parties s'engagent à mener de bonne foi des discussions sur la question foncière dans la

perspective de la mise en œuvre du règlement OSP. Ces discussions doivent permettre l'adoption par les Parties d'un Document de Traitement de la question foncière tenant compte de la spécificité de chaque dépôt, et notamment de leur affectation, en tout ou partie, pour la réalisation du service de référence..

[4 - Le cocontractant s'engage à faire ses meilleurs efforts afin de faire participer aux discussions prévue au point 3 le ou les propriétaires des terrains et des installations correspondant aux dépôts d'autobus utilisés dans le cadre de la réalisation de l'offre de référence. (cette stipulation n'est pas applicable dans les contrats que lorsque l'exploitant n'est pas le propriétaire des dépôts)]

5 - Si le Document de Traitement cité au point 3 ci-dessus le prévoit, et pour les dépôts qu'il retient les Parties s'engagent à mener de bonne foi une discussion portant sur la valorisation des dépôts d'autobus et notamment sur la valorisation des terrains et des installations [et sur la définition d'une valeur locative (dans le cas où l'exploitant est également propriétaire des dépôts)].

Cette valorisation sera réalisée sur la base des principes suivants :

- prise en considération de la nature subventionnée de l'activité de service public exercée grâce aux dépôts,
- transparence quant aux conditions de financement de ces équipements,
- valorisation et rémunération réaliste de ces actifs sur la base de modèles économiques de moyen / long terme,
- avis préalable des domaines et / ou d'un expert immobilier désigné d'un commun accord entre le STIF et l'entreprise...

6 - Les parties conviennent d'établir dans les 6 mois de la signature de la présente convention un calendrier des modalités de mise en œuvre des engagements pris aux points 1 à 5 du présent article. Ce calendrier prévoit au moins un bilan annuel de la mise en œuvre de ces engagements.

Article 79-4 - Biens propres.

Les biens propres restent la propriété de l'entreprise à l'issue du contrat. Les logiciels nécessaires à l'exécution du service dont l'Entreprise reste propriétaire peuvent faire l'objet d'une licence d'utilisation accordée au STIF

Article 79-5 - Les opérations de remplacement (projet)

Les opérations visées par le présent article sont celles permettant le remplacement d'un immeuble ou d'une dépendance d'immeuble nécessaire à la réalisation du service public par d'autres installations répondant mieux aux exigences de l'exploitation ou de la technique (les « opérations de remplacement »).

Une opération de Remplacement a pour objet le financement, en tout ou en partie, de la construction, l'aménagement ou l'acquisition d'un bien nécessaire à la poursuite de l'activité de l'Entreprise.

Compte tenu de la complexité des opérations en cause, et notamment de leur déroulement selon une durée importante qui ne trouvera sa conclusion qu'une fois levés les divers aléas contractuels et administratifs auxquels leur mise en œuvre est subordonnée, le processus décisionnel se déroulera en deux phases :

1. Accord de Principe.

Afin d'obtenir l'accord de principe du STIF l'autorisant à entreprendre une opération de remplacement, l'Entreprise devra présenter au STIF un dossier détaillé précisant tout à la fois les remplacements prévus et justifiant les aliénations et éventuelles acquisitions envisagées.

Ce dossier comprendra l'ensemble des éléments qu'aura pu recueillir l'Entreprise, en phase de faisabilité, de nature à étayer sa démarche :

- aspect stratégique et technique de l'opération,
- montage juridique envisagé et analyse des raisons pour lesquelles le montage proposé est retenu,
- partenaires 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.2: Règlement d'exploitation
- Annexe A.3: Service de référence
- Annexe A.4: Autres Conventions
- Annexe A.5: Tableau de bord 1-Suivi de la non-réalisation
- Annexe A.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 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise Veolia Transport

TABLE DES ANNEXES

A. OFFRE	102
Annexe A.1 Liste des lignes exploitées dans le cadre de la présente convention ;	102
Annexe A.2 Cahier des charges Régional et Règlement d'exploitation....	103
Annexe A.3 Service de référence	104
Annexe A.4 Autres Conventions.....	105
Annexe A.5 Tableau de bord 1-Suivi de la non-réalisation.....	106
Annexe A.6 Tableau de bord 2-Suivi de l'offre de référence	107
B. QUALITE DE SERVICE.....	108
Annexe B.1 Système de qualité de service et indicateurs et tableaux de bord	108
Annexe B.2 Synthèse des objectifs de qualité de service et bonus-malus par indicateur.....	109
Annexe B.3 Protocole sur les échanges de données entre l'entreprise et la base de données communautaire du STIF et annexe technique	110
Annexe B.4 Plan d'information voyageurs pour la continuité du service.	111
Annexe B.5 Modalités de remboursement des voyageurs en cas de grève	112
Annexe B.6 Tableau de bord-Suivi du remboursement voyageur.....	113
Annexe B.7 Formulaire des réclamations PMR.....	114
Annexe B.8 Information voyageurs	115
Annexe B.9 Application de la norme SIRI en Ile-de-France	116
Annexe B.10 Procédure d'alerte	117
Annexe B.11 Sans Objet	118
C. TARIFICATION	119
Annexe C.1 Données de validation et indicateurs de qualité associés.....	119
Annexe C.2 Conventions spécifiques	120
Annexe C.3 Charte du système télébillettique NAVIGO.....	121
Annexe C.4 Procédures de gestion du Ticket t+ ;.....	122
Annexe C.5 Carte scolaire.....	123
Annexe C.6 Réseau de dépositaires ;	124
Annexe C.7 Réseau d'Agences	125
Annexe C.8 Cahier des charges relatif à la gestion communautaire des produits tarifaires	126
Annexe C.9 Equipements de vente NAVIGO	127

D. BIENS ET INVESTISSEMENTS	128
Annexe D.1 Etat du parc de véhicules.....	128
Annexe D.2 Plan d'investissement.....	129
Annexe D.3 Etat des lieux et inventaire	130
Annexe D.4 Modèle contractuel de « dossier technique » à faire valider avant tout achat de véhicule	131
Annexe D.5 Âge du parc	132
E. REGIME FINANCIER	133
Annexe E.1 Compte financier prévisionnel du contrat (annexe confidentielle) 133	
Annexe E.2 Evaluation du trafic par les comptages	134
Annexe E.3 Objectifs de recettes voyageurs	135
Annexe E.4 Modèle de facture de régularisation annuelle.....	136
F. AUTRES ANNEXES	137
Annexe F.1 Marques	137
Annexe F.2 Tableaux du rapport annuel (volet général et volet financier)138	
Annexe F.3 Garantie bancaire / Engagement de la Société Mère	139
Annexe F.4 Spécificités du réseau	140
Annexe F.5 Schéma Directeur d'Accessibilité - Lignes retenues et échéancier proposé	141
Annexe F.6 Charte d'habillement	142
Annexe F.7 Prescriptions relatives à l'équipement des véhicules	143

Date de parution : Jeudi 29 Juillet 2010

**RECUEIL DES ACTES ADMINISTRATIFS
DU STIF**

TOME 2



L'autorité organisatrice de vos
transports en ile-de-france

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2010/0375

Séance du 7 juillet 2010



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 / CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU des MUREAUX

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 Île-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ;
- VU** 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° 2010/0375 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 1^{er} juillet 2010 et de la Commission économique et tarifaire du 2 juillet 2010;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver le contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau des Mureaux joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'approuver la convention partenariale pour le réseau des Mureaux jointe à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec la Société Veolia Transport Ecquevilly ;

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention partenariale et ses annexes avec la Commune des Mureaux et la Société Veolia Transport Ecquevilly;

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 7 juillet 2010.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

Veolia Transport, Société Anonyme au capital de 195 936 240 €, inscrite au Registre du Commerce et des Sociétés de Nanterre sous le n° B 383 607 090, dont le siège social est situé Parc des Fontaines, 169 avenue Georges Clémenceau 92735 Nanterre Cedex, représentée par **Monsieur Bernard BOUVROT, Directeur de l'Etablissement d'Ecquevilly, situé 4 à 6 rue de la Chamoiserie, 78920 ECQUEVILLY.**

Ci-après dénommés « 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 - COMMUNICATION43

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 BIENS48

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'ENTREPRISE51

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 REMUNERATION56

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 DIRECTES63

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 VENTE65

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 REFERENCE67

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 SERVICE69

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 1er 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.

A partir de 2011, les effectifs de contrôle sont intégrés directement dans la maquette financière du contrat au titre d'une prestation de transport.

Un avenant au présent contrat sera conclu pour prendre le relais de la convention pour une politique de prévention sur les lignes de bus desservant les territoires en Politique de la ville à compter de 2011.

Article 17 - Prévention et sûreté

La sûreté comprend non seulement la lutte contre les atteintes aux personnes et aux biens, mais implique également un traitement du sentiment d'insécurité.

Afin d'atteindre ces objectifs, la politique de sûreté de l'entreprise repose avant tout sur une politique de prévention intégrant toute la chaîne de sûreté.

L'entreprise met en œuvre les politiques correspondantes après accord du STIF, dans une approche globale incluant l'ensemble des acteurs institutionnels participant à la sécurité publique.

A ce titre, l'entreprise est partie prenante des dispositifs partenariaux, dont le cadre privilégié est celui des contrats régionaux, départementaux et locaux de sécurité.

A partir des diagnostics existants, les besoins en termes de sûreté sur le réseau se traduisent à travers le(s) deux) objectif(s) suivant(s) :

- le renforcement du travail de prévention et des actions de sensibilisation ;

- le maintien d'une présence humaine rassurante. [*Commentaire : ce point devra être supprimé des contrats concernant les réseaux ne desservant pas de territoires classés en « Politique de la ville »*]

1. Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'entreprise

Renforcement du travail de prévention et des actions de sensibilisation :

L'entreprise met la prévention au cœur de la chaîne de sûreté, qu'elle déploie en partenariat avec les forces de police et l'ensemble des acteurs institutionnels.

L'entreprise appuie sa politique de prévention sur un plan d'actions de prévention présenté annuellement au STIF. Ce plan comprend :

- un diagnostic sûreté annuel ;
- un bilan du plan d'actions de l'année précédente ;
- des actions de sensibilisation auprès de tous les publics dispensées par des agents de l'entreprise en relation avec les usagers, sur la base du partenariat institutionnel privilégié des contrats de sécurité ;
- des actions de communication ;
- des propositions de toutes autres actions de prévention (traditionnelles ou novatrices).

Le plan d'actions (y compris le bilan circonstancié de l'année écoulée) et ses modalités de mise en œuvre sont présentés annuellement au STIF en comité de suivi.

Amélioration du sentiment de sécurité sur l'ensemble des espaces de transport :

L'entreprise garantit, notamment par une présence humaine efficace, une ambiance rassurante sur l'ensemble des espaces de transport :

- par une présence humaine visible dans les véhicules et gares routières par les personnels d'accueil [*Commentaire : ce point devra être supprimé des contrats concernant les réseaux ne desservant pas de territoires classés en « Politique de la ville »*] ;
- par l'entretien de ces espaces et une intervention rapide en cas de dysfonctionnement (propreté, éclairage, information voyageur) ;
- par des actions concrètes visant à une meilleure protection du matériel roulant et des espaces de transport à l'encontre des actes de vandalisme.

2. Informations à communiquer au STIF :

Prévention :

- plan annuel d'actions de prévention, bilan en fin d'année (définition des actions et des objectifs, programme prévisionnel annuel, moyens humains affectés) ;
- cessations partielles ou totales d'activités dues à des problèmes de sécurité par ligne de bus ;
- bilan annuel spécifique sûreté.

Statistiques sûreté :

- atteintes physiques sur agents ;
- dégradations de biens ;
- ratio atteintes physiques / nombre de voyages ;
- nombre d'enregistrements d'incidents par caméras de vidéosurveillance embarquée avec mise à disposition des autorités compétentes.

Information du STIF en cas d'incident grave ou de crise :

- L'entreprise s'engage à informer le STIF en cas d'incident grave ou de crise sur son réseau, dans le respect de la procédure d'alerte définie en Annexe B.10 à la convention.

Suivi des investissements :

- bilan annuel de la programmation et du suivi de la réalisation des investissements.

3. Suivi des indicateurs de qualité de service :

- Disponibilité des équipements (équipements de sûreté) ;
- Lien avec les indicateurs : Etat et netteté intérieurs et extérieurs des véhicules, et taux de contrôle.

Article 18 - Lutte contre la fraude.

1. Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'Entreprise :

La lutte contre la fraude est une des priorités du STIF et de l'Entreprise. Le STIF fixe les objectifs généraux de lutte contre la fraude et définit plus particulièrement les exigences minimales de sécurité.

L'Entreprise a la responsabilité opérationnelle de la lutte contre la fraude dans le réseau qu'elle exploite. Elle s'engage à mettre en place les équipements et agents nécessaires au contrôle des titres de transport et poursuivre ou faire poursuivre conformément aux textes en vigueur les voyageurs en infraction. Les règles et le montant de l'amende encourue doivent être affichés à bord des véhicules.

Compte tenu de l'interdépendance des réseaux, l'entreprise s'engage à collaborer efficacement avec les autres entreprises de transport d'Ile de France afin d'harmoniser les règles dans ce domaine, notamment en termes de régularisation des contrevenants et de règles de validation.

Dans ce cadre l'entreprise doit :

- assurer une norme minimale d'effort de contrôle ;
- mettre en place des équipes d'au minimum 2 agents de contrôles par véhicule contrôlé ; ces agents peuvent être recrutés en interne ou faire partie d'une structure externe ;
- adapter l'intensité des contrôles par période horaire en fonction des pics de fraude qui sont historiquement constatés (heure de pointe, soirée, week-end) ;
- assurer au personnel en place des formations régulières, notamment sur les différents aspects de la lutte contre la fraude ;
- conduire des actions d'information des voyageurs sur les titres de transports existants et sur les sanctions passibles en cas de fraude ;
- conduire, dans la mesure du possible, des opérations ciblées et sécurisées (afin de sécuriser les opérations de contrôle et de diminuer le phénomène de fraude, certaines opérations peuvent être menées conjointement avec la police), ces opérations nécessitant un accroissement ponctuel du personnel de contrôle.

2. Informations à communiquer au STIF :

- Aspect quantitatif de la fraude :
 - nombre et taux de fraudeurs constatés
 - nombre et taux de fraudeurs réels estimés en cas d'enquête réalisée par l'Entreprise
 - courbe de l'évolution de la fraude constatée sur l'année écoulée et si elle existe sur les 5 dernières années
 - information de synthèse sur la saisonnalité de la fraude par tranche horaire et période (semaine, soirée, week-end).

- Aspect financier de la fraude :
 - coûts constatés et/ou réels estimés (perte de recette)
 - coûts des moyens mis en place pour lutter contre la fraude
 - taux et coûts de recouvrement des amendes.

- Action sur la fraude et prévention :
 - Action sur les causes externes au transport (ex : comportement sportif, ludique, effets de bande, attitude de défi, ...) ;
 - Action sur les causes internes au transport (ex : pièges tarifaires, obstacles matériels, ...)
 - Moyens humains et matériels mis en œuvre pour lutter contre la fraude
 - Bilan des actions mises en place et perspectives
 - Taux de contrôle
 - Lien avec les indicateurs Disponibilité des Equipements (valideurs et équipements de sûreté existants) et Attitude Conducteur traités.

CHAPITRE III - Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité

Article 19 - Equipement et suivi des véhicules.

1. Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'Entreprise :

- Les véhicules doivent être équipés de l'ensemble des équipements embarqués nécessaires au transport des voyageurs dans des conditions de voyage optimales :
 - Valideurs de titre de transport ;
 - Boutons de demande d'arrêt ou affichette indiquant la démarche à suivre ;
 - Bouton de commande de porte lorsqu'ils existent ;
 - Palettes ou dispositifs d'aide à l'embarquement des personnes à mobilité réduite (au fur et à mesure du déploiement de ces équipements) ;
 - Equipements de sûreté (au fur et à mesure du déploiement de ces équipements) ;
 - Dispositifs dynamiques d'information visuelle, d'information sonore, de Haut-parleur à la porte avant (au fur et à mesure du déploiement de ces équipements).
- L'Entreprise est responsable de la gestion et du maintien en état de marche des véhicules et des équipements embarqués, y compris 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 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 V - REALISATION DU SERVICE DE REFERENCE

CHAPITRE I - REALISATION DE L'OFFRE DE REFERENCE.

Article 25 - Continuité du service.

L'Entreprise assure la continuité du service de référence, sauf cas de force majeure, en particulier :

- sur le plan technique, la continuité du service est assurée par la mobilisation des moyens nécessaires au maintien en état de fonctionnement des installations fixes et des véhicules. Ces moyens font partie des charges de production et sont soumis le cas échéant aux expertises nécessaires, tant à l'initiative du STIF qu'à celle de l'Entreprise ;
- sur le plan social, l'Entreprise s'engage à mettre en œuvre et à favoriser les mécanismes existants dans l'entreprise pour la prévention des conflits, en privilégiant par la même la qualité du dialogue social et la poursuite de la politique contractuelle.

En cas de défaillance dans la continuité du service, l'Entreprise s'engage à diffuser le plus rapidement et le plus complètement possible les informations nécessaires aux voyageurs, et à les conseiller sur les itinéraires de substitution possibles.

Article 26 - Information du STIF sur les perturbations significatives

Le STIF est tenu informé dans les meilleurs délais des incidents significatifs ou des situations de crise, et notamment de tout accident lié directement à l'offre de référence entraînant une blessure grave ou un décès.

Article 27 - Mesure de réalisation de l'offre de référence.

La mesure de la réalisation de l'offre de référence porte sur la production kilométrique du service de référence, actualisée des modifications pérennes, (Article 11-3 -), comprenant notamment celles des différents avenants effectués au cours du contrat.

Le calcul de l'offre se fonde sur un système déclaratif, par l'Entreprise, établi à partir des services non réalisés par ligne (Annexe A.5).

L'Entreprise est tenue :

- d'établir les km commerciaux contractuels KCC non faits, au moyen de la main courante ou de tout autre moyen garantissant la continuité des séries historiques ;
- de calculer par an le nombre de KCC et le taux de non réalisation qui en résulte au regard de l'offre contractuelle contenue dans du service de référence, conformément à l'Annexe A5 ;
- d'identifier et de quantifier les causes de non réalisation de l'offre en distinguant :
 - les causes dites de « type A » et notamment l'indisponibilité du personnel, les incidents matériels et les aléas de circulation ;
 - les cas spécifiques des grèves dans l'Entreprise (« type B ») ;
 - les cas de force majeure et assimilés (« type C »).

En cas de mise en œuvre de moyens de substitution, les courses sont réputées faites.
L'Entreprise s'engage à produire l'Annexe A.5 par trimestre, au plus tard le 30 du premier mois du trimestre suivant. Au dernier trimestre, cette annexe produite au plus tard le 31 janvier, devra cumuler l'ensemble de l'information demandée sur la production non-réalisée de l'année.

Les résultats transmis au STIF ainsi que les méthodes employées pour les recueillir pourront faire l'objet à tout moment de missions d'audit à la demande du STIF.

Article 28 - Pénalités pour non réalisation de l'offre de référence (hors grève).

Cet article ne s'applique pas en temps de grève.

Des pénalités sont appliquées pour non réalisation dans les cas de type A.

L'Entreprise encourt une pénalité pour non réalisation de l'offre pour les KCC non réalisés.

La pénalité est proportionnelle au kilométrage de la course.

Entre 100% et 99,7% de KCC réalisés, l'entreprise n'encourt aucune pénalité.

Entre 99,7% et 99% de KCC réalisés l'entreprise se voit appliquer une pénalité de 5 euros par kilomètre non réalisé.

En deçà de 99% de KCC réalisés l'entreprise se voit appliquer une pénalité de 10 euros par kilomètre non réalisé.

Article 29 - Engagement de service et d'information par l'Entreprise en cas de grève.

1. Plan de transport adapté :

Conformément à la loi n°2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs, en cas de perturbations significatives résultant d'un préavis de grève pour un jour donné, (hors cas de grève pour problèmes de sécurité publique consécutifs à des agressions de voyageurs ou de personnel de l'entreprise), l'Entreprise s'engage à assurer 50% de l'offre de référence d'un jour normal sur l'ensemble de ces lignes.

Selon le niveau de conflictualité, l'Entreprise met en place un plan de transport adapté, dont le niveau de service est de 50% de l'offre de référence pour l'ensemble de ces lignes. Le plan de transport adapté détermine l'amplitude et la fréquence des dessertes.

Dans ce cas et lorsque l'indicateur de régularité existe, sa mesure est neutralisée.

En cas de grève entraînant des perturbations de plus d'une journée, l'Entreprise s'engage à proposer aux voyageurs des moyens de substitution, dans la mesure de la disponibilité de ces derniers.

2. Plan d'information des voyageurs :

L'Entreprise s'engage à délivrer aux voyageurs, au plus tard 24 heures avant le début d'une perturbation prévisible, une information gratuite, précise et fiable par les différents médias (téléphone non surtaxé, internet si possible).

L'information sur les prévisions de circulation est affichée aux points d'arrêts et à bord des véhicules et disponible également auprès du centre d'informations téléphoniques de l'Entreprise.

Les prévisions de service modifié sont transmises au STIF 24 heures avant leur mise en application. L'information devra être actualisée pour prendre en compte l'évolution de la perturbation.

L'Entreprise élabore un plan d'information des voyageurs qui est basé sur :

- la fiabilité de la prévision annoncée 24 heures avant le début de la perturbation ;
- le respect du plan d'information des voyageurs joint en Annexe B.4.

3. Remboursement des voyageurs :

En application de l'article 9 de la loi précitée, l'Entreprise s'engage à rembourser les voyageurs porteurs d'abonnement hebdomadaires, mensuels ou annuels en cas de défaut d'exécution du plan de transport ou du plan d'information demandés par le STIF, lorsqu'elle est directement responsable de ce défaut d'exécution.

Ce remboursement des voyageurs est à la charge de l'Entreprise. Ses modalités sont précisées dans l'Annexe B.5.

4. Audits et contrôles :

L'Entreprise transmet au STIF les données de référence permettant de vérifier l'exécution du plan de transport adapté et du plan d'information.

Ces résultats sont transmis au STIF à J+10 après la fin de la grève et sont récapitulés dans le tableau de bord trimestriel.

L'exécution du service un jour de grève, les résultats transmis au STIF ainsi que les méthodes employées pour les recueillir peuvent faire l'objet de missions d'audit à la demande du STIF. L'Entreprise reçoit communication des résultats obtenus.

L'Entreprise communique au STIF, au 15 du mois suivant la période de grève, l'Annexe B.6 où sont récapitulées les données quantitatives concernant le remboursement voyageur.

CHAPITRE II - QUALITE DE SERVICE

Article 30 - Principe généraux.

Dans le cadre du cycle contractuel prévu au Cahier des charges régional, la qualité de service est un élément majeur du service public de transports de voyageurs.

La première génération de contrat (contrats de Type I) avait pour objectif de mettre en place un système commun d'évaluation de la qualité de service. Il était basé sur des objectifs raisonnables, avec des paliers permettant d'inciter les entreprises moins sensibilisées, à une situation plus harmonisée avec celles ayant déjà une démarche qualité aboutie.

La base commune d'indicateurs qui constituait le système de qualité de service du contrat de Type 1 demeure dans le présent contrat, enrichie de plusieurs indicateurs. Les niveaux d'exigences sont par ailleurs relevés, ayant normalement été atteints par chaque entreprise au passage de la première à la deuxième génération de contrat.

L'objectif du présent contrat est, après la mise en place de la première phase, d'aboutir à un système plus abouti fonctionnant pleinement.

Trois thèmes sont complétés par de nouveaux indicateurs :

- Régularité et gestion des correspondances ;
- Information en temps réel et en cas de situation perturbée imprévue ;
- Disponibilité des équipements (introduction dans la mesure des nouveaux équipements)

Ils doivent permettre d'établir un lien entre les investissements réalisés, les coûts d'exploitation qui en découlent et le niveau de qualité de service attendu. Ainsi la plupart des nouveaux indicateurs correspondent à des équipements mis en service pour améliorer la qualité du service produit et dont l'entreprise à la charge du bon fonctionnement.

Article 31 - Thèmes prioritaires de la qualité de service.

Les engagements qualité portent sur les six thèmes suivants :

- 1) La régularité et la gestion des correspondances avec les modes ferrés (départs décalés) ;
- 2) L'information des voyageurs, et notamment en situation perturbée prévue ou imprévue ;
- 3) L'équipement et le suivi des véhicules, notamment concernant l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite ;
- 4) Le confort et la netteté/propreté des véhicules ;
- 5) L'attitude commerciale de l'Entreprise et de ses personnels, et notamment l'attitude du conducteur et la réponse aux réclamations ;
- 6) La lutte contre la fraude.

Article 32 - Critères d'appréciation de la qualité de service (indicateurs).

La qualité de service est appréciée au travers d'un ensemble d'indicateurs se référant pour la plupart à la dernière norme européenne relative à la qualité de service dans les transports. L'objectif des indicateurs retenus dans le cadre des différents contrats est de mobiliser les entreprises et leur personnel dans une démarche concrète d'amélioration de la qualité de service rendue aux voyageurs.

Tous les indicateurs suivis sont soumis à incitation financière. Seul l'indicateur « Taux de contrôle » n'est pas soumis à incitation financière.

Le calcul du bonus-malus associé à la qualité de service est décrit à l'Article 64 - du présent contrat.

Parmi les nouveaux indicateurs du présent contrat, deux seront définis en 2009:

- Indicateur « Départs décalés » ;
- Indicateur « Information en cas de situation perturbée imprévue ».

Compte tenu des difficultés pour définir ces deux indicateurs, il est nécessaire de travailler avec les entreprises pour trouver la méthode de mesure la plus adaptée.

En ce qui concerne l'indicateur sur l'information en cas de situation perturbée imprévue, il convient d'étudier les méthodes de mesure des entreprises qui expérimentent déjà cet indicateur pour définir les cas de situation perturbée imprévue et trouver un engagement satisfaisant pour les voyageurs.

Quant à l'indicateur sur les départs décalés, il est étroitement lié à l'indicateur régularité et la mise en place du premier risque d'impacter sur le résultat du second. Il convient donc dans un premier temps de mettre en œuvre l'indicateur régularité pour toutes les entreprises, et d'expérimenter la mesure des départs décalés avec quelques entreprises.

Pour ces deux indicateurs, une réflexion associant le STIF et les entreprises avancées sur ces sujets est menée en 2009.

Par ailleurs, trois indicateurs déjà suivis à titre informatif (dont un, la régularité, par une partie seulement des entreprises) sans incidence financière dans le Contrat de Type 1, seront désormais suivis soumis à bonus – malus :

- « Régularité » ;
- « confort de conduite » ;
- « réponse aux réclamations ».

Pour certains indicateurs, le bonus-malus est assorti de pénalités en cas de situations considérées comme inacceptables.

Le calcul des pénalités pour situation inacceptable est décrit à Article 64-2 - du présent contrat.

Article 33 - Modalités de mesures.

La définition et les modalités de mesures de chaque indicateur sont décrites à l'Annexe B.1 du présent contrat relative au système de qualité de service et aux « fiches indicateurs ».

Ces mesures sont à la charge de l'entreprise. Elles sont réalisées en interne à l'entreprise ou externalisées à un prestataire selon les principes définis dans les fiches indicateurs.

Un seuil minimal de mesures à effectuer est défini dans la fiche indicateur.

L'ensemble de ces mesures fait l'objet d'un tableau de bord rempli sur une base trimestrielle par l'Entreprise et transmis annuellement au STIF conformément à l'Annexe B.1.

L'Annexe B.1 du présent contrat est finalisée en 2009 pour les indicateurs dont la méthode de mesure n'est pas encore définie lors de la signature du contrat.

Dans ce cas, l'Annexe B.1 peut être modifiée par simple accord entre le STIF et l'Entreprise, moyennant un échange écrit.

Le tableau ci-après présente en conséquence la liste des indicateurs suivis avec incidence financière dans le présent contrat ainsi que les situations inacceptables.

Indicateurs soumis à bonus - malus		
thème	indicateurs	Situation inacceptables
Régularité et Gestion des correspondances	Régularité/Ponctualité	+ 2 situations inacceptables
	Gestion des départs décalés	
Information voyageur	Information théorique aux points d'arrêt	+ 1 situation inacceptable
	Information théorique à bord des véhicules	+ 1 situation inacceptable
	Information temps réel aux points d'arrêt	
	Information temps réel à bord des véhicules	
	Information en cas de situation perturbée imprévue	
Equipement et suivi des véhicules	Taux de disponibilité des équipements embarqués	
Confort et netteté/propreté des véhicules	Etat et netteté intérieure et extérieure des véh.	
Attitude commerciale de l'entreprise et de ses personnels	Attitude conducteur	+ 4 situations inacceptables
	Confort de conduite	
	Réponse aux réclamations	
Indicateur non soumis à bonus - malus		
Lutte contre la fraude	Taux de contrôle	

Article 34 - Niveau de service et intéressement.

1. L'objectif fixé correspond au niveau de qualité de service minimum requis. Celui-ci est encadré par une valeur supérieure et une valeur inférieure :

La valeur supérieure correspond au bonus maximal ;

La valeur inférieure correspond au malus maximal ;

Entre ces deux valeurs l'entreprise perçoit un bonus ou un malus proportionnel.

Ces valeurs sont fixées en début de contrat. Des objectifs intermédiaires peuvent être fixés en fonction du niveau de départ. Dans ce cas les bornes supérieures et inférieures respecteront les mêmes écarts que celles de l'objectif final, et donneront lieu à incitation financière de la même manière

L'enveloppe financière totale dédiée à l'intéressement est relevée par rapport au contrat type 1 pour tenir compte du nombre plus important d'indicateurs suivis et soumis à incitation financière. Le montant de cette enveloppe financière est de 1% du coût annuel HT d'exploitation du réseau, indexé par l'indice K11 défini à l'Article 67-1 -.

De plus il n'est pas le même pour tous les indicateurs, les thèmes prioritaires bénéficiant d'un bonus-malus plus important. L'importance est évaluée en fonction des priorités pour les voyageurs, et sont les suivants :

- 1 - Régularité et gestion des correspondances : 15% ;
- 2 - Information voyageur : 30% ;
- 6 - Attitude commerciale de l'entreprise et de ses personnels : 30% ;
- 4 - Equipement et suivi des véhicules : 15% ;
- 5 - Confort et netteté/propreté des véhicules : 10%.

Au sein de chaque thème le bonus-malus est réparti équitablement entre les différents indicateurs et n'est déclenché pour certains qu'après mise en service des équipements correspondants.

L'objectif de chaque indicateur est précisé dans les fiches indicateurs figurant à l'Annexe B.1.

Pour les indicateurs qui doivent être définis en 2009, les objectifs seront définis au même moment.

- 2. L'Entreprise s'engage à mesurer trimestriellement chaque indicateur.

Le mode de calcul des bonus-malus est décrit à l'Article 64 -.

CHAPITRE III - COMMUNICATION

Article 35 - Principes de gouvernance des actions de communication

Article 35-1 - Preambule

Le terme Communication dans les articles qui suivent doit être pris dans son sens le plus large et recouvre tous les types d'actions en terme de communication (relations presse, actions commerciales, marketing et événementielles, achats d'espaces, dépliants, mailings, Internet, projets et chantiers, mise en services et inauguration, signalétique et habillage...), tous les publics (voyageurs, élus, institutionnels...).

Il est nécessaire que les actions de communication s'inscrivent en cohérence avec une Politique Commune de Communication qui définit des axes, des expressions, des moyens et des temps de communication.

Le STIF est légitime à définir cette Politique Commune de Communication en concertation avec l'Entreprise et les autres transporteurs, il en assure la cohérence.

Le contrat a pour objectifs d'assurer la cohérence et l'efficacité des communications, informations et signes perçus par le voyageur en Ile-de-France et de clarifier les rôles respectifs entre le STIF et les transporteurs aux yeux des voyageurs.

L'Entreprise s'engage à respecter les dispositions prévues par ce contrat dans les partenariats, accords ou convention (économique, culturel, sportif...) que l'Entreprise pourrait engager avec des tiers ou dans le cadre d'autres organismes et entrant dans le champ de la Politique Globale de Communication.

Article 35-2 - Champ d'application de la politique commune de communication

L'ensemble des actions de communication entre dans le cadre de la Politique commune de Communication à l'exception de :

- - la communication « corporate » (valeurs propres de l'Entreprise) ;
- - la communication concernant les emplois, le recrutement de salariés ;
- - les communications liées à des actions de prospection en dehors de l'Île-de-France ;
- - la communication interne des entreprises ;
- - l'information voyageurs ponctuelle de proximité.

La garantie de la cohérence régionale de chaque Communication entrant dans le champ de la Politique commune de communication est symbolisée par la présence systématique du logo du STIF adapté et proportionné à celui du transporteur émetteur.

Lorsque sur un projet ponctuel ou sur des services permanents entrant dans le champ d'application de la politique commune de communication, une identité visuelle, une terminologie ou un axe créatif sont définis par le STIF en concertation avec l'Entreprise, l'ensemble des réalisations s'y référant est en cohérence avec l'identité visuelle, la terminologie ou un l'axe créatif définis par le STIF.

La Communication corporate de l'Entreprise et la communication liée à la prospection de nouveaux marchés en dehors de l'Ile-de-France sont exclues du champ d'application du contrat. Elles ne peuvent en aucun cas être prises en compte dans le calcul des contributions du STIF issu du compte financier prévisionnel sous-jacent au contrat.

Article 35-3 -

Article 35-4 - Elaboration de la politique commune de communication

1. Échanges STIF / Entreprise.

L'Entreprise présente au moins une fois par an, par écrit au cours d'une réunion, son plan prévisionnel de communication de façon aussi détaillée que possible (brief simplifié, dates, actions d'accompagnement...) ainsi que la liste des 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. 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 79-4 - du présent contrat.

L'Entreprise peut librement affecter les biens propres à la parfaite exécution de ses obligations contractuelles, si elle les juge utiles et nécessaires.

Article 40 - Biens de reprise.

L'ensemble des biens affectés par l'Entreprise à l'exploitation du service constitue des biens de reprise et font l'objet d'un inventaire figurant en Annexe D.2 du présent contrat. L'inventaire des biens de reprise est mis à jour annuellement et est adressé au STIF en annexe du rapport annuel prévu à l'Article 69-3 -.

L'Entreprise met en place un système permettant le suivi des biens de reprise, de sorte que leur présence physique et leur affectation à la gestion du service puisse être vérifiées à tout moment.

CHAPITRE II - OBLIGATIONS RELATIVES AUX BIENS

Article 41 - Entretien et maintenance.

L'Entreprise est en charge et responsable de la réalisation des travaux d'entretien et de maintenance du patrimoine affecté à la mise en œuvre du service public de transport.

Les travaux d'entretien et de maintenance comprennent toutes les opérations normales permettant d'assurer le maintien en état des biens, jusqu'au moment où leur vétusté ou une défaillance rend nécessaire des travaux de remplacement ou de renouvellement.

L'Entreprise planifie et exécute les prestations de maintenance et d'entretien de façon à obtenir pour chaque équipement une longévité au moins égale à la durée de vie moyenne indiquée par son constructeur et à conserver les performances initiales dudit équipement. La maintenance des matériels roulants et des équipements mécaniques fait l'objet d'un plan de maintenance.

L'Entreprise met en œuvre dans ce but une gestion préventive permettant de déceler, à l'aide des mesures appropriées à chaque équipement, les usures excessives et autres dégradations avant qu'elles ne provoquent sa défaillance.

S'agissant du matériel roulant, l'Entreprise doit notamment se conformer strictement :

- Aux recommandations du constructeur en matière d'entretien périodique des divers organes du véhicule. Il se procure à cet effet toute la documentation technique nécessaire ;
- Aux injonctions de mis en ordre émanant du Service des Mines et consécutives aux visites réglementaires de sécurité.

L'Entreprise effectue le rajeunissement apparent (éclairage, peinture, sièges...) des véhicules de manière à ce qu'ils conservent un aspect attrayant et valorisant de l'image de marque du réseau.

L'Entreprise est tenue d'entretenir les véhicules et matériels d'équipement d'intérieur des véhicules. Il doit laver la carrosserie des véhicules régulièrement (sauf en période de gel), tenir les intérieurs toujours propres, effectuer tous les graissages, vidanges, réglages, changements de pièces demandés par le constructeur.

Un état du stock des pièces détachées est être tenu à jour.

L'Entreprise vérifie le bon fonctionnement des équipements d'accessibilité des véhicules et notamment des palettes embarquées de façon à prendre en charge tout PMR se présentant à

l'embarquement. Tout défaut de fonctionnement doit être répertorié dans un carnet tenu à bord des véhicules qui précise le motif d'indisponibilité et la date du constat.

L'Entreprise doit, en outre, effectuer toutes les réparations quelles qu'elles soient, dues à des pannes ou des accidents. L'Entreprise tient à jour un cahier d'entretien par véhicule.

Un effort particulier est demandé à l'Entreprise pour limiter le plus possible les nuisances de bruit et de pollution pouvant être occasionnées par les véhicules du réseau. L'Entreprise est tenue de procéder fréquemment à toute vérification (notamment analyses de l'échappement des moteurs, réglages ou améliorations de nature à déceler et réduire ces nuisances).

Article 42 - Renouvellement et rénovation.

L'Entreprise est en charge et responsable des opérations de renouvellement du patrimoine affecté à la mise en œuvre du service public de transport, hors les biens mis à la disposition par le STIF. Les travaux de renouvellement et de rénovation comprennent toutes les opérations qui consistent à réhabiliter ou à remplacer par un bien neuf, les biens devenus impropres à l'usage pour lequel ils ont été conçus (coût de maintenance élevé, présomption de panne, disponibilité insuffisante, matériel obsolète...).

Par renouvellement, il est entendu le remplacement d'un bien par un autre pouvant être différent de celui abandonné, mais de même destination et potentiel de performance au moins équivalent.

Par rénovation, il est entendu la réhabilitation d'un bien de façon à restaurer ses performances et à prolonger sa durée de vie.

Ces opérations de remplacement ou de réhabilitation sont réalisées de façon à garantir les niveaux de performance des biens, notamment leur âge conformément à l'Article 43-2 - et leur durée d'utilisation, compte tenu de l'évolution technique et technologique.

Les opérations de renouvellement et de rénovation font l'objet d'un programme pluriannuel d'investissement joint en Annexe D.2 du présent contrat.

L'Entreprise présente tous les deux ans sa politique de maintenance, de rénovation et de renouvellement de ses matériels roulants, et tous les 4 ans sa politique de maintien en état du patrimoine par grandes familles d'équipements.

Article 43 - Matériel roulant.

Article 43-1 - Parc de matériel roulant.

L'âge des véhicules est calculé au 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 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'utilisateur et des tiers le cas échéant, les coûts d'exploitation, les objectifs de qualité de service et les recettes prévisionnelles.

Article 46 - Réalisation du programme d'investissements - Conditions de réalisation du PI

Article 46-1 - Principes généraux

L'acquisition des matériels prévus au plan d'investissement ou la réalisation de travaux ne peuvent être engagés qu'après et sur la base de l'accord écrit du STIF.

L'instruction réalisée par le STIF permet, sur la base du dossier remis par l'Entreprise et d'échanges complémentaires, de valider l'opportunité de la réalisation de l'investissement, notamment sur les aspects suivants :

- cohérence avec les politiques et la programmation globale du STIF,
- pertinence des solutions techniques proposées et des caractéristiques des équipements envisagés,
- dimensionnement de l'investissement au regard de la capacité à faire de l'entreprise, des besoins spécifiques du réseau et de la stratégie d'équipement des autres réseaux connexes,
- chiffrage des coûts d'investissement et de fonctionnement,

Le versement de la subvention (ou de la fraction de C2 le cas échéant) s'effectuera en totalité au vu de copies de factures d'achat fournies par l'Entreprise ; en outre, s'agissant des véhicules :

- un courrier daté du transporteur => demande de paiement

- un extrait de l'annexe F4 avec surlignés les véhicules concernés par la demande
- copies cartes grises
- copies factures bus/cars
- copies factures équipements (y compris équipements visés par l'annexe F4)
- un relevé d'identité bancaire (RIB)
- le cahier des charges du véhicule de base
- 2 Photos du véhicule sur angle avant et arrière avec immatriculation visible
- Attestation de sortie des véhicules sortant en stipulant bien le devenir du matériel sortant.

Un éventuel écart entre le prix stipulé dans le plan d'investissement convenu entre les parties et la facture ne sera pas pris en considération pour le paiement ; le montant figurant dans l'Annexe F.4 est donc forfaitaire conformément au principe de prise en charge du risque industriel par l'entreprise, le plan d'investissement prévaut.

Article 46-2 - Véhicules

L'Entreprise transmet, avant le 30 juin de l'année N-1, au STIF, pour instruction, les dossiers techniques et financiers relatifs à chacune des opérations prévues en année N.

Le STIF communique sa réponse (motivée en cas d'écart avec le plan d'investissement initial) avant le 30 novembre de l'année N moins 1. En l'absence d'écart avec le plan d'investissement initial, le défaut de réponse du STIF dans le délai imparti vaut acceptation. En cas d'écart avec le plan d'investissement initial, le défaut de réponse du STIF dans le délai imparti vaut rejet de la demande.

Chaque dossier technique et financier relatif aux véhicules prend la forme du document figurant à l'Annexe D.4. Aucun véhicule ne peut être financé si ce document n'est pas complet.

Article 46-3 - Autres équipements que le matériel roulant

L'Entreprise transmet au STIF, pour instruction, les dossiers techniques et financiers relatifs à chacune des opérations qu'elle souhaite réaliser, dans un délai minimal de 9 mois avant la date de début des travaux.

Article 47 - Réalisation du programme d'investissements – suivi de la réalisation

L'Entreprise rend compte annuellement au STIF, dans le cadre du comité de suivi et du rapport annuel, de la réalisation du programme d'investissement.

L'Entreprise tient à jour annuellement un tableau suivi du programme d'investissement présentant :

- Les dépenses d'investissement réalisées par famille/opération ;
- Les coûts prévisionnels du programme d'investissement par famille/opération.

L'Entreprise adjoint à ce tableau un commentaire permettant d'expliquer les décalages entre les dépenses réalisées et les coûts prévisionnels.

Dans le cas où l'Entreprise ne réaliserait pas l'intégralité du plan d'investissement contractuel, elle s'engage à reverser la différence entre le montant des dépenses (dotation aux amortissements et frais financiers associés) réalisées et le montant des dépenses (dotation aux amortissements et frais financiers associés) prévues au programme d'investissement. Si l'investissement est simplement décalé, le plan d'investissement est décalé d'autant (début et fin de la comptabilisation).

Article 48 - Information en cas de modification du programme d'investissement

Dans le cas où une modification susceptible d'entraîner un risque sur le maintien en l'état de fonctionnement du système de transport est envisagée, l'Entreprise informe le STIF et lui présente les conséquences éventuelles de la modification envisagée.

Afin de permettre au STIF de veiller au respect des objectifs poursuivis, les parties conviennent de soumettre au comité de suivi les modifications significatives du programme

d'investissements susceptibles d'avoir un impact sur le confort, la régularité ou la qualité de service offert aux voyageurs.

A cette fin, l'Entreprise transmet au STIF les informations et documents requis pour la bonne compréhension de ces modifications :

- Les raisons financières, techniques, réglementaires ou autres qui justifient la modification envisagée ;
- L'impact financier de la modification et les mesures à prendre, le cas échéant, pour financer le surcoût ou réaffecter les fonds ;
- L'évaluation de l'impact sur la qualité de service ;
- Les conséquences de la modification envisagée ;
- Les mesures envisagées, le cas échéant, pour résorber le retard consécutif à la modification dans la réalisation du programme d'investissements.

Le STIF se réserve le droit de solliciter la communication de documents ou d'informations supplémentaires, et de faire procéder à tout audit, notamment sur l'impact financier de la modification. L'Entreprise s'engage à transmettre ces documents ou informations dans un délai maximum de 20 jours ouvrés à compter de la demande.

En cas de modification demandée par le STIF, l'Entreprise établit une étude d'impact dans les meilleurs délais.

L'Entreprise prend en compte l'avis rendu par le comité de suivi et prend toutes les mesures utiles et requises pour s'y conformer.

TITRE VII - REGIME FINANCIER

Le STIF introduit un objectif général de transparence des coûts et de meilleure efficacité économique de la prestation transport. Dans cette perspective, le contrat constitue à la fois un outil de maîtrise de la dépense publique, et d'incitation, par des mécanismes d'intéressement, à la réalisation des engagements et à la performance de l'Entreprise.

La préoccupation de maîtrise financière est au cœur de la relation contractuelle entre le STIF et l'Entreprise. Dans l'esprit des conventions de Délégations de Service Public conclues par d'autres Autorités Organisatrices comparables et dans la perspective de l'entrée en vigueur du Règlement Européen portant Obligations de Service Public, les objectifs du régime financier présenté ci-après sont respectivement :

La clarté du mécanisme de rémunération :

- individualisation des versements du STIF par nature de charges (fonctionnement / investissement) ;
- séparation de ce qui relève de la couverture de charges par rapport à ce qui constitue un intéressement.

Sa lisibilité :

- prévisibilité des dépenses du STIF : le STIF verse un forfait indépendant du niveau réel des charges et des recettes voyageurs ;

CHAPITRE I - LA REMUNERATION

Tous les montants du contrat et de ses avenants sont exprimés en euros HT.

Article 49 - Principes généraux relatifs à la rémunération.

L'Entreprise assure l'exploitation du service de référence défini au Titre II aux conditions financières définies dans le présent Titre.

Le service contractualisé entre le STIF et l'Entreprise donne lieu à l'établissement d'un **compte financier du service**, traduisant l'équilibre économique du contrat. Il comprend l'ensemble des produits et charges supportés par l'Entreprise et fait apparaître une juste rémunération pour marge et aléas, contrepartie des risques assumés par l'Entreprise.

Le compte financier prévisionnel figure en Annexe E.1 au contrat, accompagné de ses hypothèses d'élaboration.

Le compte financier est établi selon les principes de permanence des méthodes comptables et d'auditabilité décrits au TITRE VIII -.

L'entreprise perçoit les recettes de trafic collectées, les contributions liées aux recettes reconstituées et reçoit une contribution financière du STIF, au titre de l'exécution des obligations de service public qui lui sont imposées, laissant la possibilité de réaliser un bénéfice raisonnable.

Les ressources de l'Entreprise sont les suivantes :

- **les recettes de trafic collectées et les contributions liées aux recettes reconstituées**, telles que modulées du partage de risque 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. 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 -

Article 63-3 - 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 63-4 - 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 Annexes B.1 et 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.

Sans objet

Article 66 - Règlement des acomptes mensuels.

Les acomptes mensuels sont établis sur la base du montant des contributions C11, C13 et C2 définies aux Article 53-2 - et Article 53-3 -. Ils sont versés mensuellement, sur la base d'un échéancier annuel.

L'Entreprise transmet au STIF un échéancier des versements mensuels de l'année n, le 15 du mois de décembre n-1 et le 15 du mois précédent la hausse tarifaire pour l'année n. Lorsque les dates de versement prévues ci-après se trouvent être un jour non ouvré, les versements correspondants sont effectués le dernier jour ouvré qui précède.

L'Entreprise transmet par courrier au STIF la facture d'acompte correspondante le 20 du mois qui précède le mois de la facturation, la date figurant sur le cachet de La Poste, ou son équivalent faisant foi.

En cas de non-respect du calendrier des versements mensuels des concours publics par le STIF, le STIF verse des intérêts de retard, sur la base du nombre de jours de retard et du taux EONIA connu à la date de facturation. Tout retard dans la transmission de la facture par l'Entreprise décale d'autant la date limite de versement par le STIF.

Les contributions du STIF sont versées par le STIF selon les modalités définies aux Article 66-1 -, Article 66-3 - et Article 66-4 -.

Article 66-1 - Règlement des acomptes mensuels de la contribution C11.

Les acomptes pour la contribution forfaitaire C11 sont versés le 26 de chaque mois sur la base des montants C11n0 prévus à l'Article 53-2 -, actualisés par application de la formule suivante :

$$C11n = C11n0 * In$$

Avec In : dernière indexation définitive connue pour la contribution C11 augmentée de l'inflation prévisionnelle retenue dans le projet de loi de finances pour l'année n.

Avec C11no : le C11 prévue pour l'année n et stipulé à l'Annexe F.4.

Article 66-2 - Règlement des acomptes mensuels de la contribution C12.

Les acomptes pour la contribution C12 sont versés le 26 de chaque mois sur la base des montants C12n0 prévus à l'Article 53-2 --, actualisés par application de la formule suivante :

$$C12n = C12n0 * In$$

Avec In : dernière indexation définitive connue pour la contribution C12 augmentée de l'inflation prévisionnelle retenue dans le projet de loi de finances pour l'année n.

Avec C12no : le C12 prévue pour l'année n et stipulé à l'Annexe F.4.

Article 66-3 - : Règlement des acomptes mensuels des contributions liées aux recettes de trafic reconstituées.

Les acomptes pour les contributions liées aux recettes de trafic reconstituées (CRR) sont versés le 26 de chaque mois.

Ces acomptes sont calculés avec les prix de l'année en cours et sur la base des derniers comptages intégrés conformément à l'Annexe E.2.

Article 66-4 - : Règlement des acomptes mensuels de la contribution C2.

Les acomptes pour la contribution forfaitaire C2 sont versés le 26 de chaque mois sur la base des montants C2n0 prévus à l'Article 53-3 -, actualisés par application de la formule suivante :

$$C2n = C2n0 * In$$

Avec In : dernière indexation définitive connue pour la contribution C2 augmentée de l'inflation prévisionnelle retenue dans le projet de loi de finances pour l'année n.

Article 66-5 - : Règlement des subventions véhicule

Les subventions actualisées véhicules sont versées dans un délai de 3 mois à compter de la réception du dossier complet (cf. Article 46-1 -).

En cas de non-respect de ce calendrier de versement par le STIF, celui-ci verse des intérêts de retard, sur la base du nombre de jours de retard et du taux EONIA connu à la date de la facturation.

Article 67 - Facturation annuelle

Article 67-1 - : Indexation.

1. La contribution C11 est indexée chaque année par application de la formule suivante :

avec $C11_n = C11_{n_0} \times K11_n$; avec

$$K11_n = X_N \left(a \frac{S_n}{S_0} + b \frac{C_n}{C_0} + c \frac{IPS_n}{IPS_0} \right)$$

Avec $a+b+c = 1$

[Les valeurs de a, b et c sont déterminés à l'Annexe F.4 et correspondent à la structure des charges d'exploitation de chaque contrat]

$C11_{n_0}$ = 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 mensuel 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 :

$$C2_n = C2_{n_0} \times K2_n \text{ ; avec } K2_n = d + e \times K11_n$$

[La valeur de d correspond aux frais financiers et celle de e correspond aux dotations aux amortissements de chaque contrat, elles figurent en Annexe F.4]

3. Le montant annuel forfaitaire de subvention véhicule est indexé chaque année par application de la formule suivante

avec $S_n = S_{n_0} \times K3_n$; avec

$$K3_n = \left(\frac{IPA \& A_n}{IPA \& A_0} \right)$$

Avec

S_{n_0} = forfait contractuel de subvention exprimé en euros 2008 pour l'année n, correspondant aux montants indiqués dans l'Annexe F.4

IPA&A : IP de l'offre intérieure des produits industriels - Autobus et autocars, (indices mensuels) (www.indices.insee.fr ; identifiant : - 1559272) ; $S_0 = 104,76$

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 - Reglement de la facture annuelle

Au 31 mars de l'année n+1 au plus tard, l'Entreprise transmet une facture récapitulative faisant apparaître pour l'ensemble des éléments constituant la contribution définitive du STIF après actualisation, les éléments suivants :

- les composantes de la contribution relative aux charges relevant des OSP :
 - la contribution « C11 » le cas échéant modifiée pour tenir compte des évolutions d'offre ;
 - la contribution C12
 - la contribution « C13 »
- la contribution relative au financement des investissements « C2 » ;
- Les contributions liées aux recettes reconstituées CRR définitives,
- les incitations financières (bonus/malus, intéressements) ;
- Les autres rémunérations éventuelles dont, le partage des risques sur les recettes défini à l'Article 50-6 - et celles liées au transfert entre titres scolaires décrit à l'Article 50-5 -.

L'Entreprise établit également un avoir correspondant :

- aux éventuelles pénalités liées à l'exécution du service définies aux Article 21-1 -, Article 21-3 -, Article 28 - et Article 75 -;
- au partage défini à l'Article 62 - si les recettes de trafic sont supérieures à l'objectif fixé de l'année n.

La facture annuelle reprend :

- le montant de la facture annuelle ;
- le montant des acomptes versés ;
- le solde à payer (avec le cas échéant les avoirs).

Le STIF règle à l'Entreprise, après vérification, le solde de l'année n entre les acomptes mensuels d'une part, la facture annuelle et l'avoir d'autre part, au plus tard dans les 45 jours suivants la réception par le STIF de la facture annuelle et de l'avoir.

En cas de désaccord, le STIF réserve le règlement du solde à hauteur du montant qu'il juge litigieux. Le cas échéant, le STIF règle, une fois le litige résolu, des intérêts de retard sur la base du nombre de jours de retard de versement.

En cas de non-respect du calendrier de versement des concours publics par le STIF, le STIF verse des intérêts de retard, sur la base du nombre de jours de retard et du taux EONIA connu à la date de la facturation.

Les factures sont accompagnées des pièces justificatives suivantes :

- les fichiers justifiant le calcul des recettes de trafic ;
- un détail du calcul des indices d'actualisation des rémunérations ;
- le calcul détaillé des bonifications et pénalités ;
- les justificatifs de paiements des Impôts et Taxes ;
- le calcul du partage des recettes de trafic ;
- le compte-rendu financier de l'exploitant intégré au rapport annuel tel que décrit à l'Article 69-3 -.

Toutes les annexes à la facture annuelle sont formellement validées par l'Entreprise.

Un modèle de facture annuelle est proposé à l'Annexe E.4.

CHAPITRE VII - FISCALITE

Article 68 - Fiscalité

Article 68-1 - : Généralités.

L'Entreprise supporte tous les impôts et taxes relatifs à l'exécution des missions qui lui sont dévolues dans le cadre du présent contrat, selon la réglementation en vigueur. Elle assume seule les pénalités liées à tout redressement fiscal éventuel concernant la gestion qui lui est confiée, consécutif à une application ou à une interprétation erronée de sa part des textes en vigueur sous réserve de l'Article 68-3 -.

Article 68-2 - Les impôts et taxes supportés par l'entreprise.

La taxe professionnelle et les taxes foncières sur les propriétés bâties et non bâties sont réglées par l'Entreprise, après vérification des éléments constitutifs de chacun des rôles d'imposition. L'Entreprise fait le nécessaire pour obtenir le plafonnement de ses cotisations de taxe professionnelle auquel elle peut prétendre, selon les possibilités offertes par la législation fiscale.

La taxe professionnelle et les taxes foncières liées au service objet du présent contrat sont remboursées par le STIF à « l'euro / l'euro », sur la base des justificatifs des paiements effectués et d'une copie des rôles d'imposition. Le STIF rembourse à l'Entreprise la taxe professionnelle nette des dégrèvements/plafonnements accordés par l'administration fiscale.

Tous les autres impôts et taxes existant au 31 décembre 2008 et relatifs à la gestion du service sont à la charge de l'Entreprise.

Article 68-3 - : Taxe sur la valeur ajoutée et taxe sur les salaires.

L'Entreprise ayant la qualité d'exploitant du service est le seul redevable de la TVA due, selon les conditions de droit commun, au titre de l'activité de service public confiée.

En cas de changement de la doctrine ou de la législation fiscale en matière de TVA et/ou de taxe sur les salaires, les parties conviennent de se rapprocher pour tenir compte de ces changements et aménager le présent contrat sans modification de son équilibre économique.

Dans le cas où une des composantes des sommes versées par le STIF à l'Entreprise serait placée hors du champ d'application de la TVA cette composante serait facturée sans TVA au STIF.

Le montant de taxe sur les salaires qui en découlerait serait alors pris en compte dans le calcul de la contribution C1 versée par le STIF.

Article 68-4 - : Transfert des droits à déduction de la TVA.

En application des dispositions de l'Article 210-1 et suivants de l'Annexe II au code général des impôts, le STIF transfère à l'Entreprise les droits à déduction de la TVA correspondant aux investissements réalisés par le STIF et mis à la disposition de celle-ci.

Le STIF, propriétaire des biens, délivre à l'entreprise une attestation précisant :

- la nature et la situation des biens
- la base d'imposition hors taxe des biens utilisés par l'entreprise

- le montant de la taxe correspondant
- l'identité des parties
- la référence aux articles 210 – 1 et suivants de l'annexe II du CGI
- la nature du contrat liant les parties et la date de mise à disposition des biens
- la date d'exigibilité de la taxe.

Le STIF adresse une copie de cette attestation au service des impôts dont il dépend.

Au vu des justificatifs fournis par le STIF, l'Entreprise procède sans délai ni différé aux formalités nécessaires à la récupération de cette TVA, soit par imputation sur la taxe due au titre de ses recettes, soit par demande de remboursement formulée auprès de l'administration fiscale compétente.

La taxe ainsi récupérée est reversée au STIF au plus tard le 30 du mois suivant celui du remboursement de la taxe.

Toute contestation ou remise en cause par l'administration fiscale du droit à déduction ou du quantum de la taxe dont il est prétendu à la récupération ou qui aura été restituée est portée sans délai à la connaissance du STIF. Les parties examinent ensemble le bien fondé des rappels et engagent toutes voies de défense utiles.

Les rappels non contestables ou devenus définitivement exigibles, qui auront été appliqués, majorés des sanctions fiscales et des frais contentieux engagés à la demande du STIF, sont remboursés par le STIF dans les 30 jours de leur règlement sur présentation de justificatifs par l'entreprise sauf faute ou erreur avérée de sa part.

TITRE VIII - MODALITES D'EXECUTION DU CONTRAT

CHAPITRE I - INFORMATION, SUIVI ET CONTROLE

Article 69 - Informations sur l'exécution du contrat

Article 69-1 - : Principes généraux

Le STIF et l'Entreprise ont une obligation réciproque de transparence et de réactivité dans la transmission de l'information relative à la gestion du service, notamment en ce qui concerne les conditions d'exploitation et des difficultés rencontrées.

L'Entreprise porte à la connaissance du STIF et ce, dans les plus brefs délais, tout incident grave qui par sa portée est susceptible d'avoir une influence, de quelque nature que ce soit, sur les conditions d'exploitation du service de référence. Lorsque cette information est transmise verbalement elle doit être confirmée par écrit.

L'Entreprise transmet toutes les informations que le STIF peut demander ainsi que tous les tableaux de bords, rapports, documents de nature contractuelle, dans un délai raisonnable que le STIF peut fixer.

Seuls les modèles type spécifiques, communiqués par le STIF à l'entreprise, doivent être utilisés pour la transmission des informations sur l'exécution du contrat. En cas de non respect de ce principe, le STIF se réserve le droit de ne pas valider les documents présentés, et ceux-ci seront considérés comme non-reçus. Dès lors, l'Entreprise s'expose à la pénalité décrite à l'Article 75 -.

Si l'Entreprise ne donne pas droit à la demande d'informations une fois le délai de réponse échu, le STIF peut engager un Contrôle ou un Audit dans les conditions fixées à l'Article 62 du présent contrat. Les informations communiquées par l'Entreprise au STIF doivent pouvoir contribuer à assurer, auprès de tous les responsables locaux et des administrateurs du STIF, la meilleure lisibilité possible des conditions d'exécution de la présente convention.

Le STIF est garant vis-à-vis de l'Entreprise du respect de la confidentialité des informations correspondantes, dans les conditions prévues par la loi n°78-753 du 17 juillet 1978.

Toutes les informations sont transmises de préférence par voie électronique sous format standard, facilement exploitable.

Article 69-2 - : Information trimestrielle et annuelle sur l'exécution du contrat

1 Information trimestrielle

L'Entreprise fournit l'Annexe A.5 du présent contrat, au plus tard le dernier jour du mois suivant la fin du trimestre.

2 Information annuelle

L'Entreprise fournit annuellement les informations précisées aux Annexes Annexe A.3, Annexe A.4, Annexe D.1, Annexe D.2 et Annexe F.2.

Les résultats de qualité de service décrits à l'Annexe B.1 doivent être fournis au plus tard le dernier jour du premier mois suivant la fin de l'année.

Les dates de remise d'information sont indiquées en prenant pour référence la date de notification du présent contrat.

Article 69-3 - Rapport annuel

Sur le fondement des principes des articles L 1411-3 et R 1411-7 du Code Général des Collectivités Territoriales modifié par le décret n° 2005-236 du 14 mars 2005, l'Entreprise transmet chaque année au STIF et, au plus tard dans les cinq mois suivant la clôture de l'exercice comptable, un rapport contenant les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution du présent contrat, une analyse de la qualité de service et les tableaux complétés figurant en Annexe F.2.

Au sein du rapport annuel, l'Entreprise présente un commentaire du Plan d'Investissement pour l'année écoulée et sur la durée du contrat :

- Pour le matériel roulant : Explication des principaux facteurs d'évolution, l'impact quantitatif sur le parc, l'impact qualitatif sur le parc et l'impact sur les coûts d'exploitation ;
- Pour les autres biens : Explication des principaux facteurs d'évolution et l'impact sur les coûts d'exploitation.

L'Entreprise doit en conséquence produire un tel rapport, ce qui implique que soit mis en place une comptabilité analytique permettant l'analyse des produits et des charges afférents à l'exploitation du réseau, ainsi que la mise en évidence du personnel affecté à l'exploitation du contrat avec le STIF

Le présent rapport est remis au STIF entre le 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 sont traitées selon les règles comptables en vigueur, dans le cadre de la facture annuelle

Article 76 - Sanctions coercitives.

Le STIF peut procéder à la mise en régie provisoire aux frais de l'Entreprise, sauf cas de force majeure ou causes exonératoires de responsabilité, dans les hypothèses suivantes :

- La sécurité publique vient à être compromise. L'exécution d'office est précédée d'une mise en demeure restée sans effet dans un délai fixé par le STIF et approprié au cas d'espèce.
- Si le service n'est pas exécuté ou s'il n'est exécuté que partiellement, le STIF peut également prendre provisoirement, aux frais de l'Entreprise, toutes les mesures nécessaires à la continuité de l'exploitation du service.

Article 77 - Sanction résolutoire.

Sauf cas de force majeure ou causes exonératoires de responsabilité, le STIF peut résilier la convention de plein droit et sans qu'il soit besoin de remplir aucune formalité judiciaire, notamment dans les cas suivants :

- liquidation judiciaire de l'Entreprise ;
- dissolution de l'Entreprise ;
- cession du bénéfice du présent contrat à un tiers sans son autorisation ;
- radiation devenue définitive de l'Entreprise du registre des transports valant interdiction pour cette dernière d'exercer l'activité de transport public routier ;
- interruption non justifiée de plus de 30 jours consécutifs de l'exploitation de tout ou partie des services ;
- manquement grave ou répété des engagements contractuels pris par l'Entreprise à travers le présent contrat, après une mise en demeure non suivie d'effet dans le délai d'un mois ;
- manquement grave ou répété en matière de sécurité, et notamment de défaut grave d'entretien des installations ou du matériel mettant en péril les usagers par l'Entreprise.

La résiliation requiert une délibération du Conseil du STIF, notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception. Cette mesure devra être précédée d'une mise en demeure restée sans effet dans le délai de 10 jours.

En cas de résiliation anticipée et quel qu'en soit le motif, toutes dispositions stipulées au présent contrat qui en régleraient la fin trouveront à s'appliquer pleinement.

Article 78 - Résiliation.

Le STIF peut résilier unilatéralement le présent contrat à tout moment pour des motifs d'intérêt général. Cette résiliation est notifiée à l'Entreprise par lettre recommandée avec accusé de réception et moyennant un préavis de neuf (9) mois.

En cas de rupture anticipée du présent contrat à l'initiative du STIF pour des motifs d'intérêt général, celui-ci s'engage à verser à l'Entreprise, en réparation du préjudice subi, une indemnité conforme à la législation et aux principes jurisprudentiels en vigueur.

Les sommes dues à l'Entreprise au titre du présent article sont versées dans les trois mois de la date de résiliation.

De la même façon, l'Entreprise peut résilier le contrat moyennant un préavis de neuf (9) mois à tout moment des présentes, sans préjudice des dommages et intérêts auxquels celle-ci peut être tenue par ailleurs.

Article 79 - Sort des biens en fin de convention.

Article 79-1 - Biens appartenant au STIF.

A l'échéance normale ou anticipée du contrat, l'Entreprise est tenue de remettre au STIF, en état normal d'entretien et à titre gratuit, tous les biens et équipements mis à sa disposition par le STIF, sur le fondement de l'Article 38 - et des 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 -
Article 79-3 - Biens de reprise.

1. Etat des biens

Sur demande expresse du STIF, l'Entreprise s'oblige à lui fournir, dans un délai de 15 jours consécutifs à sa demande et sous peine de sanctions pécuniaires, telles que prévues dans l'Article 75 -, un état détaillé, immobilisation par immobilisation, de tous les biens figurant à l'actif du bilan de l'Entreprise faisant ressortir les biens (brut, amortissements, net et subventions associées) nécessaires à l'exécution du service. Cet état sera complété, le cas échéant, du descriptif des biens faisant l'objet de leasing et de toutes opérations déconsolidantes.

2. Matériel roulant

Le STIF ou le successeur éventuel de l'entreprise, rachète à l'Entreprise tout ou partie du matériel roulant qu'il jugerait nécessaires à l'exploitation, à sa valeur contractuelle nette des amortissements contractuels, minorée de la quote-part des subventions qui restent à reprendre.

Ainsi, l'entreprise restitue au STIF la part des subventions qui lui ont été versées et non reprises en fin de contrat.

2 mois avant la fin du contrat, un expert, désigné en commun accord entre le STIF et l'entreprise, détermine :

i. la valeur marchande théorique du parc compte tenu de son niveau d'équipement et de son âge et du kilométrage,

ii. La valeur marchande réelle du parc qu'il examine

Si la valeur réelle est inférieure à la valeur théorique, l'entreprise verse la différence au STIF (ou cette somme est déduite du reste à payer par le STIF ou le candidat retenu) ; en cas de mauvais entretien, le STIF a également la possibilité de percevoir cette somme ET de ne pas reprendre les véhicules (ni le STIF ni le candidat retenu ne paient la valeur résiduelle figurant dans le plan d'investissement).

L'Entreprise ne peut en aucun cas, refuser ou s'opposer de quelque manière que ce soit à la reprise du matériel décidée par le STIF.

3. Installations fixes

1 – Les parties prennent acte de ce que l'entrée en vigueur du règlement n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, dit règlement OSP, conduira à terme à ce que les lignes de transport de voyageurs par autobus ou autocar soient attribuées après mise en concurrence en région Ile-de-France.

Les Parties reconnaissent dès à présent que les dépôts d'autobus sont des infrastructures dont la disponibilité est essentielle afin d'assurer une égalité entre les candidats dans la perspective de cette future mise en concurrence.

2 – Le STIF s'engage à informer régulièrement et complètement son cocontractant de la préparation des conditions d'entrée en vigueur du règlement OSP et notamment des modalités de mise en concurrence qui seront envisagées. Le STIF informera également son cocontractant de la politique foncière qu'il envisage à l'égard des dépôts d'autobus, afin de mettre en œuvre une concertation avec les personnes concernées.

3 – Le cocontractant s'engage à porter à la connaissance du STIF l'ensemble des éléments matériels juridiques, techniques et financiers, se rapportant à la situation foncière des dépôts qu'il utilise pour la réalisation de l'offre de référence. Sur la base de ces informations, les Parties s'engagent à mener de bonne foi des discussions sur la question foncière dans la

perspective de la mise en œuvre du règlement OSP. Ces discussions doivent permettre l'adoption par les Parties d'un Document de Traitement de la question foncière tenant compte de la spécificité de chaque dépôt, et notamment de leur affectation, en tout ou partie, pour la réalisation du service de référence.

[4 - Le cocontractant s'engage à faire ses meilleurs efforts afin de faire participer aux discussions prévue au point 3 le ou les propriétaires des terrains et des installations correspondant aux dépôts d'autobus utilisés dans le cadre de la réalisation de l'offre de référence. (cette stipulation n'est pas applicable dans les contrats que lorsque l'exploitant n'est pas le propriétaire des dépôts)]

5 - Si le Document de Traitement cité au point 3 ci-dessus le prévoit, et pour les dépôts qu'il retient les Parties s'engagent à mener de bonne foi une discussion portant sur la valorisation des dépôts d'autobus et notamment sur la valorisation des terrains et des installations [et sur la définition d'une valeur locative (dans le cas où l'exploitant est également propriétaire des dépôts)].

Cette valorisation sera réalisée sur la base des principes suivants :

- prise en considération de la nature subventionnée de l'activité de service public exercée grâce aux dépôts,
- transparence quant aux conditions de financement de ces équipements,
- valorisation et rémunération réaliste de ces actifs sur la base de modèles économiques de moyen / long terme,
- avis préalable des domaines et / ou d'un expert immobilier désigné d'un commun accord entre le STIF et l'entreprise...

6 - Les parties conviennent d'établir dans les 6 mois de la signature de la présente convention un calendrier des modalités de mise en œuvre des engagements pris aux points 1 à 5 du présent article. Ce calendrier prévoit au moins un bilan annuel de la mise en œuvre de ces engagements.

Article 79-4 - Biens propres.

Les biens propres restent la propriété de l'entreprise à l'issue du contrat. Les logiciels nécessaires à l'exécution du service dont l'Entreprise reste propriétaire peuvent faire l'objet d'une licence d'utilisation accordée au STIF

Article 79-5 - Les opérations de remplacement (projet)

Les opérations visées par le présent article sont celles permettant le remplacement d'un immeuble ou d'une dépendance d'immeuble nécessaire à la réalisation du service public par d'autres installations répondant mieux aux exigences de l'exploitation ou de la technique (les « opérations de remplacement »).

Une opération de Remplacement a pour objet le financement, en tout ou en partie, de la construction, l'aménagement ou l'acquisition d'un bien nécessaire à la poursuite de l'activité de l'Entreprise.

Compte tenu de la complexité des opérations en cause, et notamment de leur déroulement selon une durée importante qui ne trouvera sa conclusion qu'une fois levés les divers aléas contractuels et administratifs auxquels leur mise en œuvre est subordonnée, le processus décisionnel se déroulera en deux phases :

1. Accord de Principe.

Afin d'obtenir l'accord de principe du STIF l'autorisant à entreprendre une opération de remplacement, l'Entreprise devra présenter au STIF un dossier détaillé précisant tout à la fois les remplacements prévus et justifiant les aliénations et éventuelles acquisitions envisagées.

Ce dossier comprendra l'ensemble des éléments qu'aura pu recueillir l'Entreprise, en phase de faisabilité, de nature à étayer sa démarche :

- aspect stratégique et technique de l'opération,
- montage juridique envisagé et analyse des raisons pour lesquelles le montage proposé est retenu,
- partenaires 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.2: Règlement d'exploitation
- Annexe A.3: Service de référence
- Annexe A.4: Autres Conventions
- Annexe A.5: Tableau de bord 1-Suivi de la non-réalisation
- Annexe A.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 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise

TABLE DES ANNEXES

A. OFFRE	101
Annexe A.1 Liste des lignes exploitées dans le cadre de la présente convention ;	101
Annexe A.2 Cahier des charges Régional et Règlement d'exploitation ...	102
Annexe A.3 Service de référence	103
Annexe A.4 Autres Conventions	104
Annexe A.5 Tableau de bord 1-Suivi de la non-réalisation.....	105
Annexe A.6 Tableau de bord 2-Suivi de l'offre de référence	106
B. QUALITE DE SERVICE.....	107
Annexe B.1 Système de qualité de service et indicateurs et tableaux de bord	107
Annexe B.2 Synthèse des objectifs de qualité de service et bonus-malus par indicateur.....	108
Annexe B.3 Protocole sur les échanges de données entre l'entreprise et la base de données communautaire du STIF et annexe technique	109
Annexe B.4 Plan d'information voyageurs pour la continuité du service	110
Annexe B.5 Modalités de remboursement des voyageurs en cas de grève	111
Annexe B.6 Tableau de bord-Suivi du remboursement voyageur.....	112
Annexe B.7 Formulaire des réclamations PMR.....	113
Annexe B.8 Information voyageurs	114
Annexe B.9 Application de la norme SIRI en Ile-de-France	115
Annexe B.10 Procédure d'alerte	116
Annexe B.11 Sans Objet	117
C. TARIFICATION	118
Annexe C.1 Données de validation et indicateurs de qualité associés	118
Annexe C.2 Conventions spécifiques	119
Annexe C.3 Charte du système télébillettique NAVIGO	120
Annexe C.4 Procédures de gestion du Ticket t+ ;	121
Annexe C.5 Carte scolaire.....	122
Annexe C.6 Réseau de dépositaires ;.....	123
Annexe C.7 Réseau d'Agences.....	124
Annexe C.8 Cahier des charges relatif à la gestion communautaire des produits tarifaires	125
Annexe C.9 Equipements de vente NAVIGO.....	126

D. BIENS ET INVESTISSEMENTS.....	127
Annexe D.1 Etat du parc de véhicules.....	127
Annexe D.2 Plan d'investissement.....	128
Annexe D.3 Etat des lieux et inventaire.....	129
Annexe D.4 Modèle contractuel de « dossier technique » à faire valider avant tout achat de véhicule	130
Annexe D.5 Âge du parc	131
E. REGIME FINANCIER	132
Annexe E.1 Compte financier prévisionnel du contrat (annexe confidentielle) 132	
Annexe E.2 Evaluation du trafic par les comptages	133
Annexe E.3 Objectifs de recettes voyageurs.....	134
Annexe E.4 Modèle de facture de régularisation annuelle	135
F. AUTRES ANNEXES	136
Annexe F.1 Marques	136
Annexe F.2 Tableaux du rapport annuel (volet général et volet financier)137	
Annexe F.3 Garantie bancaire / Engagement de la Société Mère.....	138
Annexe F.4 Spécificités du réseau	139
Annexe F.5 Schéma Directeur d'Accessibilité - Lignes retenues et échancier proposé	140
Annexe F.6 Charte d'habillement.....	141
Annexe F.7 Prescriptions relatives à l'équipement des véhicules	142

**CONVENTION PARTENARIALE STIF / COMMUNE DES MUREAUX /
SOCIETE VEOLIA TRANSPORT DANS LE CADRE DE LA CONCLUSION
DU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 DU RESEAU DES
MUREAUX**

La présente convention est établie entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif dont le siège social est situé au 39bis-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par sa Directrice Générale Mme **Sophie Mougard** autorisée à signer la présente par délibération du Conseil d'Administration en date du 7 juillet 2010.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Ville des MUREAUX, MAIRIE, Place de la Libération, 78 135 LES MUREAUX CEDEX représentée par Monsieur Le Maire François GARAY, autorisé à signer la présente par délibération en date du **15 MARS 2008, DELIBERATION ACCORDANT DELEGATION AU MAIRE SUIVANT L'ARTICLE L 2122.22 DU CODE GENERAL DES COLLECTIVITES TERRITORIALES**

Ci-après dénommée « la Collectivité »,

d'une seconde part,

Veolia Transport, Société Anonyme au capital de 195 936 240 €, inscrite au Registre du Commerce et des Sociétés de Nanterre sous le n° B 383 607 090, dont le siège social est situé Parc des Fontaines, 169 avenue Georges Clémenceau 92735 Nanterre Cedex, représentée par **Monsieur Bernard BOUVROT, Directeur de l'Etablissement d'Ecquevilly, situé 4 à 6 rue de la Chamoiserie, 78920 ECQUEVILLY.**

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une troisième part,

Le STIF, la Collectivité et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement par « les Parties ».

TITRE I - Convention partenariale

CHAPITRE I - Sommaire

TITRE I - Convention partenariale	2
CHAPITRE I - Sommaire.....	2
CHAPITRE II - Préambule.....	3
Article 1 - Objet de la convention	5
Article 2 - Durée.	5
Article 3 - Réseau / lignes entrant dans le champ d'application de la convention – offre de référence.....	5
Article 4 - Le comité de suivi	5
Article 5 - Modifications du service de référence et programmation de l'offre	5
Article 6 - Mise à disposition de biens par la collectivité.....	9
Article 7 - Association de la collectivité au fonctionnement du réseau	11
Article 8 - Communication	18
Article 9 - Recours à la procédure d'avenant.....	21
Article 10 - Engagements financiers des Parties.....	21
Article 11 - Résiliation	22
Article 12 - Autres conventions.....	22
Article 13 - Règlement des litiges	22
TITRE II - Annexes	24

CHAPITRE II - Préambule

Les entreprises privées de transport d'Ile de France exploitent plus de 1 000 lignes régulières qui font l'objet d'une inscription au plan de transport régional ; ces lignes ont des vocations diverses :

- Certaines, complémentaires au réseau ferré, structurantes à l'échelle régionale, ont un caractère express avec un niveau de service normalisé et assuré par le STIF ;
- Certaines sont intégrées dans un réseau clairement identifiable, sur un bassin de transport, avec une identité visuelle particulière ;
- Certaines ne sont pas rattachables à un réseau mais ont également des fonctions de dessertes vers les gares et/ou les établissements scolaires et/ou les zones d'activité avec une participation d'une ou plusieurs collectivités ;
- Certaines ne sont pas rattachables à un réseau mais ont également des fonctions de dessertes vers les gares et/ou les établissements scolaires et/ou les zones d'activité sans cependant faire l'objet d'une intervention financière local.

L'Article 6 bis du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, fixe le cadre de référence entre le STIF et les entreprises privées de transports d'Ile-de-France.

Il prévoit que « des conventions pluriannuelles passées entre le STIF et les transporteurs autres que la RATP et la SNCF précisent la consistance et la qualité du service attendu des transporteurs ainsi que les conditions d'exploitation de leurs lignes ou de leur réseaux. Elles fixent, en outre les contributions apportées par le STIF compte tenu des engagements tarifaires qui leur sont applicables ainsi que de la réalisation des objectifs de qualité du service assignés ».

Ce cadre contractuel avec les entreprises privées doit par ailleurs respecter les dispositions du décret n° 49-1473 du 14 novembre 1949 selon lequel les entreprises privées, comme les entreprises publiques, disposent d'autorisations unilatérales par ligne qui leur sont attribuées par le STIF.

Par délibération du 13 décembre 2006, le Conseil du STIF a défini une nouvelle architecture contractuelle qui vise notamment à renforcer son rôle d'autorité organisatrice en matière de définition de l'offre, du niveau de service, ainsi qu'en matière de performance des entreprises de transport et de transparence financière.

Cette architecture contractuelle en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2007 est encadrée par les dispositions d'un cahier des charges régional répondant aux caractéristiques suivantes :

- L'engagement d'une contractualisation sur une durée totale de 10 ans (du 1^{er} janvier 2007 au 31 décembre 2016) ;
- L'enchaînement, sur cette période, de deux contrats avec la même entreprise (sans mise en concurrence) :

➤ un 1^{er} contrat – dit « **contrat de type 1** » – d’une durée de 4 ans maximum, conclu avec chaque entreprise pour l’ensemble des lignes qu’elle exploite et constituant un contrat de transition, d’une part, en ce qu’il s’inscrit dans le prolongement des dispositions contractuelles de la précédente convention et, d’autre part, en ce qu’il comporte des avancées significatives vers un véritable contrat de service public car il permet en particulier de renforcer les engagements en matière d’offre réalisée, de mettre en œuvre un dispositif de suivi de qualité, d’intégrer la dimension communautaire, de mettre en place un reporting annuel exigeant sur les moyens nécessaires à l’exploitation, leurs coûts, les investissements et les résultats financiers.

➤ un 2nd contrat – dit « **contrat de type 2** » – d’une durée allant jusqu’au 31 décembre 2016, portant sur le périmètre d’un réseau (plusieurs contrats de type II peuvent être passés avec la même entreprise) : ce contrat présente toutes les caractéristiques d’un contrat de délégation de service public dans lequel les engagements de l’entreprise de transport sont individualisés et le calcul des contributions financières fondé sur les coûts de production propres à chaque réseau. Il sera conclu pour une durée minimale de 6 ans.

A l’échéance de la période de 10 ans, les nouveaux contrats de service public seront attribués conformément aux dispositions législatives, réglementaires et européennes alors applicables.

- L’association des collectivités territoriales concernées par les réseaux de transport dans la perspective de la conclusion des contrats d’exploitation de type 2.

La collectivité est un partenaire essentiel qui partage et renforce par son action historique les objectifs définis par le STIF. Elle entend, dans le cadre des compétences reconnues au STIF, continuer à participer activement à l’amélioration et au développement des transports publics sur l’ensemble de son territoire.

Dans cet objectif et parallèlement à la conclusion du Contrat d’exploitation de type 2 avec l’entreprise en charge de l’exploitation du réseau, le STIF et la Collectivité déterminent le rôle que cette dernière entend jouer dans le fonctionnement quotidien du réseau ainsi que les participations financières respectives.

La présente convention, qui n’a pas pour objet de déléguer tout ou partie des compétences du STIF à la collectivité, constitue en outre une opportunité de fixer le cadre des relations contractuelles qui pourront être reprises et enrichies dans l’éventualité où, à terme, la Collectivité serait désignée Autorité Organisatrice de Proximité.

Enfin, cette convention est étendue à l’entreprise en charge de l’exploitation du réseau afin de lui rendre opposable l’ensemble des dispositions de l’accord conclu entre le STIF et la Collectivité.

Les dispositions de la présente convention peuvent préciser celles du contrat d’exploitation de type 2 et l’emportent sur ces dernières en cas de divergence pour les articles relatifs au comité de suivi, à l’accessibilité et à la communication.

Ceci exposé, il est convenu entre les parties et arrêté ce qui suit.

Article 1 - Objet de la convention

La présente convention s'inscrit dans le cadre du Cahier des charges régional qui traduit les rôles respectifs :

- du STIF, Autorité organisatrice qui fixe, conformément à l'ordonnance n°59-157 du 7 janvier 1959, les relations à desservir, désigne les exploitants, définit les modalités techniques d'exécution ainsi que les conditions générales d'exploitation et de financement des services et veille à la cohérence des programmes d'investissement ;
- de la Collectivité qui souhaite accompagner la mise en œuvre du contrat d'exploitation de type 2 ;
- de l'Entreprise exploitant les lignes de transport public de voyageurs inscrites au plan de transport.

Cette convention a pour objet de définir les conditions dans lesquelles la Collectivité accompagne l'exécution du contrat d'exploitation de type 2 des lignes de transport public du réseau des « MUREAUX », desservant le commune des Mureaux, défini dans le contrat d'exploitation de type 2n° [CT2/XXX] conclu avec l'Entreprise.

Article 2 - Durée.

La présente convention prend effet à compter de sa notification par le STIF à la dernière des parties, qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Elle est conclue pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2011 et le 31 décembre 2016. Conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur, la présente convention ne pourra pas être renouvelée par tacite reconduction.

Article 3 - Réseau / lignes entrant dans le champ d'application de la convention – offre de référence

L'ensemble des lignes composant le périmètre du réseau sont définies en **Annexe B.1**.

Article 4 - Le comité de suivi

Article 4-1 - Fonctionnement du comité de suivi

Pour accompagner la vie du réseau, les parties de la présente convention se réunissent au sein d'un comité de suivi. Ce comité est également celui prévu au contrat d'exploitation de type 2 conclu entre le STIF et l'Entreprise pour le réseau de transport.

Ce comité sera présidé par le STIF. La Collectivité assurera la vice-présidence. Il se réunit annuellement dans les locaux de la Collectivités.

Le Comité de suivi peut également se réunir de manière extraordinaire, à la demande expresse de l'une ou l'autre des parties. La partie demanderesse devra alors avancer les motifs justifiant la tenue d'une telle réunion.

Instance de concertation, le comité aura notamment pour mission de suivre l'exécution de la présente convention et du contrat d'exploitation de type 2 du réseau des Mureaux et de guider son évolution.

Article 4-2 - Organisation du comité de suivi

Les parties se concertent pour fixer ensemble la date à laquelle se tiendra la session annuelle du comité de suivi.

Un projet d'ordre du jour du Comité de Suivi est établi conjointement entre le STIF et les parties dans le cadre d'un rendez-vous préparatoire.

Chaque partie peut abonder l'ordre du jour de chaque réunion, sous réserve d'en avertir les autres parties au plus tard trois semaines avant la session du Comité de Suivi.

L'Entreprise transmet, un mois avant la réunion annuelle, les documents détaillés relatifs à l'exécution du service réalisé comportant notamment les éléments à caractère technique et financier qui figurent dans le rapport annuel transmis au STIF.

Au regard des informations confidentielles qui seront transmises, un engagement de confidentialité sera signé entre la Collectivité et l'Entreprise.

Les réunions donnent systématiquement lieu à la rédaction d'un compte-rendu validé par l'ensemble des parties.

Article 4-3 - Attributions

Le Comité de Suivi examine toutes les questions relatives à la programmation de l'offre ou des investissements et formule des avis sur des modifications potentielles de l'offre. Ces avis seront transmis, si nécessaire, aux assemblées délibérantes chargées de valider les modifications d'offres.

Le comité de suivi traite :

- De l'exécution du service réalisé par l'Entreprise et notamment du suivi de la qualité de service, de la lutte contre la fraude, des incidents d'insécurité, des plaintes des usagers... ;
- Des propositions d'évolution de l'offre de service dans les conditions de l'Article 5
- Des projets relatifs à la vie du réseau ;
- De l'accessibilité de l'ensemble des points d'arrêt situés sur le territoire de la collectivité ;
- Et de tout autre sujet à la demande d'une des parties.

Article 5 - Modifications du service de référence et programmation de l'offre

Conformément à l'article 1er de l'ordonnance du n° 59-151 du 7 janvier 1959, le STIF est chargé de l'organisation des transports publics de personnes en Ile de France, et à ce titre, il définit l'offre de transport et le niveau de la qualité de service. Il est donc doté du pouvoir de décision.

Néanmoins, chacune des parties à la présente convention peut être à l'initiative d'une modification de l'offre de référence.

Il existe deux types de modifications : les modifications temporaires et les modifications pérennes.

Article 5-1 - Modifications temporaires

Elles recouvrent le cas de travaux (inférieurs à un an) et perturbant de façon significative l'exploitation normale du service : déviation, ou exploitation en mode dégradé.

Les évènements exceptionnels peuvent nécessiter des renforts d'offre ponctuels, afin de pouvoir assurer l'amplitude et la fréquence souhaitées à l'occasion d'une manifestation particulière pour une ou plusieurs lignes.

Par dérogation à la procédure approuvée par le conseil du STIF du 13 décembre 2006, ce type de modification ne requiert pas l'accord préalable du STIF, mais requiert l'accord préalable de la Collectivité dans le cadre de ses missions telles que définies à l'Article 7-1 -e ci-dessous.

L'Entreprise peut apporter des modifications temporaires à la consistance des services, sous les réserves suivantes : l'information de la Collectivité et de la clientèle doit être effectuée dans les meilleurs délais et au minimum 8 jours avant la modification, sauf situation imprévisible et/ou urgence.

En aucun cas, l'Entreprise ne peut diminuer l'offre de référence sans en avertir préalablement la Collectivité, dans un délai minimum de huit jours.

La Collectivité peut demander à l'Entreprise d'apporter des modifications temporaires à la consistance des services.

La Collectivité informera l'Entreprise, dans les meilleurs délais des perturbations sur la voirie et des manifestations éventuelles, ceci afin qu'elle prenne les mesures d'exploitation nécessaires et de lui permettre d'en informer efficacement la clientèle.

Dans le cas de travaux prévisibles sur voirie, la Collectivité demandera à ses services techniques de transmettre à l'Entreprise les arrêtés de circulation correspondants au moins 3 jours ouvrés avant le démarrage.

En cas de travaux importants se déroulant sur plusieurs semaines et impliquant une déviation conduisant à supprimer la desserte d'arrêt, la Collectivité informera l'Entreprise au moins 4 semaines avant le démarrage. L'itinéraire de déviation devra être validé par la Collectivité au moins 2 semaines avant le démarrage prévu des travaux.

Lorsque l'Entreprise estime que l'exécution du service peut mettre en danger l'intégrité physique de ses agents ou des voyageurs à la suite d'évènements inopinés, la possibilité d'aménager en urgence les caractéristiques du service lui revient. L'entreprise devra alors informer immédiatement la Collectivité et le STIF pour avis conforme des mesures prises en apportant tous les éléments justificatifs à sa décision d'arrêt provisoire et/ou localisé du service.

Article 5-2 - Modifications temporaires sans incidence financière

En instantané, le cumul de ces modifications temporaires ne peut pas conduire à une réduction de l'offre annuelle de référence, exprimée en Kilomètres Commerciaux Contractuels (KCC), de plus de 2%.

Article 5-3 - Modifications temporaires avec incidence financière

Tout demandeur (partie ou non de la présente convention) assure la charge financière du renfort de l'offre de référence (amplitude, fréquence) qu'il sollicite.

Article 5-4 - Modifications pérennes

a. Modifications pérennes sans majoration de la participation du STIF ou de la collectivité

Par dérogation à la procédure approuvée par le conseil du STIF le 13 décembre 2006, des ajustements peuvent être effectués par l'Entreprise, sans décision préalable du STIF, mais avec accord préalable de la Collectivité dans le cadre de ses missions telles que définies à l'Article 7-1 -e ci-dessous.

Il s'agit essentiellement de la desserte de nouveaux arrêts, sous réserve de l'accord préalable du gestionnaire de voirie, d'une modification de l'amplitude, d'une modification mineure de fréquences, d'une modification mineure d'itinéraires, par exemple suite à des changements de sens de circulation...L'Entreprise a également la possibilité d'affecter des services d'une sous-ligne à une autre. Ces ajustements ne doivent pas dégrader le volume d'offre globalement contractualisé.

En instantané, la variation de l'offre de référence induite par ces ajustements ne peut conduire à une réduction de l'offre annuelle de référence, exprimée en kilomètres commerciaux contractuels (KCC) 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 A.1** qui synthétise l'ensemble des modifications de l'offre de référence qui ont été effectuées dans l'année.

Toutefois, ces ajustements font l'objet dans tous les cas d'un accord du STIF préalable à leur mise en œuvre, dès qu'elles ont une répercussion sur une ligne exploitée par un autre opérateur, ou par l'Entreprise mais dans le cadre d'un autre contrat avec le STIF.

Dans le cas de difficultés particulières survenues après la mise en place d'une adaptation, ou lors de l'examen annuel par le STIF de l'ensemble des modifications, le STIF peut demander à l'Entreprise la remise en place du service tel qu'il était exploité.

b. Modifications pérennes avec incidence financière

Conformément à la procédure d'instruction adoptée par la délibération du STIF du 13 décembre 2006, la Collectivité est consultée lors de l'instruction par le STIF des dossiers techniques de l'Entreprise.

Les propositions de modifications pérennes avec incidence financière sont présentées en comité de suivi, conformément aux dispositions prévues à l'article 4 ci-dessus. Il peut s'agir d'une augmentation ou le cas échéant d'une réduction de l'offre de référence.

Elles concernent notamment des renforts liés à la desserte de nouveaux quartiers, zones d'activité, établissements scolaires, ainsi que tout pôle générateur de trafic. Elles recouvrent des renforts d'amplitude, de fréquences en heures de pointe et en heures creuses. Elles peuvent s'inscrire dans le cadre d'une restructuration des services permettant de mieux prendre en compte les attentes des usagers.

S'agissant de nouveaux itinéraires, elles peuvent constituer un meilleur maillage des liaisons existantes du réseau.

Toute demande de modification substantielle fait l'objet de la part de l'Entreprise d'une étude globale préalable, intégrant les conditions de mise en œuvre des mesures envisagées et leurs conséquences économiques. Les conclusions de cette étude sont présentées au STIF et à la Collectivité dans le cadre d'une réunion spécifique ou à l'occasion de la réunion du Comité de suivi.

La prise en charge du STIF de ces modifications dans le cadre d'un cofinancement tient compte de différents critères dans le cadre de sa politique régionale garante de l'équité territoriale.

A cet égard, et sans caractère d'exhaustivité, on peut en citer plusieurs afin d'illustrer la façon dont les propositions sont examinées par le STIF afin de déterminer son niveau d'engagement financier :

- l'intégration de la proposition de modification dans le cadre de la mise en œuvre d'une politique régionale décidée par son conseil. On peut citer à cet égard, les renforts relatifs aux désenclavements des quartiers en politique de la ville ;
- le taux de charge de la ligne concernée, requérant un renfort de moyens et/ou de fréquences de façon à assurer l'exploitation dans des conditions adéquates de régularité et de sécurité ;
- le niveau de renforts déjà mis en œuvre sur le secteur ;
- le niveau de service et de fréquentation préexistants ;
- l'efficacité de l'Entreprise en particulier du niveau de la qualité de service assuré ;
- l'efficacité du réseau mesurée par différents indicateurs relatifs à l'évolution de la vitesse commerciale, de la fréquentation, du taux de réalisation du service ;
- l'estimation du niveau de trafic induit par la modification.

Qu'il finance ou non les moyens complémentaires d'exploitation nécessaires pour une modification de l'offre, le STIF, en application du contrat d'exploitation de type 2, finance (via les reconstitutions de trafic) l'usage supplémentaire induit.

Les critères d'appréciation de la Collectivité, sans caractère d'exhaustivité, pour un cofinancement des modifications du service de référence s'énoncent comme suit :

- Satisfaction de nouveaux besoins dûment identifiés : quartiers non desservis, surcharge pérenne de lignes existantes...
- Efficacité de la modification : rapport entre kilométrage, nombre de courses, moyens humains et besoins satisfaits...

Article 6 - Mise à disposition de biens par la collectivité

Article 6-1 - Biens mis à disposition par la Collectivité

L'Entreprise utilise l'ensemble des biens, meubles et immeubles, et équipements d'exploitation mis à disposition par la Collectivité.

- l'entreprise fournit, pose et entretient les poteaux d'arrêt
- La Collectivité gère le contrat de publicité comprenant la fourniture et l'implantation des abris à voyageurs

La ville des Mureaux a engagé une démarche de réaménagement de la gare routière située sur son territoire afin d'en améliorer le fonctionnement et afin de la rendre conforme au référentiel de qualité de service déterminé dans le schéma directeur régional des gares routières (SDGR).

A la date d'effet de la présente convention, la Collectivité affecte gratuitement à l'exploitation du service les biens visés à l'Annexe B.6.

Un inventaire des ouvrages et biens d'exploitation désignés au premier alinéa du présent article est établi contradictoirement au plus tard à la date de la notification de la convention à compter de la date d'effet de la présente convention.

Cet inventaire est mis à jour par la Collectivité au fur et à mesure de la mise à disposition de biens nouveaux, et actualisé au 1er janvier de chaque exercice.

L'Entreprise est consultée par la Collectivité sur le programme des travaux à exécuter. Elle doit prendre toute disposition pour permettre la bonne exécution des études et des travaux, et de toute autre intervention nécessaire.

Les travaux ainsi entrepris le sont aux frais et risques de la Collectivité et sous son entière responsabilité. Ils sont exécutés dans les règles de l'art et dans le respect de toutes les réglementations en vigueur, de telle sorte que l'Entreprise ne puisse voir sa responsabilité mise en cause à leur égard.

L'Entreprise utilise les biens et équipements d'exploitation décrits à l'alinéa 1 dans l'état où ils se trouvent et qu'ils déclarent bien connaître, sans aucun recours contre la Collectivité pour quel que motif que ce soit. L'Entreprise reconnaît ne pas pouvoir exiger de travaux ou de réparations autres que ceux expressément mis à la charge de la Collectivité par la présente convention.

Article 6-2 - Entretien des biens meubles et immeubles mis à disposition par la Collectivité

L'Entreprise s'engage à assurer, eu égard à leur âge, leur état à la date d'effet de la présente convention et à leur destination, le bon entretien, incombant généralement à un locataire, des biens meubles, immeubles mis à sa disposition par la Collectivité, propriétaire.

L'Entreprise tient un journal de bord, par type d'équipement, des opérations d'entretien et de réparations réalisées. Ce document est mis à jour tous les semestres par le transporteur et est envoyé, par courrier et par courriel au format PDF au service Voirie de la Collectivité.

Les travaux d'entretien et de réparations courantes comprennent :

- d'une part, toutes les opérations permettant d'assurer le maintien en état de fonctionnement des biens mobiliers et immobiliers jusqu'au moment où leur vétusté et leur défaillance rend nécessaire des travaux de renouvellement, étant précisé que les grosses réparations au sens de l'article 606 du code civil incombent à la Collectivité pour les biens dont elle est propriétaire ;
- d'autre part les opérations de nettoyage des immeubles permettant de garantir l'hygiène et la propriété des installations et des abords de ces dernières.

L'Entreprise assure, en plus de ses obligations de maintenance :

- un maintien des matériels en conditions « standard » d'usage, de destination ou d'exploitation ;
- une gestion des stocks des pièces et composants qu'il pourrait constituer.

Article 6-3 - Retour des biens

Lorsque la convention expire par survenance du terme prévu, les biens propriété des Collectivités et affectés à l'exploitation sont restitués à cette dernière en bon état d'entretien et de fonctionnement compte tenu de leur âge, de leur destination et de leur usage. La remise des biens fera l'objet d'un état des lieux contradictoire entre la Collectivité et les transporteurs. Un procès verbal contradictoire sera établi à cette occasion.

En cas de résiliation anticipée de la présente convention dans les conditions prévues à l'Article 11 - ci-dessous, la Collectivité et l'Entreprise concluent préalablement une convention de mise à disposition pour les biens nécessaire l'exploitation du service.

Article 7 - Association de la collectivité au fonctionnement du réseau

Article 7-1 - Suivi du réseau

Pour garantir un suivi efficace du réseau, l'Entreprise transmet, chaque année, à la collectivité les documents remis au STIF dans le cadre de son rapport annuel. Ces documents sont à adresser également au service Voirie de la Collectivité par courrier et par courriel en format PDF.

L'Entreprise devra identifier une personne référente, au sein de ses équipes, chargée spécifiquement de répondre aux interrogations de la Collectivité et les informer en cas de changement d'interlocuteur.

a. Suivi de la qualité de service et de l'information des voyageurs

La collectivité peut contrôler à tout moment la réalisation par l'Entreprise des missions qui lui sont confiées en vertu de la présente Convention. Ainsi, la Collectivité peut, à tout moment et à ses frais, faire effectuer par des agents ou experts dûment mandatés des contrôles, qu'elle juge utiles en vue de s'assurer de la bonne exécution des services.

La Collectivité alertera le STIF en cas de manquements répétés ou de dégradation de la qualité de service. Réciproquement, le STIF avertira la Collectivité des résultats d'enquêtes ou de contrôles qu'il effectuera ou fera effectuer sur le réseau, objet de la présente convention.

Ce suivi est réalisé selon le système de qualité de service du STIF dans le cadre du contrat d'exploitation de type 2.

b. Suivi de l'usage

L'Entreprise transmet à la Collectivité les éléments relatifs à l'usage du réseau :

- Etat des lieux annuel et évolution de l'usage global du réseau (à partir de la prise d'effet du contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF et l'Entreprise) ;

- Usage par ligne (nombre de montées par arrêt, taux de contrôle, recettes billettiques).

L'Entreprise doit adresser à la Collectivité et au STIF un état des lieux par écrit relatif aux graves problèmes de charges rencontrés.

Il pourra en être également question lors de la réunion annuelle du comité de suivi.

c. Suivi de l'offre

L'Entreprise transmet par courriel au format PDF au service Voirie de la collectivité les éléments relatifs à l'offre du réseau :

- Etat des lieux annuel évolution de l'offre (à partir du début du Contrat d'exploitation de Type 2) ;
- Offre par ligne ;
- Offre non réalisée

L'Entreprise alerte par écrit la Collectivité sur les points noirs de circulation et leurs conséquences ainsi que sur les besoins d'évolution de l'offre.

d. Suivi des investissements de l'entreprise

L'Entreprise transmet à la Collectivité les éléments relatifs aux investissements qu'elle communique au STIF, dans le cadre du contrat d'exploitation, notamment :

- Etat du parc de véhicules ;
- règlement de publicité
- Programme d'investissement;
- Etat des lieux et inventaire.
- Le bilan annuel de l'accessibilité

Lors des renouvellements de véhicules, la Collectivité sera consultée en Comité de suivi sur le choix du matériel. Cependant, l'avis de la Collectivité ne sera 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.

Pour toutes les demandes complémentaires ayant un impact financier, un avenant à la présente convention devra nécessairement être conclu entre les parties.

e. Rôle dans l'instruction des modifications d'offres.

Le STIF confie expressément à la Collectivité le soin d'instruire et de décider des modifications temporaires (Article 5-1 -) et des modifications pérennes sans majoration financière (Article 5-4 -a).

Article 7-2 - Relation avec les voyageurs

a. Traitement des réclamations

L'Entreprise traite les appels et plaintes par téléphone, courrier, courriel et tient un registre des réclamations. Elle s'engage à répondre aux plaintes et réclamations dans un délai de deux semaines et dans un délai de 30 jours pour les réclamations par courriel.

Elle transmet à la Collectivité une copie de chaque doléance ainsi que la copie de la réponse apportée par l'entreprise par voie numérique au format PDF, puis une synthèse récapitulative trimestrielle, ainsi qu'une synthèse annuelle plus élaborée et claire en prenant comme classification chaque indicateur système qualité instituée par le STIF.

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. Cette synthèse sera rédigée selon les possibilités du système informatique de classement des réclamations du transporteur.

La fiche transport située en **annexe B. 8** doit être mise à disposition de tous les usagers. Le document est disponible dans tous les points accueil des bâtiments municipaux ainsi que sur le site internet de la ville.

Un affichage à bord de chaque véhicule doit faire mention de la possibilité à chacun de pouvoir s'exprimer au sujet de la qualité du service.

b. Comité local des transports

Un comité local des transports, prenant la suite du comité instauré par la Région Île-de-France, est institué.

Il vise à développer les échanges d'informations et la communication entre le STIF, la Collectivité, l'Entreprise, et les usagers. Il s'agit de présenter les informations sur la vie du réseau aux acteurs représentatifs de la vie locale, selon la volonté de concertation du STIF et de la Collectivité.

Ce comité est réuni chaque année. Il peut comprendre outre les représentants du STIF, de la Collectivité et de l'Entreprise, d'autres collectivités, des associations d'usagers des transports, des 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 et un bilan de l'ensemble des réclamations. L'Entreprise doit faire une présentation à partir d'un support informatique et le transmettre à la collectivité pour le placer en annexe du compte-rendu.

c. Plan de transport adapté et information en cas de perturbation

Dans le cadre de la loi n°2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs, le STIF doit définir avec l'Entreprise les dessertes prioritaires en cas de perturbation (Plan de Transport Adapté).

La loi prévoit aussi que l'Entreprise de transport doit fournir une information fiable aux usagers au plus tard 24 heures avant le début de la perturbation (Plan d'Information des usagers).

Dès le dépôt du préavis de grève, l'exploitant en informe immédiatement la Ville en même temps que le STIF.

Ces faits sont à mentionner dans les bilans mensuels et dans le rapport annuel d'exploitation.

Le transporteur s'assure qu'un affichage soit réalisé à tous les points d'arrêt concernés par le mouvement de grève conformément au Plan d'Information des Voyageurs en annexe B4 du Contrat d'exploitation.

La Collectivité sera quant à elle vigilante sur l'application, par l'Entreprise, de ces dispositions. et en informera le STIF le cas échéant.

Les modalités d'application des plans de transport adapté et d'information des usagers sont définies à l'article 29 du contrat d'exploitation type 2, à savoir : « *l'Entreprise s'engage à assurer 50% de l'offre de référence d'un jour normal sur l'ensemble de ces lignes. Selon le niveau de conflictualité, l'Entreprise met en place un plan de transport adapté, dont le niveau de service est de 50% de l'offre de référence pour l'ensemble de ces lignes.*

Le plan de transport adapté détermine l'amplitude et la fréquence des dessertes (...) En cas de grève entraînant des perturbations de plus d'une journée, l'Entreprise s'engage à proposer aux voyageurs des moyens de substitution, dans la mesure de la disponibilité de ces derniers ».

Les conditions de mise en œuvre de l'article 29 du contrat d'exploitation de type 2 susvisé figure en **Annexe B.3** de la présente convention.

L'Entreprise veille à transmettre dans les mêmes délais au STIF et à la Collectivité le plan de transport adapté et les documents prévus au plan d'information des usagers.

La Collectivité veille au respect du plan de transport adapté local et informe le STIF, lorsqu'elle le peut, de toute anomalie constatée dans l'application du contrat en cas de grève.

L'information devra être actualisée pour prendre en compte l'évolution de la perturbation.

d. affichage intérieur et extérieur des véhicules

- Utilisation des panneaux extérieurs par le service communication de la ville : 10 semaines au choix par an pour développer en particulier la publicité comme par exemple la tarification sociale et autres événements communaux.
- A l'intérieur des bus, le service communication de la ville disposera de cadres d'affichage pour communiquer sur l'offre du réseau urbain ainsi que pour les événements se déroulant dans la ville.

Article 7-3 - Maîtrise d'ouvrage

a. Fluidité du réseau

La Collectivité s'engage à améliorer les conditions de circulation des bus sur les voies dont elle est gestionnaire.

b. Gestion des feux

La gestion des feux tricolores est assurée par la Collectivité et le CG78 qui disposent respectivement d'un prestataire spécifique.

c. Programmation d'aménagements de voiries

La collectivité s'engage à favoriser l'harmonisation des politiques de circulation et de stationnement sur son territoire pour maintenir et améliorer la vitesse commerciale des autobus et assurer la sécurité des usagers de la voirie.

Elle propose tous travaux d'aménagements routiers permettant d'améliorer la fluidité de la circulation des autobus sur le réseau.

A titre d'exemple, les problématiques suivantes pourront être étudiées :

- l'impact du stationnement alterné,
- les voies bus,

Tous les feux tricolores où transitent les lignes urbaines devront être équipés d'un dispositif de priorité aux feux développé conjointement par les gestionnaires de voirie et le transporteur avec l'appui du STIF.

Dans le cadre de ce projet, l'Entreprise doit fournir le nombre des véhicules et la liste des immatriculations y compris les véhicules de réserve et prévenir la collectivité de tout changement de véhicule.

L'Entreprise doit maintenir le système de priorité bus en l'état, (pour ce qui concerne l'équipement du véhicule) et établir des rapports annuels de performance du système : pourcentage de réussite des procédures et gain en temps de parcours par ligne de bus.

A ce titre l'Entreprise, considérée comme partenaire de la Collectivité, pourra également formuler des propositions d'aménagements visant à l'amélioration de la fluidité de la circulation des bus, tout en prenant en compte la sécurité des autres usagers de la voirie.

Les gains de productivité résultant d'une amélioration des conditions de circulation des véhicules de l'entreprise peuvent être réinjectés dans l'offre ou permettre une accélération de la réalisation du Plan d'investissement.

d. Aménagements d'arrêts

La Collectivité pourra étudier l'installation de points d'arrêts supplémentaires sur proposition de l'Entreprise :

- l'Entreprise est associée à la définition de l'emplacement des arrêts et abris - voyageurs ;
- les abris-voyageurs disposent d'un support d'information (cadres conformes à la charte du schéma directeur d'information voyageurs décidé par le STIF) et d'une alimentation électrique, notamment aux fins d'en assurer l'éclairage ;
- les abris-voyageurs doivent pouvoir supporter des éléments d'information dynamique ou statique

L'Entreprise s'engage à mettre à jour l'information destinée aux voyageurs et à transmettre une copie de chaque information diffusée au service voirie de la collectivité par courriel en format type PDF pour diffusion sur le site internet.

En cas de dégradation des poteaux ou de l'information, pour quelque motif que ce soit, l'Entreprise procède à une remise en état dans un délai maximum d'une semaine après constatation de la dégradation par le personnel de l'Entreprise ou de la Collectivité.

Durant ce laps de temps, un poteau temporaire doit être installé au plus tard le lendemain matin du constat effectué soit par la ville ou par l'entreprise.

e. Etudes / Rôle d'expertise locale

Compte tenu de sa connaissance du fonctionnement et des besoins en matière de déplacements sur son territoire, la Collectivité prend en charge la réalisation d'études d'adaptation de l'offre en matière de transports bus à l'échelon local.

Ces études permettent d'alimenter les réflexions du STIF sur la vie du réseau et sur la définition de ses relations avec son exploitant et de servir de support aux discussions entre le STIF et la Collectivité sur les évolutions d'offres ou créations d'offres nouvelles. Le STIF s'engage parallèlement à transmettre à la Collectivité toute information sur le réseau permettant à la collectivité d'exercer sa mission d'expertise locale, et notamment, les rapports de comptages ainsi que les bases de données relatives à l'offre globale sur le réseau.

f. Autres coordinations

L'Entreprise peut être amenée à participer aux Conseils locaux de sécurité et de prévention de la délinquance (CLSPD), aux Contrats urbains de cohésion sociale (CUCS), ainsi qu'aux actions de prévention de l'insécurité...

L'Entreprise vise à assurer une bonne coordination avec les services des polices municipales, nationale, ferroviaire, et d'autres entreprises de transport public.

g. Gares routières

1. Entretien des espaces publics supports des gares routières

En leur qualité de propriétaire ou gestionnaire des espaces publics supports des gares routières, les Collectivités s'engagent à prendre en charge la propreté et l'entretien de ces espaces. A titre d'information, les coûts d'entretien relatif à la gare routière s'élèvent à un montant de 26 952 €HT.

2. Gestion des fonctions transports des gares routières

Dans le cadre des dispositions du Schéma Directeur des gares routières, et dans un souci d'harmonisation et de proximité du fonctionnement des services de transports présents sur ces équipements, le STIF et la Collectivité conviennent d'un commun accord que la Collectivité assure la gestion des gares routières.

Article 7-4 - Accessibilité

a. Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA): études de mise en œuvre, travaux

Les lignes retenues au titre du SDA et devant faire l'objet d'une mise en accessibilité au plus tard au 10 février 2015 figurent en **Annexe B.4**.

Cette annexe mentionne, pour chacune de ces lignes, l'objectif de l'année de déclaration de mise en accessibilité.

L'échéancier proposé constitue un objectif fort pour la Collectivité, celle-ci ayant fait de la mise en accessibilité une priorité de ses actions.

Par ailleurs, la déclaration de mise en accessibilité reste conditionnée :

- Pour les lignes urbaines : la ligne peut être déclarée accessible si au moins 70 % des arrêts desservis ont une accessibilité confirmée par les services de la voirie

des collectivités locales compétentes ou par les associations représentatives d'UFR ou par les commissions locales d'accessibilité.

- Pour les lignes interurbaines : la ligne peut être déclarée accessible dès lors que les points d'arrêts rendus accessibles concentrent au minimum 50 % du trafic en entrée et descente

Dans les deux cas, la présence sur ces lignes d'un parc de véhicules accessibles à 100 % constitue une condition nécessaire.

Il incombe à l'Entreprise d'enclencher la démarche de la déclaration de mise en accessibilité dès lors que toutes les conditions sont réunies (pourcentage suffisant de nombre de points d'arrêts rendus accessibles par la Collectivité et parc de véhicules circulant sur cette ligne totalement accessibles).

b. Remplissage et mise à jour de la base des points d'arrêt

b/ Le service INFOMOBI se doit de fournir des indications parfaitement fiables aux personnes handicapées souhaitant effectuer un déplacement sur le réseau de bus en Ile de France. Pour cela, les informations relatives à l'accessibilité des points d'arrêts doivent être des plus rigoureuses et régulièrement mises à jour. Seule l'implication conjointe des collectivités et des entreprises sera à même de garantir la fiabilité des informations fournies. Cet article en précise les modalités.

La Collectivité s'engage à renseigner régulièrement l'état de l'accessibilité de l'ensemble des points d'arrêts des lignes de bus situés sur son territoire.

Dans le cas où la Collectivité constitue un groupement de communes, elle s'engage alors à faire son affaire avec ses communes membres de la mise à jour de la base des points d'arrêt.

En début de convention, le STIF fournit à la Collectivité un recensement de l'ensemble des points d'arrêts situés sur son territoire de toutes les lignes inscrites au plan de Transport d'Ile de France, qu'elles soient ou non visées par le contrat d'exploitation de type 2.

Présenté sous la forme d'un tableur Excel normalisé, ce document constitue la « *base accessibilité des points d'arrêt* » qui sera communiquée aux collectivités dans les deux mois à compter de la prise d'effet de la présente convention.

Pour chacun des points d'arrêts identifiés présents sur les communes concernées, le tableur mentionnera notamment :

- les identifiants STIF et transporteurs garantissant notamment leur traçabilité ;
- les coordonnées géographiques permettant une exploitation par un SIG ;
- l'adresse dès lors qu'elle est connue ;
- le nom de la commune et les lignes qui le desservent.

Dans un premier temps, le STIF fournira sur demande, un jeu de cartographies couvrant le territoire de la Collectivité sur lequel figureront les points d'arrêts sur des fonds permettant leur repérage, orthophotos, réseau routier avec noms de voies ou autres.

A moyen terme et pour faciliter l'ensemble de ce travail, le STIF engage la réalisation d'un accès extranet, accessible aux collectivités, donnant accès notamment à l'ensemble des cartographies des points d'arrêts et aux renseignements associés sur l'accessibilité.

De façon plus précise, il incombe à la Collectivité de:

- Compléter l'identification des points d'arrêts en renseignant les noms de voies, le côté pair ou impair de la voie, optionnellement l'adresse complète ;

- Renseigner l'état d'accessibilité « Usagers en Fauteuil Roulant » (UFR) des points d'arrêt ainsi que la présence d'abris voyageurs dotés ou non d'un cadre d'information ; proposer éventuellement des modifications de localisation (coordonnées XY) des points en cas d'erreur.

Les réunions du comité de suivi seront l'occasion de faire un point d'étape de l'accessibilité des points d'arrêts, de partager l'information, d'effectuer les mises à jour et les corrections nécessaires.

Ainsi, au cours de la réunion annuelle du comité de suivi :

- La Collectivité présente un bilan de l'accessibilité de l'ensemble des points d'arrêts situés sur son territoire en s'appuyant notamment sur la « base accessibilité des points d'arrêts » ;
- L'Entreprise fournit les données relatives aux modifications intervenues pendant l'année écoulée sur le réseau et impactant les points d'arrêts ;
- Le STIF fait état des incohérences et différences entre les informations communiquées par la Collectivité et les informations renseignées par l'Entreprise via la base communautaire de l'offre théorique de transport.

Afin de permettre au STIF une comparaison avec les informations renseignées par l'Entreprise via la base communautaire, la Collectivité devra envoyer au STIF la base accessibilité des points d'arrêts, mise à jour, un mois avant la date de la réunion du comité de suivi.

Elle devra être envoyée par mail et sous format Excel conforme au format normalisé initial.

Une double mise à jour des données échangées lors de la réunion annuelle du comité de suivi est ensuite effectuée dans un délai de deux mois. La première porte sur la base communautaire et est réalisée par l'entreprise ; la seconde porte sur la base accessibilité des points d'arrêts et est réalisée par la collectivité, elle est envoyée par la collectivité et par mail au STIF dans un délai de deux mois.

Un groupe de travail avec des représentants de Collectivités signataires de conventions partenariales pourra être créé afin de préciser les fonctionnalités attendues d'un outil de ce type.

Article 8 - Communication

Le terme communication doit être pris dans son sens le plus large et recouvrira tous les types d'actions en terme de communication (relations presse, actions commerciales, marketing et événementielles, achats d'espaces, dépliants, guides, plaquettes, mailings, site Internet, projets et chantiers, mise en services et inauguration, signalétique et habillage...), tous les publics (voyageurs, élus, institutionnels...).

Article 8-1 - Principes généraux – Politique Commune de Communication

La présente convention est l'occasion d'une valorisation de l'image du transport routier de personnes. La mise en œuvre par les parties d'une Politique Commune de Communication (PCC) concourt à cet objectif.

La PCC combine des principes définis à l'échelle régionale par le STIF et déclinés à l'échelle du réseau conjointement avec la Collectivité.

A l'occasion de la session annuelle du comité de suivi, la Collectivité et l'Entreprise proposent, dans le cadre d'un programme, les actions de communication pour l'année à venir et présentent le bilan des actions réalisées sur l'année écoulée.

Le programme définitif résulte d'un échange entre les parties à la présente convention. Il précise la maîtrise d'ouvrage et les principes de financement de chaque action.

Les parties peuvent également convenir de réunions ad hoc pour des actions de communication exceptionnelles.

Les actions de communication, l'habillage des véhicules affectés à l'offre de référence, la charte graphique du mobilier urbain accessoire au transport public de voyageurs tendent à valoriser tant l'image du STIF que celles de la Collectivité et de l'Entreprise.

Article 8-2 - Cas particulier de la découpe des véhicules

Le voyageur francilien doit percevoir la cohérence et l'unité du système de transport au niveau régional. 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.

Les Collectivités et le STIF ont validé l'habillage des véhicules aux couleurs du STIF en 2008. Il figure sur l'annexe B7. Le nouvel habillage a commencé à être mis en place depuis début 2009 sur l'ensemble des véhicules. Cette mise aux couleurs devra se poursuivre sur tous les véhicules neufs à venir.

La prise en charge financière de l'habillage de définit comme suit :

- Peinture vif argent 100% STIF
- Symbolique réseau + bloc marque STIF : 100% STIF
- Adhésifs transporteurs + pose (selon la charte) : 100% transporteur
- Adhésifs collectivités + pose (selon la charte) : 100% collectivités

Les coûts relevant du STIF doivent être clairement indiqué dans le devis du ou des bus transmit par le transporteur.

A réception, l'ensemble des véhicules reçus devront être photographiés 3/4 droit (avec la plaque d'immatriculation) et les photos devront être transmises au STIF à la direction de la Communication.

L'Entreprise et/ou les Collectivités feront valider par le STIF tout changement ou modification identitaire appliqué sur son réseau (logo, habillage réseau).

Article 8-3 - Supports et documents de communication voyageurs

Les dispositions suivantes sont retenues pour l'édition de tous documents de communication sur le réseau :

- L'Entreprise et la Collectivité s'engagent à indiquer sur tout support de communication et d'information voyageurs son lien avec le STIF par la présence du logo du STIF.
- Le logo de la Collectivité devra figurer sur tous supports papier (fiches horaires, plan) aussi gros (en surface) et aussi visible que celui de l'Entreprise et celui du STIF.
- La Collectivité créera un lien entre son site internet et celui de l'Entreprise et réciproquement sur le site de l'Entreprise un lien vers le site de la Collectivité sera activé.
- L'information des voyageurs est rapatriée dans le cadre info de l'abri voyageur, lorsque l'arrêt en est équipé. Ce cadre info abri voyageurs peut être mis en commun avec une autre entreprise, dans ce cas une entreprise est désignée comme gestionnaire principale de l'information, chaque entreprise restant responsable de la mise à jour de l'information de ses lignes.
- Une signalétique harmonisée est mise en œuvre par la Collectivité sur les abris voyageurs (bandeau indices de ligne). L'Entreprise fournit les indices de lignes à insérer et en informe le STIF

La Collectivité apporte toute information sur la vie du réseau dans les bulletins et autres supports de communication.

Elle s'engage à mettre en ligne sur le site internet le plan du réseau, les informations du réseau et un lien vers le site de l'Entreprise pour consulter les horaires.

L'Entreprise s'engage à contrôler et assurer le maintien opérationnel du système d'information dynamique.

L'Entreprise s'engage à mettre à jour sans délai l'information destinée aux voyageurs dans les bus, dans les abris et sur les sites internet.

Tous les documents d'information du réseau, ainsi que toute opération de communication à l'initiative de l'Entreprise, doivent être soumis à l'accord préalable du STIF et de la Collectivité.

Article 8-4 - Marques

Les marques ayant fait l'objet d'un dépôt par le STIF auprès de l'INPI sont la propriété du STIF, qu'il s'agisse de marques verbales ou semi-figuratives (logos). Pour toute autorisation d'utilisation des marques actuelles du STIF l'entreprise doit impérativement prendre contact par courrier avec la Direction de la Communication du STIF.

Les nouvelles marques verbales ou semi-figuratives (logos) ayant pour vocation de constituer la dénomination d'un titre de transport, ou le titre de transport lui-même, ou d'un service de transport décidé par le STIF sont déposées par les services du STIF auprès de l'INPI en son seul nom.

Les nouvelles dénominations de réseaux doivent être déposées par la collectivité, en copropriété avec le STIF.

La Collectivité s'engage à assurer le dépôt auprès de l'INPI, le renouvellement, la surveillance de la marque verbale et/ou semi figurative (logos) ainsi que tous les frais y afférant.

Un règlement de copropriété proposé par le STIF sera signé entre les parties.

Article 9 - Recours à la procédure d'avenant

Article 9-1 - Cas général

La présente convention et ses Annexes autres que celle listée à l'Article 9-2 - peuvent être modifiées, notamment pour prendre en compte les modifications du service de référence mentionnées à l'Article 4-1 -, par voie d'avenant écrit et signé par les personnes dûment habilitées à cet effet par chaque partie.

Article 9-2 - Cas particuliers

Les Annexes susceptibles d'être modifiées par simple accord entre les parties, sans qu'il soit nécessaire de passer un avenant à la présente convention sont :

- Annexe A.1 : synthèse des modifications
- Annexe B.6 : liste des biens mis à disposition par la Collectivité

Ces modifications sont notifiées par courrier simple aux Parties.

Article 10 - Engagements financiers des Parties.

Article 10-1 - Principes généraux

Le Contrat d'exploitation de type 2 est constitué d'un service de référence arrêté entre le STIF et l'Entreprise qui est décrit en **Annexe B.2** à la présente convention.

Les principes de la rémunération de ce service de référence sont destinés à :

- Couvrir l'ensemble des charges de service public imposées par le STIF ;
- Couvrir l'ensemble des compléments de service financés par la Collectivité conformément à l'article 9 du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, modifié par l'article 22-I du décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France;
- Prévoir, conformément aux dispositions du Règlement européen n°1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par Route, un bénéfice raisonnable pour l'Entreprise.

Le coût total du service de référence est fixé annuellement à :

(k€ constants 2008)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	3 085	3 106	3 106	3 118	3 111	3 126	3 117

Article 10-2 - Engagements financiers du STIF

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, le STIF versera à l'Entreprise, hors recettes annexes directement perçues par l'entreprise une contribution financière annuelle fixée à :

(k€ constants 2008)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contributions financières	2 747	2 733	2 726	2 729	2 717	2 731	2 722

Pour la première année d'exploitation, le montant de la contribution est calculé selon la règle du prorata temporis.

Article 10-3 - Engagements financiers de la Collectivité

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, la Collectivité versera à l'Entreprise une participation financière forfaitaire annuelle d'un montant de 102 000 € HT.

En année pleine, cette participation est payable par avance chaque trimestre (la date d'exigibilité de la facture étant le 1er jour du premier mois du trimestre). Elle sera indexée chaque année selon la formule prévue à l'**Annexe B.5** de la présente convention.

Pour la première année d'exploitation, le montant de la participation est calculé selon la règle du prorata temporis.

Article 11 - Résiliation

Une résiliation anticipée de la présente convention pourra être demandée par les parties, à tout moment et pour quelque motif que ce soit.

Dans l'éventualité où l'une des parties souhaiterait demander cette résiliation, elle aurait à le faire, par lettre recommandée avec accusé de réception, six mois avant que ne prenne effectivement effet cette résiliation. Aucune autre formalité n'étant requise pour la rendre effective.

La résiliation de la convention peut conduire le STIF à procéder dans le contrat d'exploitation de type 2 à un ajustement du service de référence.

Article 12 - Autres conventions

Il est expressément convenu entre les parties que la présente convention vaut résiliation d'un commun accord et sans indemnités de la convention existant préalablement entre la Collectivité et l'Entreprise (Contrat d'exploitation du réseau de transport CT2/XXX) et intègre les dispositions qui devaient figurer dans la convention en cours de négociation entre la Collectivité et l'Entreprise.

Article 13 - Règlement des litiges

En cas de litige né de l'interprétation ou de l'exécution de la présente Convention, les parties pourront mettre en œuvre, sans que ce soit un préalable obligatoire à toute contestation juridictionnelle, une procédure de conciliation selon les modalités suivantes :

1. La mise en œuvre de la procédure est décidée par l'une ou l'autre partie par l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé réception.
2. Chaque partie désigne une personne qualifiée dans les 10 jours qui suivent la réception du courrier
3. Les personnes qualifiées remettent leurs conclusions aux parties sous 10 jours,

4. La consultation des personnes qualifiées constitue un avis qui ne s'impose pas aux parties.

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déferés au Tribunal Administratif de Paris.

TITRE II - **Annexes**

A. Annexes Communes

Annexe A.1 Synthèse des modifications

B. Annexes Circonstanciées

Annexe B.1 Liste des lignes composant le périmètre du Réseau

Annexe B.2 Service de référence

Annexe B.3 Plan de Transport Adapté

Annexe B.4 Schéma Directeur d'Accessibilité

Annexe B.5 formule d'indexation de la participation de (s) la Collectivité(s)

Annexe B.6 Biens mis à disposition par la(es) Collectivité(s)

Annexe B.7 Livrée des véhicules

Annexe B.8 Fiche transport

SIGNATAIRES

Établie en 3 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

Les Collectivités,

Pour la Commune des MUREAUX
Le Maire

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2010/0376

Séance du 7 juillet 2010



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU VALBUS ELARGI

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 Île-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ;
- VU** 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° 2010/0376 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 1^{er} juillet 2010 et de la Commission économique et tarifaire du 2 juillet 2010 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver le contrat d'exploitation de type 2 pour le Réseau VALBUS ELARGI joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec les Cars Lacroix et les Cars Rose ;

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JP Huchon', written over the printed name.

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

Cars Lacroix, SAS au capital de 558600 €, inscrite au RCS de Pontoise sous le n° SIREN B780 053 898 et n° SIRET 780053 898 000 42, dont le siège social est situé 53-55 Chaussée Jules César 95 250 BEAUCHAMP, représentée par son Président, Monsieur BARRAULT Jean-Sébastien.

ET

SA les Cars ROSE au capital de 1820938,00 Euros, inscrite au RCS de Pontoise sous le n°312 408 573, dont le siège est situé 2 rue des Métigers 95 680 Montlignon, représentée par son Président, Monsieur Jean-François Chiron.

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

EN JAUNE = A COMPLETER CONTRAT PAR CONTRAT

TITRE I - SOMMAIRE..... 4

TITRE II - DISPOSITIONS GENERALES 7

Article 1 - Système contractuel	7
Article 2 - Objet et Champ d'application	7
Article 3 - Durée	8
Article 4 - Effet du contrat sur d'autres conventions.....	8
Article 5 - Droits et obligations des Parties	9
Article 6 - Exclusivité.....	11
Article 7 - Portée des présentes	11
Article 8 - Cession des Droits / « intuitu Personae »	11

TITRE III - LE SERVICE DE REFERENCE 13

CHAPITRE I - L'OFFRE DE REFERENCE.....14

Article 9 - Description de l'offre de référence.	14
Article 10 - Programmation de l'offre de référence.....	15
Article 11 - Modification de l'offre de référence	15

CHAPITRE II - LES OBLIGATIONS DE QUALITE DE SERVICE ASSOCIEES A L'EXECUTION DE L'OFFRE DE REFERENCE17

Article 12 - Régularité.	17
Article 13 - Pôles d'échanges et gares routières	18
Article 14 - Accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).	19
Article 15 - Information des voyageurs.	21
Article 16 - Politique de la ville.	22
Article 17 - Prévention et sûreté	22
Article 18 - Lutte contre la fraude.	24

CHAPITRE III - Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité.....26

Article 19 - Equipement et suivi des véhicules.	26
Article 20 - Attitude commerciale de l'Entreprise et de ses personnels.	26

TITRE IV - TARIFICATION ET DISTRIBUTION DES PRODUITS TARIFAIRES 29

Article 21 - Dispositions tarifaires.....	29
Article 22 - Remontées des données de validation des titres	31
Article 23 - Distribution des produits tarifaires	33
Article 24 - Gestion communautaire	36

TITRE V - REALISATION DU SERVICE DE REFERENCE 37

CHAPITRE I - REALISATION DE L'OFFRE DE REFERENCE.....37

Article 25 - Continuité du service.	37
Article 26 - Information du STIF sur les perturbations significatives.....	37
Article 27 - Mesure de réalisation de l'offre de référence.	37
Article 28 - Pénalités pour non réalisation de l'offre de référence (hors grève).	38

Article 29 - Engagement de service et d'information par l'Entreprise en cas de grève.....	38
CHAPITRE II - QUALITE DE SERVICE.....	40
Article 30 - Principe généraux.....	40
Article 31 - Thèmes prioritaires de la qualité de service.	40
Article 32 - Critères d'appréciation de la qualité de service (indicateurs).	40
Article 33 - Modalités de mesures.	41
Article 34 - Niveau de service et intéressement.....	42
CHAPITRE III - COMMUNICATION.....	44
Article 35 - Principes de gouvernance des actions de communication	44
Article 36 - Identité du STIF et cohérence inter-régionale.....	45
Article 37 - Diffusion par le réseau de l'Entreprise.	47
TITRE VI - BIENS ET INVESTISSEMENTS	48
CHAPITRE I - REGIME DES BIENS.....	48
Article 38 - Biens mis à disposition de l'entreprise.....	48
Article 39 - Biens propres.....	48
Article 40 - Biens de reprise.	49
CHAPITRE II - OBLIGATIONS RELATIVES AUX BIENS	49
Article 41 - Entretien et maintenance.	49
Article 42 - Renouvellement et rénovation.....	50
Article 43 - Matériel roulant.....	50
CHAPITRE III - PROGRAMMATION ET SUIVI DES INVESTISSEMENTS REALISES PAR L'ENTREPRISE	52
Article 44 - Principes généraux	52
Article 45 - Programmation des investissements	53
Article 46 - Réalisation du programme d'investissements - Conditions de réalisation du PI53	
Article 47 - Réalisation du programme d'investissements – suivi de la réalisation.....	54
Article 48 - Information en cas de modification du programme d'investissement	55
TITRE VII - REGIME FINANCIER	56
CHAPITRE I - LA REMUNERATION	57
Article 49 - Principes généraux relatifs à la rémunération.....	57
Article 50 - Les recettes de trafic.....	58
Article 51 - Les recettes annexes.	61
Article 52 - Participations financières des collectivités.....	61
Article 53 - Les contributions du STIF	62
CHAPITRE II - RECETTES DIRECTES	64
Article 54 - Recettes directes au titre des forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers sur support Navigo.....	64
Article 55 - Recettes directes au titre des forfaits Imagine'R	64
Article 56 - Recettes directes au titre du ticket t+	64
CHAPITRE III - INTERESSEMENT A LA VENTE	66
Article 57 - Financement du système de vente des dépositaires et intéressement à la vente des forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers.....	66
Article 58 - Intéressement à la vente de la carte Imagine'R	66
Article 59 - Intéressement à la vente du Ticket t+	66
CHAPITRE IV - LES ADAPTATIONS DE LA REMUNERATION LIEES A L'EXECUTION DU SERVICE DE REFERENCE	68
Article 60 - Principe général.	68
Article 61 - Ajustement des objectifs de recettes	68
Article 62 - Ajustement des contributions.....	68
Article 63 - Mesures tarifaires.....	69

CHAPITRE V - INCITATIONS FINANCIERES EN TERMES D'OFFRE REALISEE ET DE QUALITE DE SERVICE	70
Article 64 - Incitation financière à la qualité de service.	70
CHAPITRE VI - MODALITES DE FACTURATION ET DE REGLEMENT	74
Article 65 - Factures prévisionnelles	74
Article 66 - Règlement des acomptes mensuels	74
Article 67 - Facturation annuelle	76
CHAPITRE VII - FISCALITE.....	78
Article 68 - Fiscalité	78
TITRE VIII - MODALITES D'EXECUTION DU CONTRAT	80
CHAPITRE I - INFORMATION, SUIVI ET CONTROLE.....	80
Article 69 - Informations sur l'exécution du contrat	80
Article 70 - Comité de suivi.	83
Article 71 - Contrôle de l'exécution du contrat.	83
CHAPITRE II - VIE DU CONTRAT.....	85
Article 72 - Responsabilité.....	85
Article 73 - Assurances.	85
Article 74 - Garantie à première demande.....	86
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	91
Article 81 - Reprise des autres contrats et engagements de l'entreprise	92
Article 82 - Engagements financiers à la fin du contrat	92
CHAPITRE IV - DISPOSITIONS DIVERSES	94
Article 83 - Révision et sauvegarde.	94
Article 84 - Recours à la procédure d'avenant.	94
Article 85 - Procédure de conciliation.....	95
Article 86 - Redressement, liquidation judiciaire et contrôle fiscal.....	95
Article 87 - Jugement des contestations.....	95
Article 88 - Election de domicile.	95
Article 89 - Non validité partielle.....	96
TABLE DES ANNEXES	98

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) a été adopté 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.

Les lignes retenues au SDA, ainsi que leur échéancier de déclaration d'accessibilité si celui-ci a pu être arrêté, figurent dans l'annexe B.5 de la convention partenariale.

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.

A partir de 2011, les effectifs de contrôle sont intégrés directement dans la maquette financière du contrat au titre d'une prestation de transport.

Un avenant au présent contrat sera conclu pour prendre le relais de la convention pour une politique de prévention sur les lignes de bus desservant les territoires en Politique de la ville à compter de 2011.

Article 17 - Prévention et sûreté

La sûreté comprend non seulement la lutte contre les atteintes aux personnes et aux biens, mais implique également un traitement du sentiment d'insécurité.

Afin d'atteindre ces objectifs, la politique de sûreté de l'entreprise repose avant tout sur une politique de prévention intégrant toute la chaîne de sûreté.

L'entreprise met en œuvre les politiques correspondantes après accord du STIF, dans une approche globale incluant l'ensemble des acteurs institutionnels participant à la sécurité publique.

A ce titre, l'entreprise est partie prenante des dispositifs partenariaux, dont le cadre privilégié est celui des contrats régionaux, départementaux et locaux de sécurité.

A partir des diagnostics existants, les besoins en termes de sûreté sur le réseau se traduisent à travers le(s) deux) objectif(s) suivant(s) :

- le renforcement du travail de prévention et des actions de sensibilisation ;
- le maintien d'une présence humaine rassurante. [*Commentaire : ce point devra être supprimé des contrats concernant les réseaux ne desservant pas de territoires classés en « Politique de la ville »*]

1. Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'entreprise

Renforcement du travail de prévention et des actions de sensibilisation :

L'entreprise met la prévention au cœur de la chaîne de sûreté, qu'elle déploie en partenariat avec les forces de police et l'ensemble des acteurs institutionnels.

L'entreprise appuie sa politique de prévention sur un plan d'actions de prévention présenté annuellement au STIF. Ce plan comprend :

- un diagnostic sûreté annuel ;
- un bilan du plan d'actions de l'année précédente ;
- des actions de sensibilisation auprès de tous les publics dispensées par des agents de l'entreprise en relation avec les usagers, sur la base du partenariat institutionnel privilégié des contrats de sécurité ;
- des actions de communication ;
- des propositions de toutes autres actions de prévention (traditionnelles ou novatrices).

Le plan d'actions (y compris le bilan circonstancié de l'année écoulée) et ses modalités de mise en œuvre sont présentés annuellement au STIF en comité de suivi.

Amélioration du sentiment de sécurité sur l'ensemble des espaces de transport :

L'entreprise garantit, notamment par une présence humaine efficace, une ambiance rassurante sur l'ensemble des espaces de transport :

- par une présence humaine visible dans les véhicules et gares routières par les personnels d'accueil [*Commentaire : ce point devra être supprimé des contrats concernant les réseaux ne desservant pas de territoires classés en « Politique de la ville »*] ;
- par l'entretien de ces espaces et une intervention rapide en cas de dysfonctionnement (propreté, éclairage, information voyageur) ;
- par des actions concrètes visant à une meilleure protection du matériel roulant et des espaces de transport à l'encontre des actes de vandalisme.

2. Informations à communiquer au STIF :

Prévention :

- plan annuel d'actions de prévention, bilan en fin d'année (définition des actions et des objectifs, programme prévisionnel annuel, moyens humains affectés) ;
- cessations partielles ou totales d'activités dues à des problèmes de sécurité par ligne de bus ;
- bilan annuel spécifique sûreté.

Statistiques sûreté :

- atteintes physiques sur agents ;
- dégradations de biens ;
- ratio atteintes physiques / nombre de voyages ;

- nombre d'enregistrements d'incidents par caméras de vidéosurveillance embarquée avec mise à disposition des autorités compétentes.

Information du STIF en cas d'incident grave ou de crise :

- L'entreprise s'engage à informer le STIF en cas d'incident grave ou de crise sur son réseau, dans le respect de la procédure d'alerte définie en Annexe B.10 à la convention.

Suivi des investissements :

- bilan annuel de la programmation et du suivi de la réalisation des investissements.

3. Suivi des indicateurs de qualité de service :

- Disponibilité des équipements (équipements de sûreté) ;
- Lien avec les indicateurs : Etat et netteté intérieurs et extérieurs des véhicules, et taux de contrôle.

Article 18 - Lutte contre la fraude.

1. Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'Entreprise :

La lutte contre la fraude est une des priorités du STIF et de l'Entreprise. Le STIF fixe les objectifs généraux de lutte contre la fraude et définit plus particulièrement les exigences minimales de sécurité.

L'Entreprise a la responsabilité opérationnelle de la lutte contre la fraude dans le réseau qu'elle exploite. Elle s'engage à mettre en place les équipements et agents nécessaires au contrôle des titres de transport et poursuivre ou faire poursuivre conformément aux textes en vigueur les voyageurs en infraction. Les règles et le montant de l'amende encourue doivent être affichés à bord des véhicules.

Compte tenu de l'interdépendance des réseaux, l'entreprise s'engage à collaborer efficacement avec les autres entreprises de transport d'Ile de France afin d'harmoniser les règles dans ce domaine, notamment en termes de régularisation des contrevenants et de règles de validation.

Dans ce cadre l'entreprise doit :

- assurer une norme minimale d'effort de contrôle ;
- mettre en place des équipes d'au minimum 2 agents de contrôles par véhicule contrôlé ; ces agents peuvent être recrutés en interne ou faire partie d'une structure externe ;
- adapter l'intensité des contrôles par période horaire en fonction des pics de fraude qui sont historiquement constatés (heure de pointe, soirée, week-end) ;
- assurer au personnel en place des formations régulières, notamment sur les différents aspects de la lutte contre la fraude ;
- conduire des actions d'information des voyageurs sur les titres de transports existants et sur les sanctions passibles en cas de fraude ;
- conduire, dans la mesure du possible, des opérations ciblées et sécurisées (afin de sécuriser les opérations de contrôle et de diminuer le phénomène de fraude, certaines opérations peuvent être menées conjointement avec la police), ces opérations nécessitant un accroissement ponctuel du personnel de contrôle.

2. Informations à communiquer au STIF :

- Aspect quantitatif de la fraude :
 - nombre et taux de fraudeurs constatés
 - nombre et taux de fraudeurs réels estimés en cas d'enquête réalisée par l'Entreprise
 - courbe de l'évolution de la fraude constatée sur l'année écoulée et si elle existe sur les 5 dernières années

- information de synthèse sur la saisonnalité de la fraude par tranche horaire et période (semaine, soirée, week-end).
- Aspect financier de la fraude :
 - coûts constatés et/ou réels estimés (perte de recette)
 - coûts des moyens mis en place pour lutter contre la fraude
 - taux et coûts de recouvrement des amendes.
- Action sur la fraude et prévention :
 - Action sur les causes externes au transport (ex : comportement sportif, ludique, effets de bande, attitude de défi, ...) ;
 - Action sur les causes internes au transport (ex : pièges tarifaires, obstacles matériels, ...)
 - Moyens humains et matériels mis en œuvre pour lutter contre la fraude
 - Bilan des actions mises en place et perspectives
 - Taux de contrôle
 - Lien avec les indicateurs Disponibilité des Equipements (valideurs et équipements de sûreté existants) et Attitude Conducteur traités.

CHAPITRE III - Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité

Article 19 - Equipement et suivi des véhicules.

1. Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'Entreprise :

- Les véhicules doivent être équipés de l'ensemble des équipements embarqués nécessaires au transport des voyageurs dans des conditions de voyage optimales :
 - Valideurs de titre de transport ;
 - Boutons de demande d'arrêt ou affichette indiquant la démarche à suivre ;
 - Bouton de commande de porte lorsqu'ils existent ;
 - Palettes ou dispositifs d'aide à l'embarquement des personnes à mobilité réduite (au fur et à mesure du déploiement de ces équipements) ;
 - Equipements de sûreté (au fur et à mesure du déploiement de ces équipements) ;
 - Dispositifs dynamiques d'information visuelle, d'information sonore, de Haut-parleur à la porte avant (au fur et à mesure du déploiement de ces équipements).
- L'Entreprise est responsable de la gestion et du maintien en état de marche des véhicules et des équipements embarqués, y compris 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'Ile-de-France sont exclues du champ d'application du contrat. Elles ne peuvent en aucun cas être prises en compte dans le calcul des contributions du STIF issu du compte financier prévisionnel sous-jacent au contrat.

Article 35-3 -

Article 35-4 - Elaboration de la politique commune de communication

1. Échanges STIF / Entreprise.

L'Entreprise présente au moins une fois par an, par écrit au cours d'une réunion, son plan prévisionnel de communication de façon aussi détaillée que possible (brief simplifié, dates, actions d'accompagnement...) ainsi que la liste des 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 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 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 au titre du réseau.. 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 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'utilisateur et des tiers le cas échéant, les coûts d'exploitation, les objectifs de qualité de service et les recettes prévisionnelles.

Article 46 - Réalisation du programme d'investissements - Conditions de réalisation du PI

Article 46-1 - Principes généraux

L'acquisition des matériels prévus au plan d'investissement ou la réalisation de travaux ne peuvent être engagés qu'après et sur la base de l'accord écrit du STIF.

L'instruction réalisée par le STIF permet, sur la base du dossier remis par l'Entreprise et d'échanges complémentaires, de valider l'opportunité de la réalisation de l'investissement, notamment sur les aspects suivants :

- cohérence avec les politiques et la programmation globale du STIF,
- pertinence des solutions techniques proposées et des caractéristiques des équipements envisagés,
- dimensionnement de l'investissement au regard de la capacité à faire de l'entreprise, des besoins spécifiques du réseau et de la stratégie d'équipement des autres réseaux connexes,
- chiffrage des coûts d'investissement et de fonctionnement,

Le versement de la subvention (ou de la fraction de C2 le cas échéant) s'effectuera en totalité au vu de copies de factures d'achat fournies par l'Entreprise ; en outre, s'agissant des véhicules :

- un courrier daté du transporteur => demande de paiement

- un extrait de l'Annexe F.4 avec surlignés les véhicules concernés par la demande
- copies cartes grises
- copies factures bus/cars
- copies factures équipements (y compris équipements visés par l'annexe F4)
- un relevé d'identité bancaire (RIB)
- le cahier des charges du véhicule de base
- 2 Photos du véhicule sur angle avant et arrière avec immatriculation visible
- Attestation de sortie des véhicules sortant en stipulant bien le devenir du matériel sortant.

Un éventuel écart entre le prix stipulé dans le plan d'investissement convenu entre les parties et la facture ne sera pas pris en considération pour le paiement ; le montant figurant dans l'Annexe F.4 est donc forfaitaire, conformément au principe de prise en charge du risque industriel par l'entreprise, le plan d'investissement prévaut.

Article 46-2 - Véhicules

L'Entreprise transmet, avant le 30 juin de l'année N-1, au STIF, pour instruction, les dossiers techniques et financiers relatifs à chacune des opérations prévues en année N.

Le STIF communique sa réponse (motivée en cas d'écart avec le plan d'investissement initial) avant le 30 novembre de l'année N moins 1. En l'absence d'écart avec le plan d'investissement initial, le défaut de réponse du STIF dans le délai imparti vaut acceptation. En cas d'écart avec le plan d'investissement initial, le défaut de réponse du STIF dans le délai imparti vaut rejet de la demande.

Chaque dossier technique et financier relatif aux véhicules prend la forme du document figurant à l'Annexe D.4. Aucun véhicule ne peut être financé si ce document n'est pas complet.

Article 46-3 - Autres équipements que le matériel roulant

L'Entreprise transmet au STIF, pour instruction, les dossiers techniques et financiers relatifs à chacune des opérations qu'elle souhaite réaliser, dans un délai minimal de 9 mois avant la date de début des travaux.

Article 47 - Réalisation du programme d'investissements – suivi de la réalisation

L'Entreprise rend compte annuellement au STIF, dans le cadre du comité de suivi et du rapport annuel, de la réalisation du programme d'investissement.

L'Entreprise tient à jour annuellement un tableau suivi du programme d'investissement présentant :

- Les dépenses d'investissement réalisées par famille/opération ;
- Les coûts prévisionnels du programme d'investissement par famille/opération.

L'Entreprise adjoint à ce tableau un commentaire permettant d'expliquer les décalages entre les dépenses réalisées et les coûts prévisionnels.

Dans le cas où l'Entreprise ne réaliserait pas l'intégralité du plan d'investissement contractuel, elle s'engage à reverser la différence entre le montant des dépenses (dotation aux amortissements et frais financiers associés) réalisées et le montant des dépenses (dotation aux amortissements et frais financiers associés) prévues au programme d'investissement. Si

l'investissement est simplement décalé, le plan d'investissement est décalé d'autant (début et fin de la comptabilisation).

Article 48 - Information en cas de modification du programme d'investissement

Dans le cas où une modification susceptible d'entraîner un risque sur le maintien en l'état de fonctionnement du système de transport est envisagée, l'Entreprise informe le STIF et lui présente les conséquences éventuelles de la modification envisagée.

Afin de permettre au STIF de veiller au respect des objectifs poursuivis, les parties conviennent de soumettre au comité de suivi les modifications significatives du programme d'investissements susceptibles d'avoir un impact sur le confort, la régularité ou la qualité de service offert aux voyageurs.

A cette fin, l'Entreprise transmet au STIF les informations et documents requis pour la bonne compréhension de ces modifications :

- Les raisons financières, techniques, réglementaires ou autres qui justifient la modification envisagée ;
- L'impact financier de la modification et les mesures à prendre, le cas échéant, pour financer le surcoût ou réaffecter les fonds ;
- L'évaluation de l'impact sur la qualité de service ;
- Les conséquences de la modification envisagée ;
- Les mesures envisagées, le cas échéant, pour résorber le retard consécutif à la modification dans la réalisation du programme d'investissements.

Le STIF se réserve le droit de solliciter la communication de documents ou d'informations supplémentaires, et de faire procéder à tout audit, notamment sur l'impact financier de la modification. L'Entreprise s'engage à transmettre ces documents ou informations dans un délai maximum de 20 jours ouvrés à compter de la demande.

En cas de modification demandée par le STIF, l'Entreprise établit une étude d'impact dans les meilleurs délais.

L'Entreprise prend en compte l'avis rendu par le comité de suivi et prend toutes les mesures utiles et requises pour s'y conformer.

TITRE VII - REGIME FINANCIER

Le STIF introduit un objectif général de transparence des coûts et de meilleure efficacité économique de la prestation transport. Dans cette perspective, le contrat constitue à la fois un outil de maîtrise de la dépense publique, et d'incitation, par des mécanismes d'intéressement, à la réalisation des engagements et à la performance de l'Entreprise.

La préoccupation de maîtrise financière est au cœur de la relation contractuelle entre le STIF et l'Entreprise. Dans l'esprit des conventions de Délégations de Service Public conclues par d'autres Autorités Organisatrices comparables et dans la perspective de l'entrée en vigueur du Règlement Européen portant Obligations de Service Public, les objectifs du régime financier présenté ci-après sont respectivement :

La clarté du mécanisme de rémunération :

- individualisation des versements du STIF par nature de charges (fonctionnement / investissement) ;
- séparation de ce qui relève de la couverture de charges par rapport à ce qui constitue un intéressement.

Sa lisibilité :

- prévisibilité des dépenses du STIF : le STIF verse un forfait indépendant du niveau réel des charges et des recettes voyageurs ;

CHAPITRE I - LA REMUNERATION

Tous les montants du contrat et de ses avenants sont exprimés en euros HT.

Article 49 - Principes généraux relatifs à la rémunération.

L'Entreprise assure l'exploitation du service de référence défini au Titre II aux conditions financières définies dans le présent Titre.

Le service contractualisé entre le STIF et l'Entreprise donne lieu à l'établissement d'un **compte financier du service**, traduisant l'équilibre économique du contrat. Il comprend l'ensemble des produits et charges supportés par l'Entreprise et fait apparaître une juste rémunération pour marge et aléas, contrepartie des risques assumés par l'Entreprise.

Le compte financier prévisionnel figure en Annexe E.1 au contrat, accompagné de ses hypothèses d'élaboration.

Le compte financier est établi selon les principes de permanence des méthodes comptables et d'auditabilité décrits au TITRE VIII -.

L'entreprise perçoit les recettes de trafic collectées, les contributions liées aux recettes reconstituées et reçoit une contribution financière du STIF, au titre de l'exécution des obligations de service public qui lui sont imposées, laissant la possibilité de réaliser un bénéfice raisonnable.

Les ressources de l'Entreprise sont les suivantes :

- **les recettes de trafic collectées et les contributions liées aux recettes reconstituées**, telles que modulées du partage de risque 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 (positif ou négatif selon les stipulations de l'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 de la moitié des dotations aux amortissements économiques de l'exercice, telles que définis en annexe (plan d'investissement ou maquette financière).

Le montant forfaitaire C2 est établi au moment de la notification du présent contrat, pour chaque année de son exécution, sur la base des charges prévisionnelles figurant en annexe (plan d'investissement ou maquette financière)

Le terme C2 est indexé chaque année par application de la formule décrite à l'Article 67-1 -, en prenant en compte l'évolution des indices arrêtés à fin septembre de l'année n.

Le montant forfaitaire de C2, exprimé en milliers d'euros H.T. 2008, s'établit avant indexation aux montants figurant dans le tableau de l'Annexe F.4.

CHAPITRE II - RECETTES DIRECTES

Article 54 - Recettes directes au titre des forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers sur support Navigo

L'Entreprise peut vendre des forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers sur support Navigo.

Le produit de la vente sont réputées être les recettes directes de l'Entreprise en l'absence de répartition entre entreprises de transport.

Les recettes directes sont déduites du montant des contributions liées aux recettes de trafic reconstituées (CRR) décrites à l'Article 50-1 -.

Les recettes directes du mois m sont déclarées au STIF le 15 du mois m+1. Elles correspondent à la somme des titres vendus valorisés au tarif public au moment de leur validité. La déclaration distingue les ventes de forfaits mensuels valables le mois m et les ventes de forfaits valables le mois m+1. De même, les ventes des forfaits hebdomadaires sont déclarées pour chaque semaine de validité. Les forfaits d'une durée inférieure à 1 semaine sont déclarés par mois de vente.

La déclaration mensuelle est faite par l'Entreprise par l'intermédiaire de son mandataire pour le compte de l'Entreprise, sur la base des données communiquées par celle-ci.

Les ventes par type de titre et par couple de zones sont déclarées mensuellement par l'Entreprise par l'intermédiaire de son mandataire à la RATP et à la SNCF le 5 du mois m+1. Cette déclaration est faite en agrégeant l'ensemble des ventes des entreprises du mandataire. Les recettes directes perçues le mois m par l'Entreprise sont déduites sur les CRR facturées le mois m+2.

Pour le forfait journalier Mobilis, les recettes de trafic de ce titre sont collectées par les entreprises publiques qui en reversent une quote-part directement à l'Entreprise ou par l'intermédiaire de son mandataire, en fonction de l'usage de ce titre sur son réseau. Cette quote-part des recettes Mobilis est prise en compte dans les recettes de trafic collectées décrites à l'Article 50-1 -.

En cas de modification des conditions de vente du forfait journalier, ces dispositions seront réexaminées par les Parties.

Article 55 - Recettes directes au titre des forfaits Imagine'R

Les recettes directes du titre Imagine'R sont attribuées à l'Entreprise en fonction de l'usage des cartes Imagine'R sur son réseau.

Les recettes directes sont déduites du montant des contributions liées aux recettes de trafic reconstituées (CRR) décrites à l'Article 50-1 -.

Article 56 - Recettes directes au titre du ticket t+

L'Entreprise peut vendre des tickets t+. Le produit de la vente par l'Entreprise à travers son réseau de vente défini à l'Article 23-1 - du présent contrat constitue ses recettes de vente ticket t+.

Les recettes obtenues par l'Entreprise après répartition entre entreprises de transport des recettes des ventes de ticket t+ en carnet (plein tarif et demi-tarif) constituent ses recettes directes.

Les recettes directes de l'Entreprise sont calculées à partir du nombre de validations divisé par 0,98 pour tenir compte du stock mort sur le ticket t+.

CHAPITRE III - INTERESSEMENT A LA VENTE

Article 57 - Financement du système de vente des dépositaires et intéressement à la vente des forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers

Le dispositif décrit ci-dessous concerne le réseau de ventes décrit à l'Article 23-2 - du présent contrat. Ce réseau de ventes est composé de dépositaires et de points de vente gérés directement par des salariés de l'Entreprise.

Pour les ventes de forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers, il utilise un terminal de rechargement nécessitant la présence d'une personne physique.

Dans ce cas, la partie fixe des coûts de vente du réseau rattaché au serveur de l'Entreprise ou de son éventuel mandataire est prise en compte par le STIF au travers du financement de l'équipement de vente (FEV).

Le FEV, calculé par point de vente, est de 17% du chiffre d'affaires annuel des forfaits mensuels hebdomadaires et journaliers (FMHJ), plafonné à 10.000 euros HT par an et par appareil de vente actif, rattaché au serveur de vente collectif. En cas de durée de rattachement inférieure à un an d'un appareil de vente, le plafond est calculé, pour cet appareil, prorata temporis du nombre entier de mois de rattachement.

La partie proportionnelle des ventes est prise en compte par le STIF sous forme de l'intéressement proportionnel à la vente (IPV). L'IPV HT vaut 4,5% du chiffre d'affaires annuel des ventes de FMHJ HT. Elle couvre notamment la rémunération des dépositaires ainsi que la participation aux frais communautaires du GIE.

Le financement de la vente HT pour chacun des points de vente est donc :

Pour un chiffre d'affaires annuel des FMHJ inférieur ou égal à 10.000 euros :

$$FV = FEV + IPV = CA * 4,5\% + CA * 17\%$$

Pour un chiffre d'affaires annuel des FMHJ supérieur à 10.000 euros :

$$FV = CA * 4,5\% + 10\ 000 * 17\%$$

Avec :

FV : Financement de la vente HT ;

CA : Chiffre d'affaires annuel des FMHJ HT.

En cas de projet de création d'un nouveau canal de distribution conformément aux dispositions de l'Article 23-5 - paragraphe 2 du présent contrat, les Parties conviennent de se rapprocher pour en étudier préalablement l'impact sur l'économie du contrat, notamment en matière de coût global de vente et d'intéressement.

Article 58 - Intéressement à la vente de la carte Imagine'R

L'intéressement est fixé à 6% de la quote-part de recettes directes du produit de la vente HT des cartes Imagine'R perçues par l'Entreprise.

Article 59 - Intéressement à la vente du Ticket t+

L'Entreprise perçoit un intéressement à la vente calculé selon la formule suivante :

-

$$\ll \text{IPV HT} = 6\% (\text{NtDT} \times \text{PtDT} + \text{NtPT} \times \text{PtPT})$$

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 -

Article 63-3 - 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 63-4 - 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 Annexes B.1 et 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 :

$$\text{Si } X_{ref_n} \leq X_n < X_{obj}, \text{ alors Bonus} = B_{\text{max}} * \frac{(X_n - X_{ref_n})}{(X_{obj} - X_{ref_n})}$$

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

Sans objet.

Article 66 - Règlement des acomptes mensuels

Les acomptes mensuels sont établis sur la base du montant des contributions C11, C13 et C2 définies aux Article 53-2 - et Article 53-3 -. Ils sont versés mensuellement, sur la base d'échéanciers annuels.

L'Entreprise transmet au STIF un échéancier des versements mensuels de l'année n, le 15 du mois de décembre n-1 et le 15 du mois précédent la hausse tarifaire pour l'année n. Lorsque les dates de versement prévues ci-après se trouvent être un jour non ouvré, les versements correspondants sont effectués le dernier jour ouvré qui précède.

L'Entreprise transmet par courrier au STIF la facture d'acompte correspondante le 20 du mois qui précède le mois de la facturation, la date figurant sur le cachet de La Poste, ou son équivalent faisant foi.

En cas de non-respect du calendrier des versements mensuels des concours publics par le STIF, le STIF verse des intérêts de retard, sur la base du nombre de jours de retard et du taux EONIA connu à la date de facturation. Tout retard dans la transmission de la facture par l'Entreprise décale d'autant la date limite de versement par le STIF.

Les contributions du STIF sont versées par le STIF selon les modalités définies aux Article 66-1 -, Article 66-3 - et Article 66-4 -.

Article 66-1 - Règlement des acomptes mensuels de la contribution C11.

Les acomptes pour la contribution forfaitaire C11 sont versés le 26 de chaque mois sur la base des montants C11n0 prévus à l'Article 53-2 -, actualisés par application de la formule suivante :

$$C11n = C11n0 * In$$

Avec In : dernière indexation définitive connue pour la contribution C11 augmentée de l'inflation prévisionnelle retenue dans le projet de loi de finances pour l'année n.

Article 66-2 - Règlement des acomptes mensuels de la contribution C12.

Les acomptes pour la contribution C12 sont versés le 26 de chaque mois sur la base des montants C12n0 prévus à l'Article 53-2 --, actualisés par application de la formule suivante :

$$C12n = C12n0 * In$$

Avec In : dernière indexation définitive connue pour la contribution C12 augmentée de l'inflation prévisionnelle retenue dans le projet de loi de finances pour l'année n.

Article 66-3 - : Règlement des acomptes mensuels des contributions liées aux recettes de trafic reconstituées.

Les acomptes pour les contributions liées aux recettes de trafic reconstituées (CRR) sont versés le 26 de chaque mois.

Ces acomptes sont calculés avec les prix de l'année en cours et sur la base des derniers comptages intégrés conformément à l'Annexe E.2.

Article 66-4 - : Règlement des acomptes mensuels de la contribution C2.

Les acomptes pour la contribution forfaitaire C2 sont versés le 26 de chaque mois sur la base des montants C2n0 prévus à l'Article 53-3 -, actualisés par application de la formule suivante :

$$C2n = C2n0 * In$$

Avec In : dernière indexation définitive connue pour la contribution C2 augmentée de l'inflation prévisionnelle retenue dans le projet de loi de finances pour l'année n.

Article 66-5 - : Règlement des subventions véhicule

Les subventions actualisées véhicules sont versées dans un délai de 3mois à compter de la réception du dossier complet (cf. Article 46-1 -).

En cas de non-respect de ce calendrier de versement par le STIF, celui-ci verse des intérêts de retard, sur la base du nombre de jours de retard et du taux EONIA connu à la date de la facturation.

Article 67 - Facturation annuelle

Article 67-1 - : Indexation.

1. La contribution C11 est indexée chaque année par application de la formule suivante :

avec $C11_n = C11_{n_0} \times K11_n$; 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 :

$$C2_n = C2_{n_0} \times K2_n ; \text{ avec } K2_n = d + e \times K11_n$$

[La valeur de d correspond aux frais financiers et celle de e correspond aux dotations aux amortissements de chaque contrat, elles figurent en Annexe F.4]

3. Le montant annuel forfaitaire de subvention véhicule est indexé chaque année par application de la formule suivante

avec $S_n = S_{n_0} \times K3_n$; avec

$$K3_n = \left(\frac{IPA \& A_n}{IPA \& A_0} \right)$$

Avec

S_{n_0} = forfait contractuel de subvention exprimé en euros 2008 pour l'année n, correspondant aux montants indiqués dans l'Annexe F.4

IPA&A : IP de l'offre intérieure des produits industriels - Autobus et autocars, (indices mensuels) (www.indices.insee.fr ; identifiant : - 1559272) ; $S_0 = 104,76$

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 - Reglement de la facture annuelle

Au 31 mars de l'année n+1 au plus tard, l'Entreprise transmet une facture récapitulative faisant apparaître pour l'ensemble des éléments constituant la contribution définitive du STIF après actualisation, les éléments suivants :

- les composantes de la contribution relative aux charges relevant des OSP :
 - la contribution « C11 » le cas échéant modifiée pour tenir compte des évolutions d'offre ;
 - la contribution C12
 - la contribution « C13 »
- la contribution relative au financement des investissements « C2 » ;
- Les contributions liées aux recettes reconstituées CRR définitives,
- les incitations financières (bonus/malus, intéressements) ;
- Les autres rémunérations éventuelles dont, le partage des risques sur les recettes défini à l'Article 50-6 - et celles liées au transfert entre titres scolaires décrit à l'Article 50-5 -.

L'Entreprise établit également un avoir correspondant :

- aux éventuelles pénalités liées à l'exécution du service définies aux Article 21-1 -, Article 21-3 -, Article 28 - et Article 75 -;
- au partage défini à l'Article 62 - si les recettes de trafic sont supérieures à l'objectif fixé de l'année n.

La facture annuelle reprend :

- le montant de la facture annuelle ;
- le montant des acomptes versés ;
- le solde à payer (avec le cas échéant les avoirs).

Le STIF règle à l'Entreprise, après vérification, le solde de l'année n entre les acomptes mensuels d'une part, la facture annuelle et l'avoir d'autre part, au plus tard dans les 45 jours suivants la réception par le STIF de la facture annuelle et de l'avoir.

En cas de désaccord, le STIF réserve le règlement du solde à hauteur du montant qu'il juge litigieux. Le cas échéant, le STIF règle, une fois le litige résolu, des intérêts de retard sur la base du nombre de jours de retard de versement.

En cas de non-respect du calendrier de versement des concours publics par le STIF, le STIF verse des intérêts de retard, sur la base du nombre de jours de retard et du taux EONIA connu à la date de la facturation.

Les factures sont accompagnées des pièces justificatives suivantes :

- les fichiers justifiant le calcul des recettes de trafic ;
- un détail du calcul des indices d'actualisation des rémunérations ;
- le calcul détaillé des bonifications et pénalités ;
- les justificatifs de paiements des Impôts et Taxes ;
- le calcul du partage des recettes de trafic ;
- le compte-rendu financier de l'exploitant intégré au rapport annuel tel que décrit à l'Article 69-3 -.

Toutes les annexes à la facture annuelle sont formellement validées par l'Entreprise.

Un modèle de facture annuelle est proposé à l'Annexe E.4.

CHAPITRE VII - FISCALITE

Article 68 - Fiscalité

Article 68-1 - : Généralités.

L'Entreprise supporte tous les impôts et taxes relatifs à l'exécution des missions qui lui sont dévolues dans le cadre du présent contrat, selon la réglementation en vigueur. Elle assume seule les pénalités liées à tout redressement fiscal éventuel concernant la gestion qui lui est confiée, consécutif à une application ou à une interprétation erronée de sa part des textes en vigueur sous réserve des dispositions 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.

L'impact de la suppression de la taxe professionnelle prévue par la loi de Finances pour 2010 sera évalué dans le courant de l'année 2010 et sera intégré au présent contrat par voie d'avenant.

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 celle-ci 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 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.

CHAPITRE III - SANCTIONS – FIN DE LA CONVENTION - INDEMNITES

Article 75 - Sanctions Pécuniaires

Après mise en demeure par voie de lettre recommandée avec accusé de réception restée sans réponse pendant 15 jours, des sanctions pécuniaires pourront être prononcées par le STIF à l'encontre de l'Entreprise, sans préjudice des dommages et intérêts auxquels celle-ci pourrait être tenue par ailleurs :

- en cas de non mise en place de la garantie prévue à l'Annexe F.3, l'Entreprise sera redevable de plein droit d'une pénalité d'un montant forfaitaire de 15000 € par mois de retard ;
- en cas de non soumission de l'un des documents que l'Entreprise est tenu de présenter au titre des présentes, l'Entreprise sera redevable de plein droit d'une pénalité d'un montant forfaitaire de 1000 € par mois de retard ;
- en cas de non communication d'informations dans l'un des documents que l'Entreprise est tenue de présenter au titre des présentes. L'Entreprise sera redevable de plein droit d'une pénalité d'un montant forfaitaire de 500 € par mois de retard, tant que les documents complets n'auront pas été communiqués au STIF ;
- en cas de non respect des conditions relatives au réemploi du matériel roulant précisées à l'Article 43-4 - du présent contrat. L'Entreprise sera redevable de plein droit d'une pénalité d'un montant forfaitaire de 10 € par kilomètre irrégulier réalisé Cette pénalité s'applique notamment à partir du premier kilomètre réalisé au-delà du seuil autorisé à l'Annexe F.4 de l'offre de référence, ou effectué – hors cas d'autorisation expresse du STIF- en dehors d'Ile-de-France ..

Le STIF peut toutefois décider de ne pas les appliquer en considération des difficultés particulières et inhabituelles rencontrées par l'Entreprise, des agissements imputables à un tiers, et des efforts déployés par l'Entreprise pour s'acquitter de bonne foi de ses obligations.

Ces pénalités sont traitées selon les règles comptables en vigueur, dans le cadre de la facture annuelle

Article 76 - Sanctions coercitives

Le STIF peut procéder à la mise en régie provisoire aux frais de l'Entreprise, sauf cas de force majeure ou causes exonératoires de responsabilité, dans les hypothèses suivantes :

- La sécurité publique vient à être compromise. L'exécution d'office est précédée d'une mise en demeure restée sans effet dans un délai fixé par le STIF et approprié au cas d'espèce.
- Si le service n'est pas exécuté ou s'il n'est exécuté que partiellement, le STIF peut également prendre provisoirement, aux frais de l'Entreprise, toutes les mesures nécessaires à la continuité de l'exploitation du service.

Article 77 - Sanction résolutoire.

Sauf cas de force majeure ou causes exonératoires de responsabilité, le STIF peut résilier la convention de plein droit et sans qu'il soit besoin de remplir aucune formalité judiciaire, notamment dans les cas suivants :

- liquidation judiciaire de l'Entreprise ;
- dissolution de l'Entreprise ;
- cession du bénéfice du présent contrat à un tiers sans son autorisation ;
- radiation devenue définitive de l'Entreprise du registre des transports valant interdiction pour cette dernière d'exercer l'activité de transport public routier ;
- interruption non justifiée de plus de 30 jours consécutifs de l'exploitation de tout ou partie des services ;
- manquement grave ou répété des engagements contractuels pris par l'Entreprise à travers le présent contrat, après une mise en demeure non suivie d'effet dans le délai d'un mois ;
- manquement grave ou répété en matière de sécurité, et notamment de défaut grave d'entretien des installations ou du matériel mettant en péril les usagers par l'Entreprise.

La résiliation requiert une délibération du Conseil du STIF, notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception. Cette mesure devra être précédée d'une mise en demeure restée sans effet dans le délai de 10 jours.

En cas de résiliation anticipée et quel qu'en soit le motif, toutes dispositions stipulées au présent contrat qui en régleraient la fin trouveront à s'appliquer pleinement.

Article 78 - Résiliation.

Le STIF peut résilier unilatéralement le présent contrat à tout moment pour des motifs d'intérêt général. Cette résiliation est notifiée à l'Entreprise par lettre recommandée avec accusé de réception et moyennant un préavis de neuf (9) mois.

En cas de rupture anticipée du présent contrat à l'initiative du STIF pour des motifs d'intérêt général, celui-ci s'engage à verser à l'Entreprise, en réparation du préjudice subi, une indemnité conforme à la législation et aux principes jurisprudentiels en vigueur.

Les sommes dues à l'Entreprise au titre du présent article sont versées dans les trois mois de la date de résiliation.

De la même façon, l'Entreprise peut résilier le contrat moyennant un préavis de neuf (9) mois à tout moment des présentes, sans préjudice des dommages et intérêts auxquels celle-ci peut être tenue par ailleurs.

Article 79 - Sort des biens en fin de convention.

Article 79-1 - Biens appartenant au STIF.

A l'échéance normale ou anticipée du contrat, l'Entreprise est tenue de remettre au STIF, en état normal d'entretien et à titre gratuit, tous les biens et équipements mis à sa disposition par le STIF, sur le fondement de l'Article 38 - et des 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 tout ou partie du matériel roulant qu'il jugerait nécessaires à l'exploitation, à sa valeur contractuelle nette des amortissements contractuels, minorée de la quote-part des subventions qui restent à reprendre.

Ainsi, l'entreprise restitue au STIF la part des subventions qui lui ont été versées et non reprises en fin de contrat.

2 mois avant la fin du contrat, un expert choisi d'un commun accord par 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 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 - Dans le cadre 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, à compter de 2017, les lignes de transport de voyageurs par autobus seront attribuées après mise en concurrence en région Île-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 ne serait insérée 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 notamment 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.

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...).

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 donnée 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.

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 conformité avec les stipulations du présent article les contrats passés avec des tiers avant la conclusion du présent contrat.

Il est bien entendu que lesdites stipulations 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) ;
- les baux immobiliers conclus par l'Entreprise.

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.

En cas de fusion de l'entreprise ou de sa maison mère avec une société tierce, les parties se rencontreront pour impacter dans le contrat les économies en résultant.

Article 84 - Recours à la procédure d'avenant.

Article 84-1 - Cas général.

Le présent contrat et ses annexes autres que celles listées à l'Article 84-2 - ne peuvent être modifiées que par voie d'avenant écrit et signé par les personnes dûment habilitées à cet effet par chaque parties.

Article 84-2 - Cas particulier.

Les Annexes susceptibles d'être modifiées par simple accord entre le STIF et l'Entreprise, sans qu'il soit nécessaire de passer un avenant au présent contrat sont :

- Annexe A.2: Règlement d'exploitation
- Annexe A.3: Service de référence
- Annexe A.4: Autres Conventions
- Annexe A.5: Tableau de bord 1-Suivi de la non-réalisation

- Annexe A.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 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.6: Réseau de dépositaires ; ;
- Annexe C.7: Réseau d'Agences
- Annexe D.1: Etat du parc de véhicules
- Annexe D.2: Plan d'investissement
- Annexe D.3: Etat des lieux et inventaire
-
- Annexe E.2: Evaluation du trafic par les comptages
- Annexe E.4: Modèle de facture de régularisation annuelle
- Annexe F.1: Marques
- Annexe F.2: Tableaux du rapport annuel (volet général et volet financier)

Ces modifications sont notifiées par courrier simple à l'Entreprise.

Dans ces cas, si la modification apportée a une conséquence économique, les Parties conviennent de se rapprocher pour en mesurer les effets et, éventuellement, en tenir compte par voie d'avenant.

Article 85 - Procédure de conciliation.

En cas de litige né de l'interprétation ou de l'exécution de la présente Convention, les parties pourront mettre en œuvre, sans que ce soit un préalable obligatoire à toute contestation juridictionnelle, une procédure de conciliation selon les modalités suivantes :

- La mise en œuvre de la procédure est décidée par l'une ou l'autre partie
- Chaque partie désigne un expert dans les 10 jours qui suivent,
- Les experts remettent leurs conclusions aux parties sous 10 jours,

La consultation des experts constitue un avis qui ne s'impose pas aux parties.

Article 86 - Redressement, liquidation judiciaire et contrôle fiscal.

L'Entreprise porte sans délai à la connaissance du STIF l'ouverture d'une procédure de redressement ou de liquidation judiciaire à son encontre, ainsi que le résultat même provisoire de tout contrôle fiscal.

Article 87 - Jugement des contestations.

Sous réserve des stipulations de l'Article 85 -, les contestations qui s'élèvent entre le STIF et l'Entreprise au sujet de l'interprétation et de l'exécution du présent contrat, sont soumises au Tribunal Administratif de Paris.

Article 88 - Election de domicile.

Pour l'application des dispositions du présent contrat, les parties font élection de domicile :

- le STIF, en son siège administratif, 41 rue de Châteaudun 75009 Paris ;
- l'Entreprise, en son siège social.

Les notifications ou mises en demeure faites entre les parties au titre des dispositions du présent contrat sont valablement effectuées par lettre recommandée avec avis de réception, adressée à leur domicile respectif dans le ressort de l'exploitation.

Article 89 - Non validité partielle.

Si une ou plusieurs dispositions du présent contrat se révélaient nulles ou étaient tenues pour non valides ou déclarées telles en application d'une loi, d'un règlement ou d'une décision définitive d'une juridiction compétente, les autres dispositions gardent toutes leurs force et leur portée sauf si la ou les dispositions invalides présentaient un caractère substantiel et que leur disposition remettait en cause l'équilibre contractuel.

Les parties feront leurs meilleurs efforts pour substituer à la disposition invalidée une disposition aussi valide que possible ayant un effet équivalent.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

Les entreprises CEAT et SETRA.

TABLE DES ANNEXES

A. OFFRE	100
Annexe A.1 Liste des lignes exploitées dans le cadre de la présente convention ;	100
Annexe A.2 Cahier des charges Régional et Règlement d'exploitation ...	101
Annexe A.3 Service de référence	102
Annexe A.4 Autres Conventions	103
Annexe A.5 Tableau de bord 1-Suivi de la non-réalisation.....	104
Annexe A.6 Tableau de bord 2-Suivi de l'offre de référence	105
B. QUALITE DE SERVICE.....	106
Annexe B.1 Système de qualité de service et indicateurs et tableaux de bord	106
Annexe B.2 Synthèse des bonus malus par indicateurs	107
Annexe B.3 Protocole sur les échanges de données entre l'entreprise et la base de données communautaire du STIF et annexe technique	108
Annexe B.4 Plan d'information voyageurs pour la continuité du service	109
Annexe B.5 Modalités de remboursement des voyageurs en cas de grève	110
Annexe B.6 Tableau de bord-Suivi du remboursement voyageur.....	111
Annexe B.7 Formulaire des réclamations PMR.....	112
Annexe B.8 Information voyageurs	113
Annexe B.9 Application de la norme SIRI en Ile-de-France	114
Annexe B.10 Procédure d'alerte	115
C. TARIFICATION	116
Annexe C.1 Données de validation et indicateurs de qualité associés ...	116
Annexe C.2 Conventions spécifiques	117
Annexe C.3 Charte du système télébillettique NAVIGO	118
Annexe C.4 Procédures de gestion du Ticket t+ ;	119
Annexe C.5 Carte scolaire.....	120
Annexe C.6 Réseau de dépositaires ;	121
Annexe C.7 Réseau d'Agences	121
Annexe C.8 Cahier des charges relatif à la gestion communautaire des produits tarifaires	121
Annexe C.9 Equipements de vente NAVIGO.....	121
D. BIENS ET INVESTISSEMENTS.....	122

Annexe D.1	Etat du parc de véhicules.....	122
Annexe D.2	Plan d'investissement.....	123
Annexe D.3	Etat des lieux et inventaire.....	124
Annexe D.4	Modèle contractuel de « dossier technique » à faire valider avant tout achat de véhicule	124
Annexe D.5	Âge du parc	124
E.	REGIME FINANCIER	125
Annexe E.1	Compte financier prévisionnel du contrat (annexe confidentielle) 125	
Annexe E.2	Evaluation du trafic par les comptages	126
Annexe E.3	Objectifs de recettes voyageurs.....	127
Annexe E.4	Modèle de facture de régularisation annuelle	128
F.	AUTRES ANNEXES	129
Annexe F.1	Marques	129
Annexe F.2	Tableaux du rapport annuel (volet général et volet financier)130	
Annexe F.3	Garantie bancaire / Engagement de la Société Mère.....	131
Annexe F.4	Spécificités du réseau	131
Annexe F.5	Schéma Directeur d'Accessibilité - Lignes retenues et échancier proposé	131
Annexe F.6	Charte d'habillement	131
Annexe F.7	Prescriptions relatives à l'équipement des véhicules	131

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2010/0378

Séance du 7 juillet 2010



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 / CONVENTION PARTENARIALE
RESEAU CASQY

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 Île-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ;
- VU** 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° 2010/00378 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 1^{er} juillet 2010 et de la Commission économique et tarifaire du 2 juillet 2010;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver le contrat d'exploitation de type 2 pour le Réseau CASQY joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'approuver la convention partenariale pour le Réseau CASQY jointe à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec les sociétés SQYBUS, Cars Perrier et SAVAC

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention partenariale et ses annexes avec la Communauté d'Agglomération de Saint Quentin-en-Yvelines

ARTICLE 5 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jean-Paul Huchon', written over the printed name.

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

SQYBUS, société anonyme des Transports de Saint Quentin-en-Yvelines au capital de 40 448 €, inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 387 950 322 dont le siège social est situé à Trappes (78197), 9 avenue Jean-Pierre Timbaud, représentée par son Président, Monsieur Emmanuel ANSART, dûment habilité aux fins des présentes, agissant ès qualités de **Mandataire du Groupement**.

d'une seconde part,

La société SAVAC, société anonyme au capital de 600 000 € inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 679 801 605 dont le siège est situé à Chevreuse (78460), 37 rue Dampierre, représentée par son Président, Monsieur Géric BIGOT.

d'une troisième part

La société les Cars Perrier, société anonyme au capital de 200 000 €.inscrite au RCS de Versailles sous le numéro 589 725 266, dont le siège social est situé à Trappes (78197), 9 avenue Jean-Pierre Timbaud représentée par son Président, Madame Catherine CHARDON.

d'une quatrième part

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 - COMMUNICATION43

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 BIENS48

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'ENTREPRISE51

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 REMUNERATION56

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 DIRECTES63

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 VENTE65

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 REFERENCE67

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 SERVICE69

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.

A partir de 2011, les effectifs de contrôle sont intégrés directement dans la maquette financière du contrat au titre d'une prestation de transport.

Un avenant au présent contrat sera conclu pour prendre le relais de la convention pour une politique de prévention sur les lignes de bus desservant les territoires en Politique de la ville à compter de 2011.

Article 17 - Prévention et sûreté

La sûreté comprend non seulement la lutte contre les atteintes aux personnes et aux biens, mais implique également un traitement du sentiment d'insécurité.

Afin d'atteindre ces objectifs, la politique de sûreté de l'entreprise repose avant tout sur une politique de prévention intégrant toute la chaîne de sûreté.

L'entreprise met en œuvre les politiques correspondantes après accord du STIF, dans une approche globale incluant l'ensemble des acteurs institutionnels participant à la sécurité publique.

A ce titre, l'entreprise est partie prenante des dispositifs partenariaux, dont le cadre privilégié est celui des contrats régionaux, départementaux et locaux de sécurité.

A partir des diagnostics existants, les besoins en termes de sûreté sur le réseau se traduisent à travers le(s) deux) objectif(s) suivant(s) :

- le renforcement du travail de prévention et des actions de sensibilisation ;

- le maintien d'une présence humaine rassurante. [*Commentaire : ce point devra être supprimé des contrats concernant les réseaux ne desservant pas de territoires classés en « Politique de la ville »*]

1. Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'entreprise

Renforcement du travail de prévention et des actions de sensibilisation :

L'entreprise met la prévention au cœur de la chaîne de sûreté, qu'elle déploie en partenariat avec les forces de police et l'ensemble des acteurs institutionnels.

L'entreprise appuie sa politique de prévention sur un plan d'actions de prévention présenté annuellement au STIF. Ce plan comprend :

- un diagnostic sûreté annuel ;
- un bilan du plan d'actions de l'année précédente ;
- des actions de sensibilisation auprès de tous les publics dispensées par des agents de l'entreprise en relation avec les usagers, sur la base du partenariat institutionnel privilégié des contrats de sécurité ;
- des actions de communication ;
- des propositions de toutes autres actions de prévention (traditionnelles ou novatrices).

Le plan d'actions (y compris le bilan circonstancié de l'année écoulée) et ses modalités de mise en œuvre sont présentés annuellement au STIF en comité de suivi.

Amélioration du sentiment de sécurité sur l'ensemble des espaces de transport :

L'entreprise garantit, notamment par une présence humaine efficace, une ambiance rassurante sur l'ensemble des espaces de transport :

- par une présence humaine visible dans les véhicules et gares routières par les personnels d'accueil [*Commentaire : ce point devra être supprimé des contrats concernant les réseaux ne desservant pas de territoires classés en « Politique de la ville »*] ;
- par l'entretien de ces espaces et une intervention rapide en cas de dysfonctionnement (propreté, éclairage, information voyageur) ;
- par des actions concrètes visant à une meilleure protection du matériel roulant et des espaces de transport à l'encontre des actes de vandalisme.

2. Informations à communiquer au STIF :

Prévention :

- plan annuel d'actions de prévention, bilan en fin d'année (définition des actions et des objectifs, programme prévisionnel annuel, moyens humains affectés) ;
- cessations partielles ou totales d'activités dues à des problèmes de sécurité par ligne de bus ;
- bilan annuel spécifique sûreté.

Statistiques sûreté :

- atteintes physiques sur agents ;
- dégradations de biens ;
- ratio atteintes physiques / nombre de voyages ;
- nombre d'enregistrements d'incidents par caméras de vidéosurveillance embarquée avec mise à disposition des autorités compétentes.

Information du STIF en cas d'incident grave ou de crise :

- L'entreprise s'engage à informer le STIF en cas d'incident grave ou de crise sur son réseau, dans le respect de la procédure d'alerte définie en Annexe B.10 à la convention.

Suivi des investissements :

- bilan annuel de la programmation et du suivi de la réalisation des investissements.

3. Suivi des indicateurs de qualité de service :

- Disponibilité des équipements (équipements de sûreté) ;
- Lien avec les indicateurs : Etat et netteté intérieurs et extérieurs des véhicules, et taux de contrôle.

Article 18 - Lutte contre la fraude.

1. Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'Entreprise :

La lutte contre la fraude est une des priorités du STIF et de l'Entreprise. Le STIF fixe les objectifs généraux de lutte contre la fraude et définit plus particulièrement les exigences minimales de sécurité.

L'Entreprise a la responsabilité opérationnelle de la lutte contre la fraude dans le réseau qu'elle exploite. Elle s'engage à mettre en place les équipements et agents nécessaires au contrôle des titres de transport et poursuivre ou faire poursuivre conformément aux textes en vigueur les voyageurs en infraction. Les règles et le montant de l'amende encourue doivent être affichés à bord des véhicules.

Compte tenu de l'interdépendance des réseaux, l'entreprise s'engage à collaborer efficacement avec les autres entreprises de transport d'Ile de France afin d'harmoniser les règles dans ce domaine, notamment en termes de régularisation des contrevenants et de règles de validation.

Dans ce cadre l'entreprise doit :

- assurer une norme minimale d'effort de contrôle ;
- mettre en place des équipes d'au minimum 2 agents de contrôles par véhicule contrôlé ; ces agents peuvent être recrutés en interne ou faire partie d'une structure externe ;
- adapter l'intensité des contrôles par période horaire en fonction des pics de fraude qui sont historiquement constatés (heure de pointe, soirée, week-end) ;
- assurer au personnel en place des formations régulières, notamment sur les différents aspects de la lutte contre la fraude ;
- conduire des actions d'information des voyageurs sur les titres de transports existants et sur les sanctions passibles en cas de fraude ;
- conduire, dans la mesure du possible, des opérations ciblées et sécurisées (afin de sécuriser les opérations de contrôle et de diminuer le phénomène de fraude, certaines opérations peuvent être menées conjointement avec la police), ces opérations nécessitant un accroissement ponctuel du personnel de contrôle.

2. Informations à communiquer au STIF :

- Aspect quantitatif de la fraude :
 - nombre et taux de fraudeurs constatés
 - nombre et taux de fraudeurs réels estimés en cas d'enquête réalisée par l'Entreprise
 - courbe de l'évolution de la fraude constatée sur l'année écoulée et si elle existe sur les 5 dernières années
 - information de synthèse sur la saisonnalité de la fraude par tranche horaire et période (semaine, soirée, week-end).

- Aspect financier de la fraude :
 - coûts constatés et/ou réels estimés (perte de recette)
 - coûts des moyens mis en place pour lutter contre la fraude
 - taux et coûts de recouvrement des amendes.

- Action sur la fraude et prévention :
 - Action sur les causes externes au transport (ex : comportement sportif, ludique, effets de bande, attitude de défi, ...) ;
 - Action sur les causes internes au transport (ex : pièges tarifaires, obstacles matériels, ...)
 - Moyens humains et matériels mis en œuvre pour lutter contre la fraude
 - Bilan des actions mises en place et perspectives
 - Taux de contrôle
 - Lien avec les indicateurs Disponibilité des Equipements (valideurs et équipements de sûreté existants) et Attitude Conducteur traités.

CHAPITRE III - Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité

Article 19 - Equipement et suivi des véhicules.

1. Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'Entreprise :

- Les véhicules doivent être équipés de l'ensemble des équipements embarqués nécessaires au transport des voyageurs dans des conditions de voyage optimales :
 - Valideurs de titre de transport ;
 - Boutons de demande d'arrêt ou affichette indiquant la démarche à suivre ;
 - Bouton de commande de porte lorsqu'ils existent ;
 - Palettes ou dispositifs d'aide à l'embarquement des personnes à mobilité réduite (au fur et à mesure du déploiement de ces équipements) ;
 - Equipements de sûreté (au fur et à mesure du déploiement de ces équipements) ;
 - Dispositifs dynamiques d'information visuelle, d'information sonore, de Haut-parleur à la porte avant (au fur et à mesure du déploiement de ces équipements).
- L'Entreprise est responsable de la gestion et du maintien en état de marche des véhicules et des équipements embarqués, y compris 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 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 23-7 - Le Pass'Local

Le Pass'Local est un titre de transport fondé sur le ticket t+ en carnet plein-tarif, il représente une réserve illimitée de tickets utilisable uniquement par son titulaire. Le Pass'Local est

spécifique à chaque réseau, il est valable un an calendaire sur le périmètre des lignes de bus objet du présent contrat.

Le Pass'Local est constitué d'une carte personnalisée accompagnée d'un coupon de circulation local permettant de valider le titre au début de chaque trajet tel que décrit à l'article 21-3.

Le Pass' Local permet notamment aux collectivités de proposer à certaines catégories de voyageurs qu'elles auront préalablement définies, avec ou sans participation financière du bénéficiaire, un titre de transport utilisable dans le périmètre de l'offre de référence.

L'usage du Pass'Local est limitée au 31 décembre 2012, le STIF ayant comme objectif de mettre en œuvre, au plus tard à cette échéance, une solution pérenne sur support Navigo.

Les collectivités délivrent le Pass'Local par l'intermédiaire de l'Entreprise selon un modèle unique (« Pass'Local – Nom du réseau »).

Les modalités relatives à la gestion et au financement du Pass'Local sont détaillées dans la convention partenariale liant le STIF, l'Entreprise et la Collectivité et annexée au présent contrat.

Article 24 - Gestion communautaire

Article 24-1 - Cahier des charges relatif à la gestion communautaire des produits tarifaires

Certains produits tarifaires sont gérés en commun par les exploitants des services de transports publics de voyageurs. L'Entreprise participe à la gestion communautaire de ces produits tarifaires.

L'Annexe C.8 décrit les modalités d'organisation de la gestion des activités communautaires de distribution des produits tarifaires, soit :

- la gestion des titres (spécification technique et fonctionnelle des supports, distribution et gestion de certains supports, distribution et gestion de certains contrats, distribution et gestion de certains droits tarifaires, gestion et développement du SIG NAVIGO) ;
- la gestion de la relation avec les clients porteurs de supports télébillettiques ;
- la gestion de l'interopérabilité (traitement des titres de transport, interopérabilité technique des équipements de distribution, validation et contrôle) ;
- la sécurité télébillettique.

Article 24-2 - Charte du système télébillettique Navigo

La sécurité et l'interopérabilité du système télébillettique d'Ile-de-France, appelée « système Navigo », sont organisées dans une charte appelée « Charte du système télébillettique NAVIGO ».

L'Entreprise adhère à la Charte du système télébillettique NAVIGO, jointe en Annexe C.3 du présent contrat, et s'engage à la respecter.

L'Entreprise doit se faire représenter au sein des organes de pilotage de la charte par un de ses membres.

Elle s'engage, en outre, à faire respecter ladite Charte par toute personne, physique ou morale, qu'elle autorise à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du système Navigo, en intégrant des dispositions en ce sens dans les contrats qu'elle passe avec ces personnes.

TITRE V - REALISATION DU SERVICE DE REFERENCE

CHAPITRE I - REALISATION DE L'OFFRE DE REFERENCE.

Article 25 - Continuité du service.

L'Entreprise assure la continuité du service de référence, sauf cas de force majeure, en particulier :

- sur le plan technique, la continuité du service est assurée par la mobilisation des moyens nécessaires au maintien en état de fonctionnement des installations fixes et des véhicules. Ces moyens font partie des charges de production et sont soumis le cas échéant aux expertises nécessaires, tant à l'initiative du STIF qu'à celle de l'Entreprise ;
- sur le plan social, l'Entreprise s'engage à mettre en œuvre et à favoriser les mécanismes existants dans l'entreprise pour la prévention des conflits, en privilégiant par la même la qualité du dialogue social et la poursuite de la politique contractuelle.

En cas de défaillance dans la continuité du service, l'Entreprise s'engage à diffuser le plus rapidement et le plus complètement possible les informations nécessaires aux voyageurs, et à les conseiller sur les itinéraires de substitution possibles.

Article 26 - Information du STIF sur les perturbations significatives

Le STIF est tenu informé dans les meilleurs délais des incidents significatifs ou des situations de crise, et notamment de tout accident lié directement à l'offre de référence entraînant une blessure grave ou un décès.

Article 27 - Mesure de réalisation de l'offre de référence.

La mesure de la réalisation de l'offre de référence porte sur la production kilométrique du service de référence, actualisée des modifications pérennes, (Article 11-3 -), comprenant notamment celles des différents avenants effectués au cours du contrat.

Le calcul de l'offre se fonde sur un système déclaratif, par l'Entreprise, établi à partir des services non réalisés par ligne (Annexe A.5).

L'Entreprise est tenue :

- d'établir les km commerciaux contractuels KCC non faits, au moyen de la main courante ou de tout autre moyen garantissant la continuité des séries historiques ;
- de calculer par an le nombre de KCC et le taux de non réalisation qui en résulte au regard de l'offre contractuelle contenue dans du service de référence, conformément à l'Annexe A5 ;
- d'identifier et de quantifier les causes de non réalisation de l'offre en distinguant :
 - les causes dites de « type A » et notamment l'indisponibilité du personnel, les incidents matériels et les aléas de circulation ;
 - les cas spécifiques des grèves dans l'Entreprise (« type B ») ;
 - les cas de force majeure et assimilés (« type C »).

En cas de mise en œuvre de moyens de substitution, les courses sont réputées faites.
L'Entreprise s'engage à produire l'Annexe A.5 par trimestre, au plus tard le 30 du premier mois du trimestre suivant. Au dernier trimestre, cette annexe produite au plus tard le 31 janvier, devra cumuler l'ensemble de l'information demandée sur la production non-réalisée de l'année.

Les résultats transmis au STIF ainsi que les méthodes employées pour les recueillir pourront faire l'objet à tout moment de missions d'audit à la demande du STIF.

Article 28 - Pénalités pour non réalisation de l'offre de référence (hors grève).

Cet article ne s'applique pas en temps de grève.

Des pénalités sont appliquées pour non réalisation dans les cas de type A.

L'Entreprise encourt une pénalité pour non réalisation de l'offre pour les KCC non réalisés.

La pénalité est proportionnelle au kilométrage de la course.

Entre 100% et 99,7% de KCC réalisés, l'entreprise n'encourt aucune pénalité.

Entre 99,7% et 99% de KCC réalisés l'entreprise se voit appliquer une pénalité de 5 euros par kilomètre non réalisé.

En deçà de 99% de KCC réalisés l'entreprise se voit appliquer une pénalité de 10 euros par kilomètre non réalisé.

Article 29 - Engagement de service et d'information par l'Entreprise en cas de grève.

1. Plan de transport adapté :

Conformément à la loi n°2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs, en cas de perturbations significatives résultant d'un préavis de grève pour un jour donné, (hors cas de grève pour problèmes de sécurité publique consécutifs à des agressions de voyageurs ou de personnel de l'entreprise), l'Entreprise s'engage à assurer 50% de l'offre de référence d'un jour normal sur l'ensemble de ces lignes.

Selon le niveau de conflictualité, l'Entreprise met en place un plan de transport adapté, dont le niveau de service est de 50% de l'offre de référence pour l'ensemble de ces lignes. Le plan de transport adapté détermine l'amplitude et la fréquence des dessertes.

Dans ce cas et lorsque l'indicateur de régularité existe, sa mesure est neutralisée.

En cas de grève entraînant des perturbations de plus d'une journée, l'Entreprise s'engage à proposer aux voyageurs des moyens de substitution, dans la mesure de la disponibilité de ces derniers.

2. Plan d'information des voyageurs :

L'Entreprise s'engage à délivrer aux voyageurs, au plus tard 24 heures avant le début d'une perturbation prévisible, une information gratuite, précise et fiable par les différents médias (téléphone non surtaxé, internet si possible).

L'information sur les prévisions de circulation est affichée aux points d'arrêts et à bord des véhicules et disponible également auprès du centre d'informations téléphoniques de l'Entreprise.

Les prévisions de service modifié sont transmises au STIF 24 heures avant leur mise en application. L'information devra être actualisée pour prendre en compte l'évolution de la perturbation.

L'Entreprise élabore un plan d'information des voyageurs qui est basé sur :

- la fiabilité de la prévision annoncée 24 heures avant le début de la perturbation ;
- le respect du plan d'information des voyageurs joint en Annexe B.4.

3. Remboursement des voyageurs :

En application de l'article 9 de la loi précitée, l'Entreprise s'engage à rembourser les voyageurs porteurs d'abonnement hebdomadaires, mensuels ou annuels en cas de défaut d'exécution du plan de transport ou du plan d'information demandés par le STIF, lorsqu'elle est directement responsable de ce défaut d'exécution.

Ce remboursement des voyageurs est à la charge de l'Entreprise. Ses modalités sont précisées dans l'Annexe B.5.

4. Audits et contrôles :

L'Entreprise transmet au STIF les données de référence permettant de vérifier l'exécution du plan de transport adapté et du plan d'information.

Ces résultats sont transmis au STIF à J+10 après la fin de la grève et sont récapitulés dans le tableau de bord trimestriel.

L'exécution du service un jour de grève, les résultats transmis au STIF ainsi que les méthodes employées pour les recueillir peuvent faire l'objet de missions d'audit à la demande du STIF. L'Entreprise reçoit communication des résultats obtenus.

L'Entreprise communique au STIF, au 15 du mois suivant la période de grève, l'Annexe B.6 où sont récapitulées les données quantitatives concernant le remboursement voyageur.

CHAPITRE II - QUALITE DE SERVICE

Article 30 - Principe généraux.

Dans le cadre du cycle contractuel prévu au Cahier des charges régional, la qualité de service est un élément majeur du service public de transports de voyageurs.

La première génération de contrat (contrats de Type I) avait pour objectif de mettre en place un système commun d'évaluation de la qualité de service. Il était basé sur des objectifs raisonnables, avec des paliers permettant d'inciter les entreprises moins sensibilisées, à une situation plus harmonisée avec celles ayant déjà une démarche qualité aboutie.

La base commune d'indicateurs qui constituait le système de qualité de service du contrat de Type 1 demeure dans le présent contrat, enrichie de plusieurs indicateurs. Les niveaux d'exigences sont par ailleurs relevés, ayant normalement été atteints par chaque entreprise au passage de la première à la deuxième génération de contrat.

L'objectif du présent contrat est, après la mise en place de la première phase, d'aboutir à un système plus abouti fonctionnant pleinement.

Trois thèmes sont complétés par de nouveaux indicateurs :

- Régularité et gestion des correspondances ;
- Information en temps réel et en cas de situation perturbée imprévue ;
- Disponibilité des équipements (introduction dans la mesure des nouveaux équipements)

Ils doivent permettre d'établir un lien entre les investissements réalisés, les coûts d'exploitation qui en découlent et le niveau de qualité de service attendu. Ainsi la plupart des nouveaux indicateurs correspondent à des équipements mis en service pour améliorer la qualité du service produit et dont l'entreprise à la charge du bon fonctionnement.

Article 31 - Thèmes prioritaires de la qualité de service.

Les engagements qualité portent sur les six thèmes suivants :

- 1) La régularité et la gestion des correspondances avec les modes ferrés (départs décalés) ;
- 2) L'information des voyageurs, et notamment en situation perturbée prévue ou imprévue ;
- 3) L'équipement et le suivi des véhicules, notamment concernant l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite ;
- 4) Le confort et la netteté/propreté des véhicules ;
- 5) L'attitude commerciale de l'Entreprise et de ses personnels, et notamment l'attitude du conducteur et la réponse aux réclamations ;
- 6) La lutte contre la fraude.

Article 32 - Critères d'appréciation de la qualité de service (indicateurs).

La qualité de service est appréciée au travers d'un ensemble d'indicateurs se référant pour la plupart à la dernière norme européenne relative à la qualité de service dans les transports. L'objectif des indicateurs retenus dans le cadre des différents contrats est de mobiliser les entreprises et leur personnel dans une démarche concrète d'amélioration de la qualité de service rendue aux voyageurs.

Tous les indicateurs suivis sont soumis à incitation financière. Seul l'indicateur « Taux de contrôle » n'est pas soumis à incitation financière.

Le calcul du bonus-malus associé à la qualité de service est décrit à l'Article 64 - du présent contrat.

Parmi les nouveaux indicateurs du présent contrat, deux seront définis en 2009:

- Indicateur « Départs décalés » ;
- Indicateur « Information en cas de situation perturbée imprévue ».

Compte tenu des difficultés pour définir ces deux indicateurs, il est nécessaire de travailler avec les entreprises pour trouver la méthode de mesure la plus adaptée.

En ce qui concerne l'indicateur sur l'information en cas de situation perturbée imprévue, il convient d'étudier les méthodes de mesure des entreprises qui expérimentent déjà cet indicateur pour définir les cas de situation perturbée imprévue et trouver un engagement satisfaisant pour les voyageurs.

Quant à l'indicateur sur les départs décalés, il est étroitement lié à l'indicateur régularité et la mise en place du premier risque d'impacter sur le résultat du second. Il convient donc dans un premier temps de mettre en œuvre l'indicateur régularité pour toutes les entreprises, et d'expérimenter la mesure des départs décalés avec quelques entreprises.

Pour ces deux indicateurs, une réflexion associant le STIF et les entreprises avancées sur ces sujets est menée en 2009.

Par ailleurs, trois indicateurs déjà suivis à titre informatif (dont un, la régularité, par une partie seulement des entreprises) sans incidence financière dans le Contrat de Type 1, seront désormais suivis soumis à bonus – malus :

- « Régularité » ;
- « confort de conduite » ;
- « réponse aux réclamations ».

Pour certains indicateurs, le bonus-malus est assorti de pénalités en cas de situations considérées comme inacceptables.

Le calcul des pénalités pour situation inacceptable est décrit à Article 64-2 - du présent contrat.

Article 33 - Modalités de mesures.

La définition et les modalités de mesures de chaque indicateur sont décrites à l'Annexe B.1 du présent contrat relative au système de qualité de service et aux « fiches indicateurs ».

Ces mesures sont à la charge de l'entreprise. Elles sont réalisées en interne à l'entreprise ou externalisées à un prestataire selon les principes définis dans les fiches indicateurs.

Un seuil minimal de mesures à effectuer est défini dans la fiche indicateur.

L'ensemble de ces mesures fait l'objet d'un tableau de bord rempli sur une base trimestrielle par l'Entreprise et transmis annuellement au STIF conformément à l'Annexe B.1.

L'Annexe B.1 du présent contrat est finalisée en 2009 pour les indicateurs dont la méthode de mesure n'est pas encore définie lors de la signature du contrat.

Dans ce cas, l'Annexe B.1 peut être modifiée par simple accord entre le STIF et l'Entreprise, moyennant un échange écrit.

Le tableau ci-après présente en conséquence la liste des indicateurs suivis avec incidence financière dans le présent contrat ainsi que les situations inacceptables.

Indicateurs soumis à bonus - malus		
thème	indicateurs	Situation inacceptables
Régularité et Gestion des correspondances	Régularité/Ponctualité	+ 2 situations inacceptables
	Gestion des départs décalés	
Information voyageur	Information théorique aux points d'arrêt	+ 1 situation inacceptable
	Information théorique à bord des véhicules	+ 1 situation inacceptable
	Information temps réel aux points d'arrêt	
	Information temps réel à bord des véhicules	
	Information en cas de situation perturbée imprévue	
Equipement et suivi des véhicules	Taux de disponibilité des équipements embarqués	
Confort et netteté/propreté des véhicules	Etat et netteté intérieure et extérieure des véh.	
Attitude commerciale de l'entreprise et de ses personnels	Attitude conducteur	+ 4 situations inacceptables
	Confort de conduite	
	Réponse aux réclamations	
Indicateur non soumis à bonus - malus		
Lutte contre la fraude	Taux de contrôle	

Article 34 - Niveau de service et intéressement.

1. L'objectif fixé correspond au niveau de qualité de service minimum requis. Celui-ci est encadré par une valeur supérieure et une valeur inférieure :

La valeur supérieure correspond au bonus maximal ;

La valeur inférieure correspond au malus maximal ;

Entre ces deux valeurs l'entreprise perçoit un bonus ou un malus proportionnel.

Ces valeurs sont fixées en début de contrat. Des objectifs intermédiaires peuvent être fixés en fonction du niveau de départ. Dans ce cas les bornes supérieures et inférieures respecteront les mêmes écarts que celles de l'objectif final, et donneront lieu à incitation financière de la même manière

L'enveloppe financière totale dédiée à l'intéressement est relevée par rapport au contrat type 1 pour tenir compte du nombre plus important d'indicateurs suivis et soumis à incitation financière. Le montant de cette enveloppe financière est de 1% du coût annuel HT d'exploitation du réseau, indexé par l'indice K11 défini à l'Article 67-1 -.

De plus il n'est pas le même pour tous les indicateurs, les thèmes prioritaires bénéficiant d'un bonus-malus plus important. L'importance est évaluée en fonction des priorités pour les voyageurs, et sont les suivants :

- 1 - Régularité et gestion des correspondances : 15% ;
- 2 - Information voyageur : 30% ;
- 6 - Attitude commerciale de l'entreprise et de ses personnels : 30% ;
- 4 - Equipement et suivi des véhicules : 15% ;
- 5 - Confort et netteté/propreté des véhicules : 10%.

Au sein de chaque thème le bonus-malus est réparti équitablement entre les différents indicateurs et n'est déclenché pour certains qu'après mise en service des équipements correspondants.

L'objectif de chaque indicateur est précisé dans les fiches indicateurs figurant à l'Annexe B.1.

Pour les indicateurs qui doivent être définis en 2009, les objectifs seront définis au même moment.

- 2. L'Entreprise s'engage à mesurer trimestriellement chaque indicateur.

Le mode de calcul des bonus-malus est décrit à l'Article 64 -.

CHAPITRE III - COMMUNICATION

Article 35 - Principes de gouvernance des actions de communication

Article 35-1 - Preambule

Le terme Communication dans les articles qui suivent doit être pris dans son sens le plus large et recouvre tous les types d'actions en terme de communication (relations presse, actions commerciales, marketing et événementielles, achats d'espaces, dépliants, mailings, Internet, projets et chantiers, mise en services et inauguration, signalétique et habillage...), tous les publics (voyageurs, élus, institutionnels...).

Il est nécessaire que les actions de communication s'inscrivent en cohérence avec une Politique Commune de Communication qui définit des axes, des expressions, des moyens et des temps de communication.

Le STIF est légitime à définir cette Politique Commune de Communication en concertation avec l'Entreprise et les autres transporteurs, il en assure la cohérence.

Le contrat a pour objectifs d'assurer la cohérence et l'efficacité des communications, informations et signes perçus par le voyageur en Ile-de-France et de clarifier les rôles respectifs entre le STIF et les transporteurs aux yeux des voyageurs.

L'Entreprise s'engage à respecter les dispositions prévues par ce contrat dans les partenariats, accords ou convention (économique, culturel, sportif...) que l'Entreprise pourrait engager avec des tiers ou dans le cadre d'autres organismes et entrant dans le champ de la Politique Globale de Communication.

Article 35-2 - Champ d'application de la politique commune de communication

L'ensemble des actions de communication entre dans le cadre de la Politique commune de Communication à l'exception de :

- - la communication « corporate » (valeurs propres de l'Entreprise) ;
- - la communication concernant les emplois, le recrutement de salariés ;
- - les communications liées à des actions de prospection en dehors de l'Île-de-France ;
- - la communication interne des entreprises ;
- - l'information voyageurs ponctuelle de proximité.

La garantie de la cohérence régionale de chaque Communication entrant dans le champ de la Politique commune de communication est symbolisée par la présence systématique du logo du STIF adapté et proportionné à celui du transporteur émetteur.

Lorsque sur un projet ponctuel ou sur des services permanents entrant dans le champ d'application de la politique commune de communication, une identité visuelle, une terminologie ou un axe créatif sont définis par le STIF en concertation avec l'Entreprise, l'ensemble des réalisations s'y référant est en cohérence avec l'identité visuelle, la terminologie ou un l'axe créatif définis par le STIF.

La Communication corporate de l'Entreprise et la communication liée à la prospection de nouveaux marchés en dehors de l'Ile-de-France sont exclues du champ d'application du contrat. Elles ne peuvent en aucun cas être prises en compte dans le calcul des contributions du STIF issu du compte financier prévisionnel sous-jacent au contrat.

Article 35-3 -

Article 35-4 - Elaboration de la politique commune de communication

1. Échanges STIF / Entreprise.

L'Entreprise présente au moins une fois par an, par écrit au cours d'une réunion, son plan prévisionnel de communication de façon aussi détaillée que possible (brief simplifié, dates, actions d'accompagnement...) ainsi que la liste des 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. 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 du de l'Entreprise. Ces documents sont joints en Annexe D.3 aux présentes.

Cet inventaire précise notamment leur situation juridique et leur état apprécié sous différents aspects (état général des constructions, entretien, sécurité, fonctionnement de certaines installations particulières...). Celui-ci peut prendre différentes formes : photographies, état des lieux à dire d'expert...

La mise à disposition des installations comporte précisément :

- les immeubles proprement dits et les installations fixes ;
- les équipements, matériels et mobiliers nécessaire à l'exploitation du service

Cette mise à disposition est consentie à l'Entreprise, à charge pour cette dernière d'en assurer l'entretien courant et le maintien en l'état.

Une remise à jour du relevé d'inventaire est effectuée à l'initiative de l'Entreprise, contradictoirement entre les parties, au moins une fois par an ; elle est portée en annexe du rapport annuel et porte modification de l'Annexe D.3.

Article 38-3 - Cession-mise au rebut

L'Entreprise informe le STIF de toute cession ou mise au rebut des biens (hors véhicules) dont elle est propriétaire et affectés à l'exploitation du service, dans les conditions prévu à l'Article 46 -(suivi des investissements).

Article 39 - Biens propres.

Les biens propres sont les biens appartenant à l'Entreprise, hors biens de reprise tels qu'indiqués à l'Article 79-4 - du présent contrat.

L'Entreprise peut librement affecter les biens propres à la parfaite exécution de ses obligations contractuelles, si elle les juge utiles et nécessaires.

Article 40 - Biens de reprise.

L'ensemble des biens affectés par l'Entreprise à l'exploitation du service constitue des biens de reprise et font l'objet d'un inventaire figurant en Annexe D.2 du présent contrat. L'inventaire des biens de reprise est mis à jour annuellement et est adressé au STIF en annexe du rapport annuel prévu à l'Article 69-3 -.

L'Entreprise met en place un système permettant le suivi des biens de reprise, de sorte que leur présence physique et leur affectation à la gestion du service puisse être vérifiées à tout moment.

CHAPITRE II - OBLIGATIONS RELATIVES AUX BIENS

Article 41 - Entretien et maintenance.

L'Entreprise est en charge et responsable de la réalisation des travaux d'entretien et de maintenance du patrimoine affecté à la mise en œuvre du service public de transport.

Les travaux d'entretien et de maintenance comprennent toutes les opérations normales permettant d'assurer le maintien en état des biens, jusqu'au moment où leur vétusté ou une défaillance rend nécessaire des travaux de remplacement ou de renouvellement.

L'Entreprise planifie et exécute les prestations de maintenance et d'entretien de façon à obtenir pour chaque équipement une longévité au moins égale à la durée de vie moyenne indiquée par son constructeur et à conserver les performances initiales dudit équipement. La maintenance des matériels roulants et des équipements mécaniques fait l'objet d'un plan de maintenance.

L'Entreprise met en œuvre dans ce but une gestion préventive permettant de déceler, à l'aide des mesures appropriées à chaque équipement, les usures excessives et autres dégradations avant qu'elles ne provoquent sa défaillance.

S'agissant du matériel roulant, l'Entreprise doit notamment se conformer strictement :

- Aux recommandations du constructeur en matière d'entretien périodique des divers organes du véhicule. Il se procure à cet effet toute la documentation technique nécessaire ;
- Aux injonctions de mis en ordre émanant du Service des Mines et consécutives aux visites réglementaires de sécurité.

L'Entreprise effectue le rajeunissement apparent (éclairage, peinture, sièges...) des véhicules de manière à ce qu'ils conservent un aspect attrayant et valorisant de l'image de marque du réseau.

L'Entreprise est tenue d'entretenir les véhicules et matériels d'équipement d'intérieur des véhicules. Il doit laver la carrosserie des véhicules régulièrement (sauf en période de gel), tenir les intérieurs toujours propres, effectuer tous les graissages, vidanges, réglages, changements de pièces demandés par le constructeur.

Un état du stock des pièces détachées est être tenu à jour.

L'Entreprise vérifie le bon fonctionnement des équipements d'accessibilité des véhicules et notamment des palettes embarquées de façon à prendre en charge tout PMR se présentant à

l'embarquement. Tout défaut de fonctionnement doit être répertorié dans un carnet tenu à bord des véhicules qui précise le motif d'indisponibilité et la date du constat.

L'Entreprise doit, en outre, effectuer toutes les réparations quelles qu'elles soient, dues à des pannes ou des accidents. L'Entreprise tient à jour un cahier d'entretien par véhicule.

Un effort particulier est demandé à l'Entreprise pour limiter le plus possible les nuisances de bruit et de pollution pouvant être occasionnées par les véhicules du réseau. L'Entreprise est tenue de procéder fréquemment à toute vérification (notamment analyses de l'échappement des moteurs, réglages ou améliorations de nature à déceler et réduire ces nuisances).

Article 42 - Renouvellement et rénovation.

L'Entreprise est en charge et responsable des opérations de renouvellement du patrimoine affecté à la mise en œuvre du service public de transport, hors les biens mis à la disposition par le STIF. Les travaux de renouvellement et de rénovation comprennent toutes les opérations qui consistent à réhabiliter ou à remplacer par un bien neuf, les biens devenus impropres à l'usage pour lequel ils ont été conçus (coût de maintenance élevé, présomption de panne, disponibilité insuffisante, matériel obsolète...).

Par renouvellement, il est entendu le remplacement d'un bien par un autre pouvant être différent de celui abandonné, mais de même destination et potentiel de performance au moins équivalent.

Par rénovation, il est entendu la réhabilitation d'un bien de façon à restaurer ses performances et à prolonger sa durée de vie.

Ces opérations de remplacement ou de réhabilitation sont réalisées de façon à garantir les niveaux de performance des biens, notamment leur âge conformément à l'Article 43-2 - et leur durée d'utilisation, compte tenu de l'évolution technique et technologique.

Les opérations de renouvellement et de rénovation font l'objet d'un programme pluriannuel d'investissement joint en Annexe D.2 du présent contrat.

L'Entreprise présente tous les deux ans sa politique de maintenance, de rénovation et de renouvellement de ses matériels roulants, et tous les 4 ans sa politique de maintien en état du patrimoine par grandes familles d'équipements.

Article 43 - Matériel roulant.

Article 43-1 - Parc de matériel roulant.

L'âge des véhicules est calculé au 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 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'utilisateur et des tiers le cas échéant, les coûts d'exploitation, les objectifs de qualité de service et les recettes prévisionnelles.

Article 46 - Réalisation du programme d'investissements - Conditions de réalisation du PI

Article 46-1 - Principes généraux

L'acquisition des matériels prévus au plan d'investissement ou la réalisation de travaux ne peuvent être engagés qu'après et sur la base de l'accord écrit du STIF.

L'instruction réalisée par le STIF permet, sur la base du dossier remis par l'Entreprise et d'échanges complémentaires, de valider l'opportunité de la réalisation de l'investissement, notamment sur les aspects suivants :

- cohérence avec les politiques et la programmation globale du STIF,
- pertinence des solutions techniques proposées et des caractéristiques des équipements envisagés,
- dimensionnement de l'investissement au regard de la capacité à faire de l'entreprise, des besoins spécifiques du réseau et de la stratégie d'équipement des autres réseaux connexes,
- chiffrage des coûts d'investissement et de fonctionnement,

Le versement de la subvention (ou de la fraction de C2 le cas échéant) s'effectuera en totalité au vu de copies de factures d'achat fournies par l'Entreprise ; en outre, s'agissant des véhicules :

- un courrier daté du transporteur => demande de paiement

- un extrait de l'annexe F4 avec surlignés les véhicules concernés par la demande
- copies cartes grises
- copies factures bus/cars
- copies factures équipements (y compris équipements visés par l'annexe F4)
- un relevé d'identité bancaire (RIB)
- le cahier des charges du véhicule de base
- 2 Photos du véhicule sur angle avant et arrière avec immatriculation visible
- Attestation de sortie des véhicules sortant en stipulant bien le devenir du matériel sortant.

Un éventuel écart entre le prix stipulé dans le plan d'investissement convenu entre les parties et la facture ne sera pas pris en considération pour le paiement ; le montant figurant dans l'Annexe F.4 est donc forfaitaire conformément au principe de prise en charge du risque industriel par l'entreprise, le plan d'investissement prévaut.

Article 46-2 - Véhicules

L'Entreprise transmet, avant le 30 juin de l'année N-1, au STIF, pour instruction, les dossiers techniques et financiers relatifs à chacune des opérations prévues en année N.

Le STIF communique sa réponse (motivée en cas d'écart avec le plan d'investissement initial) avant le 30 novembre de l'année N moins 1. En l'absence d'écart avec le plan d'investissement initial, le défaut de réponse du STIF dans le délai imparti vaut acceptation. En cas d'écart avec le plan d'investissement initial, le défaut de réponse du STIF dans le délai imparti vaut rejet de la demande.

Chaque dossier technique et financier relatif aux véhicules prend la forme du document figurant à l'Annexe D.4. Aucun véhicule ne peut être financé si ce document n'est pas complet.

Article 46-3 - Autres équipements que le matériel roulant

L'Entreprise transmet au STIF, pour instruction, les dossiers techniques et financiers relatifs à chacune des opérations qu'elle souhaite réaliser, dans un délai minimal de 9 mois avant la date de début des travaux.

Article 47 - Réalisation du programme d'investissements – suivi de la réalisation

L'Entreprise rend compte annuellement au STIF, dans le cadre du comité de suivi et du rapport annuel, de la réalisation du programme d'investissement.

L'Entreprise tient à jour annuellement un tableau suivi du programme d'investissement présentant :

- Les dépenses d'investissement réalisées par famille/opération ;
- Les coûts prévisionnels du programme d'investissement par famille/opération.

L'Entreprise adjoint à ce tableau un commentaire permettant d'expliquer les décalages entre les dépenses réalisées et les coûts prévisionnels.

Dans le cas où l'Entreprise ne réaliserait pas l'intégralité du plan d'investissement contractuel, elle s'engage à reverser la différence entre le montant des dépenses (dotation aux amortissements et frais financiers associés) réalisées et le montant des dépenses (dotation aux amortissements et frais financiers associés) prévues au programme d'investissement. Si l'investissement est simplement décalé, le plan d'investissement est décalé d'autant (début et fin de la comptabilisation).

Article 48 - Information en cas de modification du programme d'investissement

Dans le cas où une modification susceptible d'entraîner un risque sur le maintien en l'état de fonctionnement du système de transport est envisagée, l'Entreprise informe le STIF et lui présente les conséquences éventuelles de la modification envisagée.

Afin de permettre au STIF de veiller au respect des objectifs poursuivis, les parties conviennent de soumettre au comité de suivi les modifications significatives du programme

d'investissements susceptibles d'avoir un impact sur le confort, la régularité ou la qualité de service offert aux voyageurs.

A cette fin, l'Entreprise transmet au STIF les informations et documents requis pour la bonne compréhension de ces modifications :

- Les raisons financières, techniques, réglementaires ou autres qui justifient la modification envisagée ;
- L'impact financier de la modification et les mesures à prendre, le cas échéant, pour financer le surcoût ou réaffecter les fonds ;
- L'évaluation de l'impact sur la qualité de service ;
- Les conséquences de la modification envisagée ;
- Les mesures envisagées, le cas échéant, pour résorber le retard consécutif à la modification dans la réalisation du programme d'investissements.

Le STIF se réserve le droit de solliciter la communication de documents ou d'informations supplémentaires, et de faire procéder à tout audit, notamment sur l'impact financier de la modification. L'Entreprise s'engage à transmettre ces documents ou informations dans un délai maximum de 20 jours ouvrés à compter de la demande.

En cas de modification demandée par le STIF, l'Entreprise établit une étude d'impact dans les meilleurs délais.

L'Entreprise prend en compte l'avis rendu par le comité de suivi et prend toutes les mesures utiles et requises pour s'y conformer.

TITRE VII - REGIME FINANCIER

Le STIF introduit un objectif général de transparence des coûts et de meilleure efficacité économique de la prestation transport. Dans cette perspective, le contrat constitue à la fois un outil de maîtrise de la dépense publique, et d'incitation, par des mécanismes d'intéressement, à la réalisation des engagements et à la performance de l'Entreprise.

La préoccupation de maîtrise financière est au cœur de la relation contractuelle entre le STIF et l'Entreprise. Dans l'esprit des conventions de Délégations de Service Public conclues par d'autres Autorités Organisatrices comparables et dans la perspective de l'entrée en vigueur du Règlement Européen portant Obligations de Service Public, les objectifs du régime financier présenté ci-après sont respectivement :

La clarté du mécanisme de rémunération :

- individualisation des versements du STIF par nature de charges (fonctionnement / investissement) ;
- séparation de ce qui relève de la couverture de charges par rapport à ce qui constitue un intéressement.

Sa lisibilité :

- prévisibilité des dépenses du STIF : le STIF verse un forfait indépendant du niveau réel des charges et des recettes voyageurs ;

CHAPITRE I - LA REMUNERATION

Tous les montants du contrat et de ses avenants sont exprimés en euros HT.

Article 49 - Principes généraux relatifs à la rémunération.

L'Entreprise assure l'exploitation du service de référence défini au Titre II aux conditions financières définies dans le présent Titre.

Le service contractualisé entre le STIF et l'Entreprise donne lieu à l'établissement d'un **compte financier du service**, traduisant l'équilibre économique du contrat. Il comprend l'ensemble des produits et charges supportés par l'Entreprise et fait apparaître une juste rémunération pour marge et aléas, contrepartie des risques assumés par l'Entreprise.

Le compte financier prévisionnel figure en Annexe E.1 au contrat, accompagné de ses hypothèses d'élaboration.

Le compte financier est établi selon les principes de permanence des méthodes comptables et d'auditabilité décrits au TITRE VIII -.

L'entreprise perçoit les recettes de trafic collectées, les contributions liées aux recettes reconstituées et reçoit une contribution financière du STIF, au titre de l'exécution des obligations de service public qui lui sont imposées, laissant la possibilité de réaliser un bénéfice raisonnable.

Les ressources de l'Entreprise sont les suivantes :

- **les recettes de trafic collectées et les contributions liées aux recettes reconstituées**, telles que modulées du partage de risque 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 :

$$\text{RT1} = (\text{P}(t+ ; \text{DT}) \times \text{NV}(t+ ; \text{DT})) + (\text{P}(t+ ; \text{PT}) \times \text{NV}(t+ ; \text{PT})) + (\text{P}_{t+u} \times \text{NV}_{t+u}) + (\text{P}_{\text{tab}} \times \text{NV}_{\text{tab}})$$

- Pour les abonnements avec des tiers payants (carte scolaire, carte Rubis) et les autres recettes tarifaires collectées (Mobilis, ticket Jeune week-end, Paris Visite) :

$$\text{RT2} = \text{Participation voyageurs} + \text{Recettes tiers}$$

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 :

$$\text{CRR} = [\text{Pv} + \text{Ps} \times \text{Sm}] \times \text{NV}_{\text{FOR}}$$

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 :

- $\text{P}_{(t+ ; \text{PT})}$: prix ticket t+ carnet plein-tarif ; $\text{P}_{(t+ ; \text{DT})}$: 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
- 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.
- 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.
- 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,
- 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. 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 -

Article 63-3 - 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 63-4 - 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 Annexes B.1 et 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.

Sans objet

Article 66 - Règlement des acomptes mensuels.

Les acomptes mensuels sont établis sur la base du montant des contributions C11, C13 et C2 définies aux Article 53-2 - et Article 53-3 -. Ils sont versés mensuellement, sur la base d'un échéancier annuel.

L'Entreprise transmet au STIF un échéancier des versements mensuels de l'année n, le 15 du mois de décembre n-1 et le 15 du mois précédent la hausse tarifaire pour l'année n. Lorsque les dates de versement prévues ci-après se trouvent être un jour non ouvré, les versements correspondants sont effectués le dernier jour ouvré qui précède.

L'Entreprise transmet par courrier au STIF la facture d'acompte correspondante le 20 du mois qui précède le mois de la facturation, la date figurant sur le cachet de La Poste, ou son équivalent faisant foi.

En cas de non-respect du calendrier des versements mensuels des concours publics par le STIF, le STIF verse des intérêts de retard, sur la base du nombre de jours de retard et du taux EONIA connu à la date de facturation. Tout retard dans la transmission de la facture par l'Entreprise décale d'autant la date limite de versement par le STIF.

Les contributions du STIF sont versées par le STIF selon les modalités définies aux Article 66-1 -, Article 66-3 - et Article 66-4 -.

Article 66-1 - Règlement des acomptes mensuels de la contribution C11.

Les acomptes pour la contribution forfaitaire C11 sont versés le 26 de chaque mois sur la base des montants C11n0 prévus à l'Article 53-2 -, actualisés par application de la formule suivante :

$$C11n = C11n0 * In$$

Avec In : dernière indexation définitive connue pour la contribution C11 augmentée de l'inflation prévisionnelle retenue dans le projet de loi de finances pour l'année n.

Avec C11no : le C11 prévue pour l'année n et stipulé à l'Annexe F.4.

Article 66-2 - Règlement des acomptes mensuels de la contribution C12.

Les acomptes pour la contribution C12 sont versés le 26 de chaque mois sur la base des montants C12n0 prévus à l'Article 53-2 --, actualisés par application de la formule suivante :

$$C12n = C12n0 * In$$

Avec In : dernière indexation définitive connue pour la contribution C12 augmentée de l'inflation prévisionnelle retenue dans le projet de loi de finances pour l'année n.

Avec C12no : le C12 prévue pour l'année n et stipulé à l'Annexe F.4.

Article 66-3 - : Règlement des acomptes mensuels des contributions liées aux recettes de trafic reconstituées.

Les acomptes pour les contributions liées aux recettes de trafic reconstituées (CRR) sont versés le 26 de chaque mois.

Ces acomptes sont calculés avec les prix de l'année en cours et sur la base des derniers comptages intégrés conformément à l'Annexe E.2.

Article 66-4 - : Règlement des acomptes mensuels de la contribution C2.

Les acomptes pour la contribution forfaitaire C2 sont versés le 26 de chaque mois sur la base des montants C2n0 prévus à l'Article 53-3 -, actualisés par application de la formule suivante :

$$C2n = C2n0 * In$$

Avec In : dernière indexation définitive connue pour la contribution C2 augmentée de l'inflation prévisionnelle retenue dans le projet de loi de finances pour l'année n.

Article 66-5 - : Règlement des subventions véhicule

Les subventions actualisées véhicules sont versées dans un délai de 3 mois à compter de la réception du dossier complet (cf. Article 46-1 -).

En cas de non-respect de ce calendrier de versement par le STIF, celui-ci verse des intérêts de retard, sur la base du nombre de jours de retard et du taux EONIA connu à la date de la facturation.

Article 67 - Facturation annuelle

Article 67-1 - : Indexation.

1. La contribution C11 est indexée chaque année par application de la formule suivante :

avec $C11_n = C11_{n_0} \times K11_n$; avec

$$K11_n = X_N \left(a \frac{S_n}{S_0} + b \frac{C_n}{C_0} + c \frac{IPS_n}{IPS_0} \right)$$

Avec $a+b+c = 1$

[Les valeurs de a, b et c sont déterminés à l'Annexe F.4 et correspondent à la structure des charges d'exploitation de chaque contrat]

$C11_{n_0}$ = 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 mensuel 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 :

$$C2_n = C2_{n_0} \times K2_n \text{ ; avec } K2_n = d + e \times K11_n$$

[La valeur de d correspond aux frais financiers et celle de e correspond aux dotations aux amortissements de chaque contrat, elles figurent en Annexe F.4]

3. Le montant annuel forfaitaire de subvention véhicule est indexé chaque année par application de la formule suivante

avec $S_n = S_{n_0} \times K3_n$; avec

$$K3_n = \left(\frac{IPA \& A_n}{IPA \& A_0} \right)$$

Avec

S_{n_0} = forfait contractuel de subvention exprimé en euros 2008 pour l'année n, correspondant aux montants indiqués dans l'Annexe F.4

IPA&A : IP de l'offre intérieure des produits industriels - Autobus et autocars, (indices mensuels) (www.indices.insee.fr ; identifiant : - 1559272) ; $S_0 = 104,76$

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 - Reglement de la facture annuelle

Au 31 mars de l'année n+1 au plus tard, l'Entreprise transmet une facture récapitulative faisant apparaître pour l'ensemble des éléments constituant la contribution définitive du STIF après actualisation, les éléments suivants :

- les composantes de la contribution relative aux charges relevant des OSP :
 - la contribution « C11 » le cas échéant modifiée pour tenir compte des évolutions d'offre ;
 - la contribution C12
 - la contribution « C13 »
- la contribution relative au financement des investissements « C2 » ;
- Les contributions liées aux recettes reconstituées CRR définitives,
- les incitations financières (bonus/malus, intéressements) ;
- Les autres rémunérations éventuelles dont, le partage des risques sur les recettes défini à l'Article 50-6 - et celles liées au transfert entre titres scolaires décrit à l'Article 50-5 -.

L'Entreprise établit également un avoir correspondant :

- aux éventuelles pénalités liées à l'exécution du service définies aux Article 21-1 -, Article 21-3 -, Article 28 - et Article 75 -;
- au partage défini à l'Article 62 - si les recettes de trafic sont supérieures à l'objectif fixé de l'année n.

La facture annuelle reprend :

- le montant de la facture annuelle ;
- le montant des acomptes versés ;
- le solde à payer (avec le cas échéant les avoirs).

Le STIF règle à l'Entreprise, après vérification, le solde de l'année n entre les acomptes mensuels d'une part, la facture annuelle et l'avoir d'autre part, au plus tard dans les 45 jours suivants la réception par le STIF de la facture annuelle et de l'avoir.

En cas de désaccord, le STIF réserve le règlement du solde à hauteur du montant qu'il juge litigieux. Le cas échéant, le STIF règle, une fois le litige résolu, des intérêts de retard sur la base du nombre de jours de retard de versement.

En cas de non-respect du calendrier de versement des concours publics par le STIF, le STIF verse des intérêts de retard, sur la base du nombre de jours de retard et du taux EONIA connu à la date de la facturation.

Les factures sont accompagnées des pièces justificatives suivantes :

- les fichiers justifiant le calcul des recettes de trafic ;
- un détail du calcul des indices d'actualisation des rémunérations ;
- le calcul détaillé des bonifications et pénalités ;
- les justificatifs de paiements des Impôts et Taxes ;
- le calcul du partage des recettes de trafic ;
- le compte-rendu financier de l'exploitant intégré au rapport annuel tel que décrit à l'Article 69-3 -.

Toutes les annexes à la facture annuelle sont formellement validées par l'Entreprise.

Un modèle de facture annuelle est proposé à l'Annexe E.4.

CHAPITRE VII - FISCALITE

Article 68 - Fiscalité

Article 68-1 - : Généralités.

L'Entreprise supporte tous les impôts et taxes relatifs à l'exécution des missions qui lui sont dévolues dans le cadre du présent contrat, selon la réglementation en vigueur. Elle assume seule les pénalités liées à tout redressement fiscal éventuel concernant la gestion qui lui est confiée, consécutif à une application ou à une interprétation erronée de sa part des textes en vigueur sous réserve de l'Article 68-3 -.

Article 68-2 - Les impôts et taxes supportés par l'entreprise.

La taxe professionnelle et les taxes foncières sur les propriétés bâties et non bâties sont réglées par l'Entreprise, après vérification des éléments constitutifs de chacun des rôles d'imposition. L'Entreprise fait le nécessaire pour obtenir le plafonnement de ses cotisations de taxe professionnelle auquel elle peut prétendre, selon les possibilités offertes par la législation fiscale.

La taxe professionnelle et les taxes foncières liées au service objet du présent contrat sont remboursées par le STIF à « l'euro / l'euro », sur la base des justificatifs des paiements effectués et d'une copie des rôles d'imposition. Le STIF rembourse à l'Entreprise la taxe professionnelle nette des dégrèvements/plafonnements accordés par l'administration fiscale.

Tous les autres impôts et taxes existant au 31 décembre 2008 et relatifs à la gestion du service sont à la charge de l'Entreprise.

Article 68-3 - : Taxe sur la valeur ajoutée et taxe sur les salaires.

L'Entreprise ayant la qualité d'exploitant du service est le seul redevable de la TVA due, selon les conditions de droit commun, au titre de l'activité de service public confiée.

En cas de changement de la doctrine ou de la législation fiscale en matière de TVA et/ou de taxe sur les salaires, les parties conviennent de se rapprocher pour tenir compte de ces changements et aménager le présent contrat sans modification de son équilibre économique.

Dans le cas où une des composantes des sommes versées par le STIF à l'Entreprise serait placée hors du champ d'application de la TVA cette composante serait facturée sans TVA au STIF.

Le montant de taxe sur les salaires qui en découlerait serait alors pris en compte dans le calcul de la contribution C1 versée par le STIF.

Article 68-4 - : Transfert des droits à déduction de la TVA.

En application des dispositions de l'Article 210-1 et suivants de l'Annexe II au code général des impôts, le STIF transfère à l'Entreprise les droits à déduction de la TVA correspondant aux investissements réalisés par le STIF et mis à la disposition de celle-ci.

Le STIF, propriétaire des biens, délivre à l'entreprise une attestation précisant :

- la nature et la situation des biens
- la base d'imposition hors taxe des biens utilisés par l'entreprise

- le montant de la taxe correspondant
- l'identité des parties
- la référence aux articles 210 – 1 et suivants de l'annexe II du CGI
- la nature du contrat liant les parties et la date de mise à disposition des biens
- la date d'exigibilité de la taxe.

Le STIF adresse une copie de cette attestation au service des impôts dont il dépend.

Au vu des justificatifs fournis par le STIF, l'Entreprise procède sans délai ni différé aux formalités nécessaires à la récupération de cette TVA, soit par imputation sur la taxe due au titre de ses recettes, soit par demande de remboursement formulée auprès de l'administration fiscale compétente.

La taxe ainsi récupérée est reversée au STIF au plus tard le 30 du mois suivant celui du remboursement de la taxe.

Toute contestation ou remise en cause par l'administration fiscale du droit à déduction ou du quantum de la taxe dont il est prétendu à la récupération ou qui aura été restituée est portée sans délai à la connaissance du STIF. Les parties examinent ensemble le bien fondé des rappels et engagent toutes voies de défense utiles.

Les rappels non contestables ou devenus définitivement exigibles, qui auront été appliqués, majorés des sanctions fiscales et des frais contentieux engagés à la demande du STIF, sont remboursés par le STIF dans les 30 jours de leur règlement sur présentation de justificatifs par l'entreprise sauf faute ou erreur avérée de sa part.

TITRE VIII - MODALITES D'EXECUTION DU CONTRAT

CHAPITRE I - INFORMATION, SUIVI ET CONTROLE

Article 69 - Informations sur l'exécution du contrat

Article 69-1 - : Principes généraux

Le STIF et l'Entreprise ont une obligation réciproque de transparence et de réactivité dans la transmission de l'information relative à la gestion du service, notamment en ce qui concerne les conditions d'exploitation et des difficultés rencontrées.

L'Entreprise porte à la connaissance du STIF et ce, dans les plus brefs délais, tout incident grave qui par sa portée est susceptible d'avoir une influence, de quelque nature que ce soit, sur les conditions d'exploitation du service de référence. Lorsque cette information est transmise verbalement elle doit être confirmée par écrit.

L'Entreprise transmet toutes les informations que le STIF peut demander ainsi que tous les tableaux de bords, rapports, documents de nature contractuelle, dans un délai raisonnable que le STIF peut fixer.

Seuls les modèles type spécifiques, communiqués par le STIF à l'entreprise, doivent être utilisés pour la transmission des informations sur l'exécution du contrat. En cas de non respect de ce principe, le STIF se réserve le droit de ne pas valider les documents présentés, et ceux-ci seront considérés comme non-reçus. Dès lors, l'Entreprise s'expose à la pénalité décrite à l'Article 75 -.

Si l'Entreprise ne donne pas droit à la demande d'informations une fois le délai de réponse échu, le STIF peut engager un Contrôle ou un Audit dans les conditions fixées à l'Article 62 du présent contrat. Les informations communiquées par l'Entreprise au STIF doivent pouvoir contribuer à assurer, auprès de tous les responsables locaux et des administrateurs du STIF, la meilleure lisibilité possible des conditions d'exécution de la présente convention.

Le STIF est garant vis-à-vis de l'Entreprise du respect de la confidentialité des informations correspondantes, dans les conditions prévues par la loi n°78-753 du 17 juillet 1978.

Toutes les informations sont transmises de préférence par voie électronique sous format standard, facilement exploitable.

Article 69-2 - : Information trimestrielle et annuelle sur l'exécution du contrat

1 Information trimestrielle

L'Entreprise fournit l'Annexe A.5 du présent contrat, au plus tard le dernier jour du mois suivant la fin du trimestre.

2 Information annuelle

L'Entreprise fournit annuellement les informations précisées aux Annexes Annexe A.3, Annexe A.4, Annexe D.1, Annexe D.2 et Annexe F.2.

Les résultats de qualité de service décrits à l'Annexe B.1 doivent être fournis au plus tard le dernier jour du premier mois suivant la fin de l'année.

Les dates de remise d'information sont indiquées en prenant pour référence la date de notification du présent contrat.

Article 69-3 - Rapport annuel

Sur le fondement des principes des articles L 1411-3 et R 1411-7 du Code Général des Collectivités Territoriales modifié par le décret n° 2005-236 du 14 mars 2005, l'Entreprise transmet chaque année au STIF et, au plus tard dans les cinq mois suivant la clôture de l'exercice comptable, un rapport contenant les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution du présent contrat, une analyse de la qualité de service et les tableaux complétés figurant en Annexe F.2.

Au sein du rapport annuel, l'Entreprise présente un commentaire du Plan d'Investissement pour l'année écoulée et sur la durée du contrat :

- Pour le matériel roulant : Explication des principaux facteurs d'évolution, l'impact quantitatif sur le parc, l'impact qualitatif sur le parc et l'impact sur les coûts d'exploitation ;
- Pour les autres biens : Explication des principaux facteurs d'évolution et l'impact sur les coûts d'exploitation.

L'Entreprise doit en conséquence produire un tel rapport, ce qui implique que soit mis en place une comptabilité analytique permettant l'analyse des produits et des charges afférents à l'exploitation du réseau, ainsi que la mise en évidence du personnel affecté à l'exploitation du contrat avec le STIF

Le présent rapport est remis au STIF entre le 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 sont traitées selon les règles comptables en vigueur, dans le cadre de la facture annuelle

Article 76 - Sanctions coercitives.

Le STIF peut procéder à la mise en régie provisoire aux frais de l'Entreprise, sauf cas de force majeure ou causes exonératoires de responsabilité, dans les hypothèses suivantes :

- La sécurité publique vient à être compromise. L'exécution d'office est précédée d'une mise en demeure restée sans effet dans un délai fixé par le STIF et approprié au cas d'espèce.
- Si le service n'est pas exécuté ou s'il n'est exécuté que partiellement, le STIF peut également prendre provisoirement, aux frais de l'Entreprise, toutes les mesures nécessaires à la continuité de l'exploitation du service.

Article 77 - Sanction résolutoire.

Sauf cas de force majeure ou causes exonératoires de responsabilité, le STIF peut résilier la convention de plein droit et sans qu'il soit besoin de remplir aucune formalité judiciaire, notamment dans les cas suivants :

- liquidation judiciaire de l'Entreprise ;
- dissolution de l'Entreprise ;
- cession du bénéfice du présent contrat à un tiers sans son autorisation ;
- radiation devenue définitive de l'Entreprise du registre des transports valant interdiction pour cette dernière d'exercer l'activité de transport public routier ;
- interruption non justifiée de plus de 30 jours consécutifs de l'exploitation de tout ou partie des services ;
- manquement grave ou répété des engagements contractuels pris par l'Entreprise à travers le présent contrat, après une mise en demeure non suivie d'effet dans le délai d'un mois ;
- manquement grave ou répété en matière de sécurité, et notamment de défaut grave d'entretien des installations ou du matériel mettant en péril les usagers par l'Entreprise.

La résiliation requiert une délibération du Conseil du STIF, notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception. Cette mesure devra être précédée d'une mise en demeure restée sans effet dans le délai de 10 jours.

En cas de résiliation anticipée et quel qu'en soit le motif, toutes dispositions stipulées au présent contrat qui en régleraient la fin trouveront à s'appliquer pleinement.

Article 78 - Résiliation.

Le STIF peut résilier unilatéralement le présent contrat à tout moment pour des motifs d'intérêt général. Cette résiliation est notifiée à l'Entreprise par lettre recommandée avec accusé de réception et moyennant un préavis de neuf (9) mois.

En cas de rupture anticipée du présent contrat à l'initiative du STIF pour des motifs d'intérêt général, celui-ci s'engage à verser à l'Entreprise, en réparation du préjudice subi, une indemnité conforme à la législation et aux principes jurisprudentiels en vigueur.

Les sommes dues à l'Entreprise au titre du présent article sont versées dans les trois mois de la date de résiliation.

De la même façon, l'Entreprise peut résilier le contrat moyennant un préavis de neuf (9) mois à tout moment des présentes, sans préjudice des dommages et intérêts auxquels celle-ci peut être tenue par ailleurs.

Article 79 - Sort des biens en fin de convention.

Article 79-1 - Biens appartenant au STIF.

A l'échéance normale ou anticipée du contrat, l'Entreprise est tenue de remettre au STIF, en état normal d'entretien et à titre gratuit, tous les biens et équipements mis à sa disposition par le STIF, sur le fondement de l'Article 38 - et des 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 - Sans objet
Article 79-3 - Biens de reprise.

1. Etat des biens

Sur demande expresse du STIF, l'Entreprise s'oblige à lui fournir, dans un délai de 15 jours consécutifs à sa demande et sous peine de sanctions pécuniaires, telles que prévues dans l'Article 75 -, un état détaillé, immobilisation par immobilisation, de tous les biens figurant à l'actif du bilan de l'Entreprise faisant ressortir les biens (brut, amortissements, net et subventions associées) nécessaires à l'exécution du service. Cet état sera complété, le cas échéant, du descriptif des biens faisant l'objet de leasing et de toutes opérations déconsolidantes.

2. Matériel roulant

Le STIF ou le successeur éventuel de l'entreprise, rachète à l'Entreprise tout ou partie du matériel roulant qu'il jugerait nécessaires à l'exploitation, à sa valeur contractuelle nette des amortissements contractuels, minorée de la quote-part des subventions qui restent à reprendre.

Ainsi, l'entreprise restitue au STIF la part des subventions qui lui ont été versées et non reprises en fin de contrat.

2 mois avant la fin du contrat, un expert, désigné en commun accord entre le STIF et l'entreprise, détermine :

i. la valeur marchande théorique du parc compte tenu de son niveau d'équipement et de son âge et du kilométrage,

ii. La valeur marchande réelle du parc qu'il examine

Si la valeur réelle est inférieure à la valeur théorique, l'entreprise verse la différence au STIF (ou cette somme est déduite du reste à payer par le STIF ou le candidat retenu) ; en cas de mauvais entretien, le STIF a également la possibilité de percevoir cette somme ET de ne pas reprendre les véhicules (ni le STIF ni le candidat retenu ne paient la valeur résiduelle figurant dans le plan d'investissement).

L'Entreprise ne peut en aucun cas, refuser ou s'opposer de quelque manière que ce soit à la reprise du matériel décidée par le STIF.

3. Installations fixes

1 – Les parties prennent acte de ce que l'entrée en vigueur du règlement n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, dit règlement OSP, conduira à terme à ce que les lignes de transport de voyageurs par autobus ou autocar soient attribuées après mise en concurrence en région Ile-de-France.

Les Parties reconnaissent dès à présent que les dépôts d'autobus sont des infrastructures dont la disponibilité est essentielle afin d'assurer une égalité entre les candidats dans la perspective de cette future mise en concurrence .

2 – Le STIF s'engage à informer régulièrement et complètement son cocontractant de la préparation des conditions d'entrée en vigueur du règlement OSP et notamment des modalités de mise en concurrence qui seront envisagées. Le STIF informera également son cocontractant de la politique foncière qu'il envisage à l'égard des dépôts d'autobus, afin de mettre en œuvre une concertation avec les personnes concernées.

3 – Le cocontractant s'engage à porter à la connaissance du STIF l'ensemble des éléments matériels juridiques, techniques et financiers, se rapportant à la situation foncière des dépôts qu'il utilise pour la réalisation de l'offre de référence. Sur la base de ces informations, les Parties s'engagent à mener de bonne foi des discussions sur la question foncière dans la

perspective de la mise en œuvre du règlement OSP. Ces discussions doivent permettre l'adoption par les Parties d'un Document de Traitement de la question foncière tenant compte de la spécificité de chaque dépôt, et notamment de leur affectation, en tout ou partie, pour la réalisation du service de référence..

[4 - Le cocontractant s'engage à faire ses meilleurs efforts afin de faire participer aux discussions prévue au point 3 le ou les propriétaires des terrains et des installations correspondant aux dépôts d'autobus utilisés dans le cadre de la réalisation de l'offre de référence. (cette stipulation n'est pas applicable dans les contrats que lorsque l'exploitant n'est pas le propriétaire des dépôts)]

5 - Si le Document de Traitement cité au point 3 ci-dessus le prévoit, et pour les dépôts qu'il retient les Parties s'engagent à mener de bonne foi une discussion portant sur la valorisation des dépôts d'autobus et notamment sur la valorisation des terrains et des installations [et sur la définition d'une valeur locative (dans le cas où l'exploitant est également propriétaire des dépôts)].

Cette valorisation sera réalisée sur la base des principes suivants :

- prise en considération de la nature subventionnée de l'activité de service public exercée grâce aux dépôts,
- transparence quant aux conditions de financement de ces équipements,
- valorisation et rémunération réaliste de ces actifs sur la base de modèles économiques de moyen / long terme,
- avis préalable des domaines et / ou d'un expert immobilier désigné d'un commun accord entre le STIF et l'entreprise...

6 - Les parties conviennent d'établir dans les 6 mois de la signature de la présente convention un calendrier des modalités de mise en œuvre des engagements pris aux points 1 à 5 du présent article. Ce calendrier prévoit au moins un bilan annuel de la mise en œuvre de ces engagements.

Article 79-4 - Biens propres.

Les biens propres restent la propriété de l'entreprise à l'issue du contrat. Les logiciels nécessaires à l'exécution du service dont l'Entreprise reste propriétaire peuvent faire l'objet d'une licence d'utilisation accordée au STIF

Article 79-5 - Les opérations de remplacement (projet)

Les opérations visées par le présent article sont celles permettant le remplacement d'un immeuble ou d'une dépendance d'immeuble nécessaire à la réalisation du service public par d'autres installations répondant mieux aux exigences de l'exploitation ou de la technique (les « opérations de remplacement »).

Une opération de Remplacement a pour objet le financement, en tout ou en partie, de la construction, l'aménagement ou l'acquisition d'un bien nécessaire à la poursuite de l'activité de l'Entreprise.

Compte tenu de la complexité des opérations en cause, et notamment de leur déroulement selon une durée importante qui ne trouvera sa conclusion qu'une fois levés les divers aléas contractuels et administratifs auxquels leur mise en œuvre est subordonnée, le processus décisionnel se déroulera en deux phases :

1. Accord de Principe.

Afin d'obtenir l'accord de principe du STIF l'autorisant à entreprendre une opération de remplacement, l'Entreprise devra présenter au STIF un dossier détaillé précisant tout à la fois les remplacements prévus et justifiant les aliénations et éventuelles acquisitions envisagées.

Ce dossier comprendra l'ensemble des éléments qu'aura pu recueillir l'Entreprise, en phase de faisabilité, de nature à étayer sa démarche :

- aspect stratégique et technique de l'opération,
- montage juridique envisagé et analyse des raisons pour lesquelles le montage proposé est retenu,
- partenaires 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 donnée 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.2: Règlement d'exploitation
- Annexe A.3: Service de référence
- Annexe A.4: Autres Conventions
- Annexe A.5: Tableau de bord 1-Suivi de la non-réalisation
- Annexe A.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 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise

L'Entreprise

L'Entreprise

TABLE DES ANNEXES

A. OFFRE	101
Annexe A.1 Liste des lignes exploitées dans le cadre de la présente convention ;	101
Annexe A.2 Cahier des charges Régional et Règlement d'exploitation ...	102
Annexe A.3 Service de référence	103
Annexe A.4 Autres Conventions	104
Annexe A.5 Tableau de bord 1-Suivi de la non-réalisation.....	105
Annexe A.6 Tableau de bord 2-Suivi de l'offre de référence	106
B. QUALITE DE SERVICE.....	107
Annexe B.1 Système de qualité de service et indicateurs et tableaux de bord	107
Annexe B.2 Synthèse des objectifs de qualité de service et bonus-malus par indicateur.....	108
Annexe B.3 Protocole sur les échanges de données entre l'entreprise et la base de données communautaire du STIF et annexe technique	109
Annexe B.4 Plan d'information voyageurs pour la continuité du service	110
Annexe B.5 Modalités de remboursement des voyageurs en cas de grève	111
Annexe B.6 Tableau de bord-Suivi du remboursement voyageur.....	112
Annexe B.7 Formulaire des réclamations PMR.....	113
Annexe B.8 Information voyageurs	114
Annexe B.9 Application de la norme SIRI en Ile-de-France	115
Annexe B.10 Procédure d'alerte	116
Annexe B.11 Sans Objet	117
C. TARIFICATION	118
Annexe C.1 Données de validation et indicateurs de qualité associés	118
Annexe C.2 Conventions spécifiques	119
Annexe C.3 Charte du système télébillettique NAVIGO	120
Annexe C.4 Procédures de gestion du Ticket t+ ;	121
Annexe C.5 Carte scolaire.....	122
Annexe C.6 Réseau de dépositaires ;.....	123
Annexe C.7 Réseau d'Agences	124
Annexe C.8 Cahier des charges relatif à la gestion communautaire des produits tarifaires	125
Annexe C.9 Equipements de vente NAVIGO.....	126

D. BIENS ET INVESTISSEMENTS.....	127
Annexe D.1 Etat du parc de véhicules.....	127
Annexe D.2 Plan d'investissement.....	128
Annexe D.3 Etat des lieux et inventaire.....	129
Annexe D.4 Modèle contractuel de « dossier technique » à faire valider avant tout achat de véhicule	130
Annexe D.5 Âge du parc	131
E. REGIME FINANCIER	132
Annexe E.1 Compte financier prévisionnel du contrat (annexe confidentielle) 132	
Annexe E.2 Evaluation du trafic par les comptages	133
Annexe E.3 Objectifs de recettes voyageurs.....	134
Annexe E.4 Modèle de facture de régularisation annuelle	135
F. AUTRES ANNEXES	136
Annexe F.1 Marques	136
Annexe F.2 Tableaux du rapport annuel (volet général et volet financier)137	
Annexe F.3 Garantie bancaire / Engagement de la Société Mère.....	138
Annexe F.4 Spécificités du réseau	139
Annexe F.5 Schéma Directeur d'Accessibilité - Lignes retenues et échancier proposé	140
Annexe F.6 Charte d'habillement	141
Annexe F.7 Prescriptions relatives à l'équipement des véhicules	142

CONVENTION PARTENARIALE
STIF / COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE SAINT QUENTIN EN YVELINES /
SQYBUS / SAVAC / CARS PERRIER
DANS LE CADRE DE LA CONCLUSION DES CONTRATS DE TYPE II

La présente convention est établie entre :

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF), Établissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 39 bis-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie MOUGARD en sa qualité de Directrice Générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 17 février 2010.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, dont le siège est situé au 2 avenue des IV Pavés du Roy, 78185 SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES Cedex représenté par son Président, Monsieur Robert CADALBERT, autorisé à signer la présente par délibération en date du XX

Ci-après dénommée « la CASQY »,

d'une seconde part,

SQYBUS, société anonyme des Transports de Saint Quentin-en-Yvelines au capital de 40 448 €, inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 387 950 322 dont le siège social est situé à Trappes (78197), 9 avenue Jean-Pierre Timbaud, représentée par son Président, Monsieur Emmanuel ANSART, dûment habilité aux fins des présentes, agissant ès qualités de Mandataire du Groupement SQYBUS SAVAC pour les lignes du réseau SQYBUS.

d'une troisième part,

La société SAVAC, société anonyme au capital de 600 000 € inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 679 801 605 dont le siège est situé à Chevreuse (78460), 37 rue Dampierre, représentée par son Président, Monsieur Géric BIGOT, intervenant pour la ligne 039-039-012.

d'une quatrième part

La société les Cars Perrier, société anonyme au capital de 200 000 €.inscrite au RCS de Versailles sous le numéro 589 725 266, dont le siège social est situé à Trappes (78197), 9 avenue Jean-Pierre Timbaud représentée par son Président, Madame Catherine CHARDON, intervenant pour les lignes 036 036 005 et 012.

d'une cinquième part

Ci-après dénommée « le groupement momentané d'Entreprises (GME)» représenté par l'entreprise SQYBUS, la SAVAC intervenant pour la ligne 039-039-012 et les Cars Perrier pour les lignes 036 036 005 et 012.

Le STIF, la CASQY, le GME, la SAVAC et les Cars Perrier étant ci-après désignés conjointement les « Parties »

CONVENTION PARTENARIALE	1
STIF / COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE SAINT QUENTIN EN YVELINES / SQYBUS / SAVAC / PERRIER	1
dans le cadre de la conclusion des contrats de type II.....	1
CHAPITRE 1 - Préambule	5
1. Objet de la convention.....	6
2. Durée.....	7
3. Réseau / lignes entrant dans le champ d'application de la convention – offre de référence	7
4. Comité de suivi.....	7
4.1. Organisation et fonctionnement.....	7
4.2. Attributions et compétences.....	8
5. Modifications du service de référence et programmation de l'offre	9
5.1. Modifications temporaires.....	9
5.1.1 Modifications temporaires sans incidence financière.....	10
5.1.2 Modifications temporaires avec incidence financière	10
5.2. Modifications pérennes.....	10
5.2.1 Modifications pérennes sans majoration de la participation du STIF ou de la CASQY	10
5.2.2 Modifications pérennes avec incidence financières	11
6. Mise à disposition de biens par la CASQY	12
6.1. Biens mis à disposition par la CASQY	12
6.2. Entretien des biens meubles et immeubles mis à disposition par la CASQY.	12
6.3. Ouvrages spéciaux – tunnel TCSP.....	13
6.4. Retour des biens.....	13
7. Association de la CASQY au fonctionnement du réseau	14
7.1. Suivi du réseau	14
7.1.1 Suivi de la qualité de service et de l'information des voyageurs	14
7.1.2 Suivi de l'usage	14
7.1.3 Suivi de l'offre.....	15
7.1.4 Suivi des investissements du GME	16
7.2. Relation avec les voyageurs	16
7.2.1 Traitement des réclamations.....	16
7.2.2 Comité local des transports.....	16
7.2.3 Plan de transport adapté et information en cas de perturbation.....	17
7.3. Maîtrise d'ouvrage	17
7.3.1 Fluidité du réseau	17
7.3.2 Gestion des feux	17
7.3.3 Programmation de travaux de voiries.....	17
7.3.4 Aménagements d'arrêts.....	18
7.3.5 Études / rôle d'expertise locale.....	18
7.3.6 Autres coordinations	19
7.3.7 Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA): études de mises en œuvre, travaux	19
7.3.8 Gares routières	20
8. Communication	20
8.1. Principes généraux – Politique Commune de Communication	20
8.2. Plans et guides horaires.....	21
8.3. Cas particulier de la découpe des véhicules.....	22
8.4. Supports et documents de communication voyageurs.....	22
8.5. SAEIV.....	23
8.6. Marques.....	23
9. Recours à la procédure d'avenant.....	24

9.1.	Cas général	24
10.	Engagements financiers des Parties.....	24
10.1.	Principes généraux	24
10.2.	Engagements financiers du STIF.....	25
10.3.	Engagements financiers de la CASQY	25
10.4.	La distribution des titres locaux	25
10.5.	Gestion et financement du Pass'Local.....	25
11.	Résiliation	26
12.	Autres conventions.....	26
13.	Règlement des litiges.....	27
Annexes	28

CHAPITRE 1 - PREAMBULE

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 locale.

L'article 6 bis du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, fixe le cadre de référence entre le STIF et les entreprises privées de transports d'Ile-de-France.

Il prévoit que « des conventions pluriannuelles passées entre le STIF et les transporteurs autres que la RATP et la SNCF précisent la consistance et la qualité du service attendu des transporteurs ainsi que les conditions d'exploitation de leurs lignes ou de leur réseaux. Elles fixent, en outre les contributions apportées par le STIF compte tenu des engagements tarifaires qui leur sont applicables ainsi que de la réalisation des objectifs de qualité du service assignés ».

Ce cadre contractuel avec les entreprises privées doit par ailleurs respecter les dispositions du décret n°49- 1473 du 14 novembre 1949 selon lequel les entreprises privées, comme les entreprises publiques, disposent d'autorisations unilatérales par ligne qui leur sont attribuées par le STIF.

Par délibération du 13 décembre 2006, le Conseil du STIF a défini une nouvelle architecture contractuelle qui vise notamment à renforcer son rôle d'autorité organisatrice en matière de définition de l'offre, du niveau de service, ainsi qu'en matière de performance des entreprises de transport et de transparence financière.

Cette architecture contractuelle en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2007 est encadrée par les dispositions d'un cahier des charges régional répondant aux caractéristiques suivantes:

- L'engagement d'une contractualisation sur une durée totale de 10 ans (du 1^{er} janvier 2007 au 31 décembre 2016),
- L'enchaînement, sur cette période, de deux contrats avec la même entreprise (sans mise en concurrence):

➤ un 1^{er} contrat, dit « **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 second contrat – dit « **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 du GME de transport sont individualisés et le calcul des contributions financières fondé sur les coûts de production propres à chaque réseau. Il sera conclu pour une durée minimale de 6 ans.

A l'échéance de la période de 10 ans, les nouveaux contrats de service public seront attribués conformément aux dispositions législatives, réglementaires et européennes alors applicables.

- L'association des collectivités territoriales concernées par les réseaux de transport dans la perspective de la conclusion des contrats de type II.

La CASQY 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 de type II avec le GME et la SAVAC en charge de l'exploitation du réseau, le STIF et la CASQY déterminent le rôle que cette dernière entend jouer dans le fonctionnement quotidien du réseau ainsi que leurs participations financières respectives.

La présente convention, qui n'a pas pour objet de déléguer tout ou partie des compétences du STIF à la CASQY, 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 CASQY serait désignée Autorité Organisatrice de Proximité.

Enfin, cette convention est étendue au GME et à la SAVAC 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 CASQY.

Les dispositions de la présente convention peuvent préciser celles du contrat d'exploitation de type 2 et l'emportent sur ces dernières en cas de divergence.

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 être associées à la mise en œuvre des contrats d'exploitation,
- 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 CASQY accompagne l'exécution du contrat d'exploitation de transport public

- du GME pour les lignes SQYBUS : 230-410-401, 402, 411, 412, 414, 415, 416, 417, 419, 460, 461, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 475, et les lignes 039-410-100, 101 et 102 (connues commercialement sous les codes 437, 438, 439, 440)
- de la société Cars Perrier pour les lignes 036-036-005 et 036-036-012
- et de la société SAVAC pour la ligne 039-039-012 définies dans le contrat d'exploitation n° [CT2/49] conclu avec le GME et la SAVAC.

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} octobre 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 B.1](#). Le réseau comporte l'ensemble des lignes du réseau SQYBUS actuel, la ligne 039-039-012 exploitée par la SAVAC et les lignes 036 036 005 et 012 des Cars Perrier.

4. 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 celui prévu au contrat de type 2 conclu entre le STIF et SQYBUS, et la SAVAC et les Cars Perrier.

Ce comité sera présidé par le STIF. La CASQY en 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 SQYBUS et de guider son évolution.

Il examine toutes les questions relatives à la programmation de l'offre et/ou des investissements et formule des avis sur des modifications potentielles de l'offre. Ces avis seront transmis, si nécessaire, aux assemblées délibérantes chargées de valider les modifications d'offres.

La date de la réunion est communiquée par mail aux différentes parties au moins 3 semaines avant. L'ordre du jour du comité de suivi est établi conjointement entre le STIF et la CASQY dans le cadre d'un rendez-vous préparatoire. Il est adressé par le STIF aux autres parties au moins 15 jours avant la date de réunion (envoi papier doublé d'un envoi mail)

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.

En préparation au comité de suivi, est organisée entre la CASQY, le GME, la SAVAC les Cars Perrier des réunions mensuelles appelées «Plan transport», dont l'organisation et les attributions sont définies à l'article 7.1.3. Pendant ces réunions, le GME, la SAVAC et les Cars Perrier transmettent à la CASQY, 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. Les informations sont transmises par les entreprises, par écrit 7 jours ouvrés avant.

Au regard des informations confidentielles qui seront transmises, un engagement de confidentialité sera signé entre la CASQY, le GME et la SAVAC.

Le comité se réunit annuellement dans les locaux de la CASQY, ainsi qu'à la demande expresse d'une ou des parties, en tant que de besoin justifié par la partie demanderesse.

Ces réunions donnent systématiquement lieu à l'établissement d'un compte rendu validé par l'ensemble des parties.

Sauf urgence, les parties sont averties par mail trois semaines avant la date de la réunion du comité.

Les parties se concerteront afin d'établir l'organisation pratique du comité de suivi.

4.2. Attributions

Le comité de suivi traite notamment :

- De l'exécution du service réalisé par le GME et la SAVAC 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 le GME et la SAVAC. Des propositions d'évolutions d'offre de service dans les conditions de l'article 5 ci-dessous,
- Du bilan des réunions «Plan de Transport», telles que définies à l'article 7.1.3 et des «Réunions d'Exploitation» définies à l'article 7.1.1,
- 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. Ils peuvent recouvrir des manifestations organisées par la CASQY et qui nécessitent une image particulière de la livrée des véhicules. Ce point est défini à l'article 8.1.2

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 écrit de la CASQY dans le cadre de ses missions telles que définies à l'article 7 ci-dessous. Si les modifications peuvent être appréhendées en amont, elles sont débattues et traitées dans le cadre des réunions mensuelles « Plan transport ». Si les modifications doivent être mises en œuvre en urgence, les échanges se font soit dans le cadre d'une réunion ad hoc, soit par des échanges de mail. Dans tous les cas, l'accord de la CASQY écrit (mail suivi d'un courrier officiel avec copie au STIF) doit être obtenu avant mise en œuvre.

Le STIF doit au demeurant être tenu informé des dites modifications.

En aucun cas, le GME, la SAVAC et les Cars Perrier ne peuvent diminuer l'offre de référence sans en avertir préalablement la CASQY par écrit (mail et courrier), dans un délai minimum de huit jours.

La CASQY peut demander au GME, à la SAVAC aux Cars Perrier d'apporter des modifications temporaires à la consistance des services.

La CASQY informera le GME, la SAVAC les Cars Perrier, des perturbations sur la voirie et des manifestations éventuelles, ceci afin qu'ils prennent les mesures d'exploitation nécessaires et qu'ils puissent en informer efficacement la clientèle.

Dans le cas de travaux prévisibles sur voirie, la CASQY transmettra au GME et à la SAVAC 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 CASQY informera le GME et la SAVAC au moins 4 semaines avant le démarrage. L'itinéraire de déviation devra être validé par la CASQY 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 et/ou augmentation de l'offre annuelle de référence, exprimée en kilomètres commerciaux Contractuels (KCC), 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 CASQY

Par dérogation à la procédure approuvée par le conseil du STIF le 13 décembre 2006, des ajustements peuvent être effectués par le GME et la SAVAC, sans décision préalable du STIF, mais avec accord préalable écrit de la CASQY dans le cadre de ses missions telles que définies à l'[Article 7-1](#)- ci-dessous.

Si les modifications peuvent être appréhendées en amont, elles sont débattues et traitées dans le cadre des réunions mensuelles « Plan transport ». Si les modifications doivent être mises en œuvre en urgence, les échanges se font soit dans le cadre d'une réunion ad hoc, soit par des échanges de mail. Dans tous les cas, l'accord de la CASQY écrit (mail suivi d'un courrier officiel avec copie au STIF) doit être obtenu avant mise en œuvre. Le STIF doit au demeurant être tenu informé desdites modifications.

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. Le GME et la SAVAC ont 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, exprimée en kilomètres commerciaux contractuels (KCC) 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; le GME, la SAVAC et les Cars Perrier s'engageant à redéployer les moyens entre les lignes.

Le GME, la SAVAC et les Cars Perrier proposent à l'accord du STIF, avant le 15 janvier de chaque année n pour l'année n-1, les réajustements qui ont été effectués, pour chaque ligne modifiée, afin de remettre à jour le service de référence.

Par ailleurs, le GME et la SAVAC fourniront également au STIF et à la CASQY au 15 janvier l'[annexe A1](#) 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'ils ont une répercussion sur une ligne exploitée par un autre opérateur, ou par le GME et la SAVAC 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 au GME et à la SAVAC la remise en place du service tel qu'il était exploité.

5.1.2 Modifications pérennes avec incidence financière

Conformément à la procédure d'instruction adoptée par la délibération du STIF du 13 décembre 2006, la CASQY est consultée lors de l'instruction par le STIF des dossiers techniques du GME, de la SAVAC et des Cars Perrier.

Les propositions de modifications pérennes avec incidence financière sont présentées en comité de suivi, conformément aux dispositions prévues à l'article 4 ci-dessus. Il peut s'agir d'une augmentation ou le cas échéant d'une réduction de l'offre de référence.

Elles concernent notamment des renforts liés à la desserte de nouveaux quartiers, zones d'activité, établissements scolaires, ainsi que tout pôle générateur de trafic. Elles recouvrent des renforts d'amplitude, de fréquences en heures de pointe et en heures creuses. Elles peuvent s'inscrire dans le cadre d'une restructuration des services permettant de mieux prendre en compte les attentes des usagers. S'agissant de nouveaux itinéraires, elles peuvent constituer un meilleur maillage des liaisons existantes du réseau.

Toute demande de modification substantielle fait l'objet de la part du GME et de la SAVAC 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 CASQY 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 du GME et de la SAVAC particulier du niveau de la qualité de service assuré ;
- l'efficacité du réseau mesurée par différents indicateurs relatifs à l'évolution de la vitesse commerciale, de la fréquentation, du taux de réalisation du service ;
- l'estimation du niveau de trafic induit par la modification.

Qu'il finance ou non les moyens complémentaires d'exploitation nécessaires pour une modification de l'offre, le STIF, en application du contrat d'exploitation de type 2, finance (via les reconstitutions de trafic) l'usage supplémentaire induit.

Les critères d'appréciation de la CASQY, sans caractère d'exhaustivité, pour un cofinancement des modifications du service de référence s'énoncent comme suit :

- le développement global du réseau sur son territoire dans le cadre des PDIE (Plans de Déplacements Inter-Entreprises)
- Les extensions de lignes pour la desserte de nouveaux équipements et quartiers
- Les renforts nécessités par l'arrivée de nouvelles entreprises sur le territoire
- Les modifications de lignes nécessitant la création de dessertes directes,...

6. Mise à disposition de biens par la CASQY

6.1. Biens mis à disposition par la CASQY

Le GME utilise l'ensemble des biens, meubles et immeubles, et équipements d'exploitation mis à disposition gratuitement par la CASQY. Cette mise à disposition des biens fait l'objet d'une convention entre le GME et la CASQY.

A la date d'effet de la présente convention, la CASQY affecte à l'exploitation du service les biens visés à l'[annexe B6](#)..:

Un inventaire des ouvrages et un état des lieux des biens d'exploitation décrits à l'[annexe B6](#) est établi contradictoirement au plus tard à la date de la notification de la convention. Il est annexé à la présente convention.

Cet inventaire est mis à jour par la CASQY au fur et à mesure de la mise à disposition de biens nouveaux, et actualisé au 1er janvier de chaque exercice.

Le GME utilise les biens et équipements d'exploitation décrits à l'[annexe B6](#) dans l'état où ils se trouvent et qu'il déclare bien connaître, sans aucun recours contre la CASQY pour quelques motifs que ce soit.

Le GME reconnaît ne pas pouvoir exiger de travaux ou de réparations autres que ceux expressément mis à la charge de la CASQY par la présente convention.

A la demande de la CASQY, le GME s'organise dans un délai d'un mois pour partager avec d'autres transporteurs les biens mis à disposition.

6.2. Entretien des biens meubles et immeubles mis à disposition par la CASQY.

Le GME s'engage à assurer, eu égard à leur âge, leur état à la date d'effet de la présente convention et à leur destination, le bon entretien, incombant généralement à un locataire, des biens meubles, immeubles mis à sa disposition par la CASQY, propriétaire.

Le GME tient un journal de bord, par type d'équipement, des opérations d'entretien et de réparations réalisées. Ce document régulièrement mis à jour par le GME est tenu à la disposition de la CASQY. Les extraits significatifs sont reportés au rapport annuel du contrat d'exploitation de Type II.

Les travaux d'entretien et de réparations courantes comprennent:

- d'une part, toutes les opérations permettant d'assurer le maintien en état de fonctionnement des biens mobiliers et immobiliers jusqu'au moment où leur vétusté et leur défaillance rend nécessaire des travaux de renouvellement, étant précisé que les grosses réparations au sens de l'article 606 du code civil incombent à la CASQY pour les biens dont elle est propriétaire,
- d'autre part les opérations de nettoyage des immeubles permettant de garantir l'hygiène et la propreté des installations et des abords de ces dernières.

Le GME assure, en plus de ses obligations de maintenance:

- un maintien des matériels en conditions «standard» d'usage, de destination ou d'exploitation,
- une gestion des stocks des pièces et composants qu'il pourrait constituer.

Si, du fait du GME la sécurité publique vient à être compromise par le mauvais état des installations ou du matériel, la CASQY prend, après mise en demeure non suivie d'effet, aux frais et risques du GME les mesures nécessaires pour prévenir tout danger.

Le GME procède en outre à l'organisation des commissions de sécurité éventuelles nécessaires à l'exploitation publique des installations, bâtiments, [annexe B12](#).

6.3. Ouvrages spéciaux – tunnel TCSP

Le GME, leur personnel et celui de leurs sous-traitants se doivent de connaître et de respecter les procédures de sécurité applicables à de tels espaces, définies à l'[annexe B12](#).

Le GME s'organise pour participer une à deux fois par an aux exercices de sécurité qui peuvent être réalisés. Les coûts pour l'exploitant sont supportés par lui.

Le GME se rend disponible pour participer aux réunions visant à améliorer la sécurité sous tunnel (débriefing après incidents, réunions de concertation pour déterminer les procédures...).

Seuls les bus munis de radio sont autorisés à pénétrer sous le tunnel et recevront le bip permettant l'ouverture des barrières de sécurité.

Eu égard aux normes de pollution acceptée sous tunnels, le GME s'engage à affecter en priorité les nouveaux matériels aux lignes circulant sous tunnel afin de limiter les émissions polluantes.

6.4. Retour des biens

Lorsque la convention expire par survenance du terme prévu, les biens propriétés de la CASQY et affectés à l'exploitation sont restitués à cette dernière en bon état d'entretien et de fonctionnement compte tenu de leur âge, de leur destination et de leur usage. Les états des lieux établis font foi. La remise des biens fera l'objet d'un état des lieux contradictoire entre la CASQY et le GME. Un procès verbal contradictoire sera établi à cette occasion.

En cas de résiliation anticipée de la présente convention dans les conditions prévues à l'article 11 ci-dessous, la CASQY, le GME conclue préalablement une convention de mise à disposition pour les biens nécessaires à l'exploitation du service.

7. Association de la CASQY au fonctionnement du réseau

7.1.Suivi du réseau

La CASQY entreprend de suivre le réseau par l'organisation des réunions Plan transports définies à l'article 7.1.3. et les réunions d'exploitation. Pour garantir ce suivi du réseau, le GME et la SAVAC transmettent, tout au long de l'année, à la CASQY les documents remis au STIF dans le rythme et les délais déterminés au Contrat de type II.

7.1.1 Suivi de la qualité de service et de l'information des voyageurs

La CASQY peut contrôler à tout moment la réalisation par le GME et la SAVAC des missions qui lui sont confiées en vertu de la présente convention. Ainsi, la CASQY peut, à tout moment et à ses frais, faire effectuer par des agents de la CASQY ou des experts dûment mandatés des contrôles, qu'elle juge utiles en vue de s'assurer de la bonne exécution des services. Les transporteurs s'engagent à transmettre à la CASQY les documents utiles et demandés dans un délai de 15 jours.

La CASQY alertera le STIF en cas de manquements répétés ou de dégradation de la qualité de service. Réciproquement, le STIF avertira la CASQY des résultats d'enquêtes ou de contrôles qu'il effectuera ou fera effectuer sur le réseau, objet de la présente convention.

Ce suivi est réalisé selon le système de qualité de service du STIF dans le cadre du contrat d'exploitation de type 2.

Une fois par trimestre est organisée entre la CASQY, le GME, la SAVAC et les Cars Perrier une réunion «Exploitation» ayant pour objet l'amélioration du fonctionnement du réseau: mise en œuvre du programme de mise en accessibilité des arrêts et des lignes, suivi des points de régulation, définition des itinéraires provisoires de déviation, suivi du SAEIV, qualité de service (réclamations, incidents d'exploitation), incidents de sécurités.

La date est proposée par la CASQY au moins 3 semaines avant et les réunions se tiennent dans les locaux de la CASQY. L'ordre du jour est élaboré et proposée par la CASQY au GME, à la SAVAC et au Cars Perrier pour apports complémentaires. Les comptes-rendus des réunions sont rédigés par la CASQY, transmis au GME et à la SAVAC pour validation. La synthèse de ces réunions est à présenter au comité de Suivi. Elle est établie lors de la réunion « exploitation » qui précède la tenue du Comité de Suivi.

7.1.2 Suivi de l'usage

Le GME, la SAVAC et les Cars Perrier transmettent à la CASQY les éléments relatifs à l'usage du réseau :

- Etat des lieux annuel et évolution de l'usage global du réseau (à partir de la prise d'effet du contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF, le GME, la SAVAC et les Cars Perrier) ;
- Usage par ligne (fréquentation par titres, par courses, par point d'arrêt sous format informatique ou sur papier)

Le GME, la SAVAC et les Cars Perrier doivent alerter le comité de suivi sur les graves problèmes de charges rencontrés.

7.1.3 Suivi de l'offre

Le GME, la SAVAC et les Cars Perrier transmettent à la CASQY les éléments relatifs à l'offre du réseau :

- État des lieux annuel de l'évolution de l'offre (à partir du début du Contrat d'exploitation de Type 2) ;
- Offre par ligne ;
- Offre non réalisée (ligne par ligne et mois par mois).

Une fois par mois, est organisée entre la CASQY le GME, la SAVAC et les Cars Perrier une réunion appelée «Plan transport». Cet organe de concertation a pour objet le suivi de l'offre et l'étude des projets de modification de l'offre, en termes de cahier des charges, de caractéristiques et de dossiers techniques STIF avant présentation et validation en Comité de Suivi.

L'étude réalisée par le GME et la SAVAC analysera l'impact économique, financier et technique de la modification envisagée. Elle sera validée lors du Comité du suivi demandé par la CASQY.

L'échéancier de réalisation de l'étude est établi en concertation entre la CASQY et le GME et la SAVAC lors de ces réunions.

Une fois l'étude remise et validée par le Comité de Suivi, la CASQY engage les démarches de validation interne adaptées en fonction des dates des Commissions transport, Bureaux et Conseils.

A chaque réunion, la CASQY acte également la remise par le GME et la SAVAC, des documents à transmettre selon la périodicité inscrite dans le contrat d'exploitation de type II.

L'ordre du jour de la réunion est élaboré par la CASQY. Le GME et la SAVAC peuvent demander à cette dernière d'inscrire des sujets à l'ordre du jour.

Les comptes rendus des réunions sont rédigés par la CASQY et transmis au GME et à la SAVAC pour validation et au STIF pour information. Ils constitueront la base du rendez-vous préparatoire du Comité de Suivi conformément à l'article 4.2.

Les modalités de modifications sont détaillées au paragraphe 5.2.2

La contribution financière de la CASQY repose sur l'offre de transports de référence définie à l'article 3 en termes de lignes, d'amplitude, de fréquence et d'unités d'œuvre.

Pour tous ces développements et modifications de l'offre, le GME et la SAVAC s'engagent à instruire les dossiers conformément au planning défini lors des réunions « Plan transport » définies au paragraphe 7.1.3.

Aucune création, modification ou suppression ne peut intervenir avant autorisation du Comité du suivi et validation officielle par les organes délibérants de la CASQY.

Le GME et la SAVAC sont cependant tenus, sauf circonstances exceptionnelles comme le changement imprévisible des horaires d'un établissement scolaire, d'alerter la CASQY

préalablement sur les risques liés à la dégradation des conditions de circulation et à l'évolution de la fréquentation, de manière à ce que les modifications nécessaires puissent être discutées dans le cadre des réunions Plan transport.

7.1.4 Suivi des investissements du GME

Le GME et la SAVAC transmettent également à la CASQY les éléments relatifs aux investissements qu'ils communiquent au STIF, dans le cadre du contrat d'exploitation, notamment:

- État du parc de véhicules,
- Programme d'investissement,
- État des lieux et inventaire,
- le bilan annuel de l'accessibilité.

Lors des renouvellements de véhicules, la CASQY sera consultée en Comité de suivi sur le choix du matériel. Cependant l'avis de la CASQY 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.

7.2.Relation avec les voyageurs

7.2.1 Traitement des réclamations

Le GME et la SAVAC traitent les appels et plaintes par téléphone, courrier, courriel et tient un registre des réclamations. Ils s'engagent à répondre aux plaintes et réclamations dans un délai de deux semaines et dans un délai de 5 jours pour les réclamations par courriel.

Ils transmettent à la CASQY 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 CASQY, le GME, la SAVAC et les Cars Perrier 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 CASQY.

Ce comité est réuni chaque année, si possible dans les 6 premiers mois de l'année. Sont membres du Comité les signataires de cette convention partenariale. Sont invités, les autres transporteurs intervenants sur le territoire dont la SNCF, les collectivités voisines (Conseil Général, Communes, EPIC...) ainsi que les associations d'usagers des transports, des, des conseils de quartiers, des conseils des jeunes, des seniors, des parents d'élèves.

Tous les ans, la liste des invités est dressée par la CASQY et présentée préalablement aux autres parties. L'ordre du jour des thèmes présentés est défini entre le STIF et la CASQY sur proposition de la CASQY. C'est cette dernière qui adresse les invitations.

Le GME la SAVAC et les Cars Perrier seront invités à y présenter un rapport synthétique du fonctionnement annuel du réseau ainsi que des projets de l'année en cours. Cette présentation est élaborée conjointement avec la CASQY. Au cours du Comité, la CASQY est également amenée à présenter d'autres projets réalisés ou à venir ayant trait à la mobilité de façon plus globale : politique de management de la Mobilité, bilan des PDIE, avancées du PLD,...

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 le GME les dessertes prioritaires en cas de perturbation, en concertation avec la CASQY. (Plan de Transport Adapté).

La loi prévoit aussi que le GME 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: « le GME 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, le GME 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, le GME 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 II susvisé figurent en Annexe B.3 de la présente convention.

Le GME et la SAVAC veillent à transmettre dans les mêmes délais au STIF et à la CASQY 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 CASQY agit pour une meilleure fluidité du réseau à travers la gestion des feux et la programmation des travaux de voirie sur les voies communautaires.

7.3.2 Gestion des feux

La gestion des feux tricolores est assurée par la CASQY qui dispose d'un service spécifique intervenant sur les voies communautaires.

7.3.3 Programmation de travaux de voiries

A travers son Plan Local de Déplacements (PLD), la CASQY cherche à favoriser l'harmonisation des politiques de circulation et de stationnement pour maintenir et

améliorer la vitesse commerciale des autobus et assurer la sécurité des usagers de la voirie.

A titre d'exemple, les problématiques suivantes pourront être étudiées :

- la gestion optimisée du stationnement,
- les voies bus,
- les priorités aux feux
- ...

A ce titre le GME, de la SAVAC et des Cars Perrier, pourront également formuler des propositions d'aménagements visant à l'amélioration de la fluidité de la circulation des bus, tout en prenant en compte la sécurité des autres usagers de la voirie.

Les travaux ainsi entrepris le sont aux frais et risques de la CASQY et sous son entière responsabilité. Ils sont exécutés dans les règles de l'art et dans le respect de toutes les réglementations en vigueur, de telle sorte que le GME et la SAVAC ne puisse voir sa responsabilité mise en cause à leur égard.

Les gains de productivité résultant d'une amélioration des conditions de circulation des véhicules du GME, de la SAVAC et des Cars Perrier peuvent :

- être réinjectés dans l'offre
- permettre une accélération de la réalisation du Plan d'investissement.

7.3.4 Aménagements d'arrêts

La CASQY pourra étudier l'installation de points d'arrêts supplémentaires sur proposition du GME de la SAVAC et des Cars Perrier :

- Le GME, la SAVAC et les Cars Perrier sont associés 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

Le GME, la SAVAC et les Cars Perrier s'engagent à mettre à jour, dans un délai maximum de 8 jours, l'information destinée aux voyageurs (plans, fiches horaires et informations spécifiques ponctuelles).

En cas de dégradation des poteaux ou de l'information, pour quelque motif que ce soit, le GME, la SAVAC et les Cars Perrier procèdent à une remise en état dans un délai maximum d'une semaine après constatation de la dégradation.

7.3.5 Études / rôle d'expertise locale

Dans le cadre de son PLD et compte tenu de sa connaissance du fonctionnement et des besoins en matière de déplacements sur son territoire, la CASQY 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 CASQY sur les évolutions d'offres ou créations d'offres nouvelles.

Le STIF s'engage parallèlement à transmettre à la CASQY toute information sur le réseau permettant à la CASQY d'exercer sa mission d'expertise locale, et notamment, les rapports de comptages ainsi que les bases de données relatives à l'offre globale sur le réseau.

7.3.6 Autres coordinations

Le GME, la SAVAC et les Cars Perrier peuvent être amenés 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...

Le GME, la SAVAC et les Cars Perrier visent à assurer une bonne coordination avec les services des polices municipales, nationale, ferroviaire, et d'autres entreprises de transport public.

7.3.7 Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA): études de mises en œuvre, travaux

La question de l'accessibilité fait l'objet d'une attention continue de la part de la CASQY.

En partenariat avec le STIF, elle mène les programmes suivants en faveur de l'accessibilité des transports collectifs :

- programme triennal de mise en accessibilité des points d'arrêt combiné au renouvellement du parc de véhicule. Ce travail permet d'inscrire plusieurs lignes du réseau sous le label Info-mobi du STIF,
- programme expérimental Mobi+ en faveur d'une meilleure prise en compte des PMR aux points d'arrêt (ergonomie),
- programme expérimental Handi-mobile (en cours de structuration) qui vise à associer un laboratoire de recherche pour un diagnostic complet de l'accessibilité sur le territoire, en incluant la voirie et les espaces publics.

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 en [annexe B4](#). La ligne 039-039-012 exploité par la SAVAC n'étant pas retenue au titre du schéma directeur d'accessibilité (SDA), elle ne figure pas dans l'[annexe B4](#).

Est mentionné pour chacune d'entre elles l'objectif de l'année de déclaration de mise en accessibilité.

L'échéancier proposé constitue un objectif fort pour la CASQY, 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 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 montée 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 au GME et à la SAVAC 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 CASQY et parc de véhicules circulant sur cette ligne totalement accessible).

Les transporteurs organisent tous les ans des actions de formations et de sensibilisation pour les conducteurs.

Ils incluent dans la check list de prise de véhicule la vérification des palettes et des ASVA. En cas de dysfonctionnement, des opérations de maintenance curatives doivent être entreprises dès le retour du bus au dépôt. Un effort particulier doit être apporté à la maintenance de ces dispositifs afin d'améliorer le service pour les voyageurs et faciliter le travail des conducteurs qui se retrouvent en difficulté. La CASQY peut demander que lui soit transmis l'état des palettes électriques au mois N et N-1. Dans les bus à rampes manuelles, les transporteurs mettent à disposition des conducteurs des gants pour la manipulation des rampes.

7.3.8 Gares routières

En sa qualité de propriétaire ou gestionnaire des espaces publics supports des gares routières, la CASQY s'engage à prendre en charge la propreté et l'entretien de ces espaces.

Dans le cadre des dispositions du Schéma Directeur des gares routières, et dans un souci d'harmonisation et de proximité du fonctionnement des services de transports présents sur ces équipements, le STIF et la CASQY conviennent d'un commun accord que la CASQY assure la gestion des gares routières.

La CASQY pilote deux Comités de Pôle :

- A Saint-Quentin-en-Yvelines, le programme d'actions prévoit à court-moyen terme la réalisation d'une gare routière interurbaine le long de la RD 10,
- A La Verrière, les scénarios d'aménagement en cours de finalisation projettent une amélioration du fonctionnement de la gare routière avec l'insertion du terminus du TCSP.

Le GME, la SAVAC et les Cars Perrier restent responsables de l'information voyageurs.

8. Communication

Le terme communication doit être pris dans son sens le plus large et recouvrira tous les types d'actions en terme de communication (relations presse, actions commerciales, marketing et événementielles, achats d'espaces, dépliants, guides, plaquettes, mailings, site Internet, projets et chantiers, mise en services et inauguration, signalétique et habillage...), tous les publics (voyageurs, élus, institutionnels...).

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 la CASQY.

A l'occasion de la session annuelle du comité de suivi (auquel participera le service Communication de la CASQY), le GME, la SAVAC et les Cars Perrier proposent, dans le cadre d'un programme, les actions de communication à destination des usagers pour l'année à venir et présentent le bilan des actions réalisées sur l'année écoulée.

Ce programme aura été travaillé et validé en amont avec la CASQY. En effet, la CASQY est associée aux opérations de communication réalisées sur son territoire, elle peut également demander aux transporteurs d'initier certaines opérations ponctuelles auprès des établissements de Saint Quentin en Yvelines : stands dans les gares (6 à 12 par an), dans les entreprises (15 par an), informations ponctuelles aux points d'arrêt lors d'un déménagement d'entreprise...

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. Il inclut notamment l'utilisation du logo institutionnel du STIF et de la CASQY.

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 CASQY, du GME et de la SAVAC.

Les principes de l'information, développement et études de réseau font l'objet d'un plan pluriannuel validé en plan transport. Ce plan détaille, sans être exhaustif, les contraintes de concertation interne à la CASQY, les délais de mise en place, les contraintes d'études et de validation interne au GME et à la SAVAC, les délais de demandes de subvention,...

Le plan sera transmis au Comité de suivi pour information et validation.

8.2.Plans et guides horaires

Les plans de réseau visibles aux arrêts de bus et disponibles en versions dépliantes participent à la publicité du réseau.

La CASQY se charge de mettre à jour les informations contenues dans les plans. Les transporteurs se chargent de l'impression et de l'affichage et de la diffusion après le BAT signé de la CASQY.

Les transporteurs supportent le coût de deux changements d'horaires complets par an (horaires hiver et horaires d'été) ainsi que l'actualisation du plan de réseau 1 fois par an. En cas de changement d'horaires en cours d'année, le transporteur renouvelle les guides horaires concernés.

Le volume d'impression des guides horaires est adapté ligne par ligne.

L'impression des grands plans de réseau permet de couvrir l'ensemble des arrêts équipés d'abri bus. 100 exemplaires supplémentaires par an sont mis à disposition des établissements scolaires, des entreprises, des communes et de la CASQY.

L'impression des plans schématiques permet de couvrir l'ensemble des arrêts équipés de poteaux. 100 exemplaires plastifiés supplémentaires par an sont mis à disposition de la CASQY.

Le nombre de plans dépliantes (qui ne peuvent, contrairement aux guides horaires, être imprimés par les voyageurs) est suffisant pour ne jamais être en rupture de stock dans

les différents points de distribution. Les transporteurs en imprimant autant que de besoin (min 30 000 exemplaires).

Le GME renouvelle tous les ans le plan de réseau à l'intérieur des véhicules.

8.3.Habillage des véhicules

Le voyageur francilien doit percevoir la cohérence et l'unité du système de transport au niveau régional. 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 vise à l'harmonisation de l'habillage de l'ensemble des véhicules 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 CASQY et du GME et de la SAVAC.

A terme, l'ensemble du matériel utilisé par le GME et la SAVAC pour l'exécution du service de référence devra être habillé selon les principes définis par la charte du STIF.

La CASQY et le STIF ont validé l'habillage des véhicules qui figure en [Annexe B.7](#). Ce nouvel habillage sera mis en place à partir de juillet 2010 sur tous les véhicules neufs.

Le GME et la SAVAC feront valider par le STIF et la CASQY tout changement ou modification identitaire appliqué sur son réseau (logo, habillage réseau).

Pour des opérations ponctuelles événementielles, la CASQY se réserve le droit de recourir au covering total ou partiel sur les véhicules. Elle veillera particulièrement à la remise en état de l'identité visuelle à la fin de l'événement.

La prise en charge financière de l'habillage de définit comme suit :

- Peinture vif argent 100% STIF
- Symbolique réseau + bloc marque STIF : 100% STIF
- Adhésifs transporteurs + pose (selon la charte) : 100% transporteur
- Adhésifs collectivités + pose (selon la charte) : 100% collectivités

Les coûts relevant du STIF doivent être clairement indiqués dans le devis du ou des bus transmis par le transporteur.

A réception, l'ensemble des véhicules reçus devront être photographiés 3/4 droit (avec la plaque d'immatriculation) et les photos devront être transmises au STIF à la direction de la Communication.

8.4.Supports et documents de communication voyageurs

Les dispositions suivantes sont retenues pour l'édition de tous documents de communication sur le réseau :

- Le GME et la SAVAC s'engagent à indiquer sur tout support de communication et d'information voyageurs leur lien avec le STIF par la présence du logo du STIF.
- Le logo de la CASQY devra figurer sur tous supports papier (fiches horaires, plan) aussi gros (en surface) et aussi visible que celui du GME, de la SAVAC et celui du STIF.
- La CASQY créera un lien entre son site internet et celui du GME et de la SAVAC et réciproquement sur le site du GME et de la SAVAC un lien vers le site de la CASQY sera activé.
- L'information des voyageurs est rapatriée dans le cadre info de l'abri voyageur, lorsque l'arrêt en est équipé. Ce cadre info abri voyageurs peut être mis en commun avec une autre entreprise, dans ce cas une entreprise est désignée comme gestionnaire principale de l'information, chaque entreprise restant responsable de la mise à jour de l'information de ses lignes.
- Une signalétique harmonisée est mise en œuvre par la CASQY sur les abris voyageurs (bandeau indices de ligne). L'Entreprise fournit les indices de lignes à insérer et en informe le STIF

La CASQY 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.

Le GME, la SAVAC et les Cars Perrier s'engagent 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 du GME, la SAVAC et les Cars Perrier, doivent être soumis à l'accord préalable du STIF et de la CASQY.

8.5. Le fonctionnement du point information et du n°vert géré par SQYBUS ainsi que l'usage par la CASQY des cadres d'information à l'intérieur des bus est détaillé dans l'annexe B9. SAEIV

Le GME dispose d'un SAE et de 70 BIV.

Le GME s'engage à contrôler et assurer le maintien opérationnel du système d'information dynamique.

8.6. 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, le GME, la SAVAC et les Cars Perrier doivent 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 CASQY, en copropriété avec le STIF.

La CASQY 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 conformément au droit de la propriété intellectuelle, 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 celles listées 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 :

- [Annexe](#) A.1 : Synthèse des modifications

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, la CASQY le GME, la SAVAC et les Cars Perrier qui est décrit en [Annexe](#) B.2 à la présente convention.

Les principes de la rémunération de ce service de référence sont destinés à :

- Couvrir l'ensemble des charges de service public imposées par le STIF,
- Couvrir l'ensemble des compléments de service financés par la CASQY 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 Île-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 le GME.

Le coût total du service de référence est fixé en € HT à :

(k€ constants 2008)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	34 025	34 076	34 123	34 148	34 154	34 168	34 175

10.2. Engagements financiers du STIF

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, le STIF versera au GME et à la SAVAC, hors recettes annexes directement perçues par lui, une Contribution financière forfaitaire fixée à :

(k€ constants 2008)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contributions financières	26 019	26 026	26 046	26 061	26 067	26 083	26 091

Pour la première année d'exploitation, le montant de la contribution est calculé selon la règle du prorata temporis.

Elle sera indexée chaque année selon la formule prévue à l'annexe B5 de la présente convention

Le STIF s'engage à réinjecter pour des évolutions d'offre à décider conjointement entre les parties la moitié de la différence entre les recettes prévisionnelles et les recettes réelles qui lui reviendraient.

10.3. Engagements financiers de la CASQY

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, la CASQY verse une participation forfaitaire financière fixée à :

(k€ constants 2008)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Participation de la collectivité	3 593	3 536	3 529	3 520	3 513	3 504	3 496

Les pénalités telles que décrites aux articles 6.2 et 7.1.3 de la présente seront déduites de la contribution de la CASQY.

En année pleine, cette participation est payable sur la base de 1/12 chaque mois (la date d'exigibilité de la facture étant le 5^{ème} jour du mois suivant). Elle sera indexée chaque année selon la formule prévue à l'annexe B5 de la présente convention

Pour la première année d'exploitation, le montant de la Compensation est calculé selon la règle du prorata temporis.

10.4. La distribution des titres locaux

La CASQY peut délivrer des titres de transport choisis dans la gamme tarifaire créée par le STIF. En particulier, elle peut distribuer le Pass'Local tel qu'il est défini dans le contrat d'exploitation (article 23-4), sous réserve du respect par les bénéficiaires des éventuelles conditions du droit d'usage fixées par la CASQY, cette possibilité n'impliquant pas de participation financière du STIF.

Les titres locaux distribués dans le cadre de la convention précédente et arrivant à terme le 31 janvier 2011, entre le GME et la CASQY, sont maintenus exceptionnellement jusqu'au 31 décembre 2010. Durant cette période, le dispositif de la convention précédente pour le financement de ces titres est reconduit.

10.5. Gestion et financement du Pass'Local

La CASQY définit ses propres critères caractérisant les personnes pouvant obtenir un Pass'Local et instruit les demandes.

La CASQY fournit aux bénéficiaires le Pass'Local accompagné de son coupon de circulation locale dans un délai d'une semaine

Compte tenu de la distribution du Pass'Local par la CASQY, un objectif de recettes de trafic a été déterminé et défini à l'article 50-3 du contrat d'exploitation, il correspond à 1 639 pass Locaux à 80,54 € HT l'unité [1 639 x 80,54€] HT lié à la distribution du Pass'Local.

La CASQY utilise un montant équivalent pour le financement des recettes réelles du Pass'Local déclaré par le GME, la SAVAC et les Cars Perrier.

Le GME, la SAVAC et les Cars Perrier établissent les factures trimestrielles du Pass'Local sur la base des premières validations de coupons de circulation locaux ; pour les tickets de groupe, la compensation est calculé sur le prix du ticket t+ en carnet plein tarif ou du prix du ticket t+ en carnet demi-tarif selon le Pass'Local. Ils présentent les factures à la CASQY au plus tard 45 jours après la fin de chaque trimestre. Ces factures font apparaître par mois et par ligne de bus les éléments tarifaires nécessaires au calcul de la recette du Pass'Local.

Le GME, la SAVAC et les Cars Perrier déclarent, conformément à l'article 53 du contrat d'exploitation, les montants trimestriels de recettes directes ticket t+ (plein tarif et à tarif réduit) perçues de la CASQY au titre du Pass'Local.

11. Résiliation

Une résiliation anticipée de la présente convention pourra être demandée par les parties, à tout moment et pour quelque motif que ce soit.

Dans l'éventualité où l'une des parties souhaiterait demander cette résiliation, elle aurait à le faire, par lettre recommandée avec accusé de réception, six mois avant que ne prenne effectivement effet cette résiliation. Aucune autre formalité n'étant requise pour la rendre effective.

La résiliation de la convention peut conduire le STIF à procéder dans le contrat d'exploitation de Type 2 à un ajustement à la baisse 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 indemnité de la convention existant préalablement entre la CASQY et le GME (convention de contribution financière forfaitaire aux services réguliers de transports routiers de voyageurs signée le 1^{er} janvier 2009),
- des conventions et leurs avenants entre les Cars Perrier et les communes du Mesnil St Denis et de Maurepas pour les lignes 036 005 et 012.

Les autres conventions en cours (liste en annexe B13) évolueront pour s'attacher à cette convention. Il s'agit de conventions passées entre :

- la CASQY et des transporteurs autres que ceux signataires de cette convention

- la CASQY et les collectivités extérieures à l'agglomération
- SQUYBUS et d'autres transporteurs

Ces conventions encadrent des échanges d'information, d'utilisation d'équipements de l'agglomération ou des contributions pour participer aux développements de l'offre.

Si de nouvelles conventions venaient à être passées, elles feraient l'objet d'une nouvelle délibération et la liste des annexes serait actualisée en fin d'année.

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 une personne qualifiée dans les 10 jours qui suivent la réception du courrier.
3. Les personnes qualifiées remettent leurs conclusions aux parties sous 10 jours,
4. La consultation des personnes qualifiées constitue un avis qui ne s'impose pas aux parties.

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déférés au Tribunal Administratif de Paris.

ANNEXES

A. Annexes Communes

Annexe A.1 Synthèse des modifications

B. Annexes Circonstanciées

Annexe B.1 Liste des lignes composant le périmètre du Réseau

Annexe B.2 Service de référence

Annexe B.3 Plan de Transport Adapté

Annexe B.4 Schéma Directeur d'Accessibilité

Annexe B.5 Formule d'indexation des participations du STIF et de la CASQY

Annexe B.6 Biens mis à disposition par la CASQY et état des lieux

Annexe B.7 Livrée des véhicules

Annexe B.8 Fiche d'opportunité

Annexe B.9 Plan de marketing

Annexe B.10 La convention du GME

Annexe B.11 Le cahier des normes de l'information voyageur

Annexe B.12 Dossier de sécurité du tunnel du TCSP

Annexe B.13 Liste des conventions en cours

SIGNATAIRES

Établie en exemplaires originaux.

Fait à Paris, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
La Directrice générale

Pour la Communauté
D'agglomération de Saint-
Quentin-en-Yvelines (CASQY)
Le Président

Sophie MOUGARD

Robert CADALBERT

Pour la SAVAC,
Le Président

Pour le GME,
Le Mandataire

Géric BIGOT

Emmanuel ANSART

Syndicat des transports d'Ile-de-France



Délibération n° 20010/0379

Séance du 7 juillet 2010

**AVENANT N°2 AU CONTRAT 2008-2011 ENTRE
LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE ET LA RATP**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile-de-France;
- VU** le contrat d'exploitation entre le STIF et la RATP signé le 21 février 2008 ;
- VU** le rapport n° 2010/0379
- VU** les avis de la commission de la qualité de service du 1^{er} juillet 2010 et de la commission économique et tarifaire du 2 juillet 2010 ;

Après en avoir délibéré,

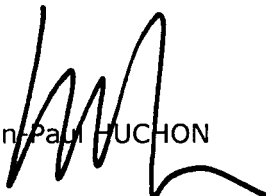
DECIDE

ARTICLE 1 : Le projet d'avenant n°2 au contrat entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la RATP pour la période 2008-2011 est approuvé.

ARTICLE 2 : La directrice générale est autorisée à signer l'avenant visé à l'article 1er

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




CONTRAT

entre

le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

et

la Régie Autonome des Transports Parisiens

Avenant n°2

OBJET DE L'AVENANT

Le présent avenant a pour objet d'introduire les ajustements suivants :

ARTICLE 1. MODIFICATION DE L'OFFRE DE REFERENCE.....	2
ARTICLE 2. QUALITE DE SERVICE	13
ARTICLE 3. INDICATEUR SUR LA QUALITE DES REMONTEES DES DONNEES DE VALIDATION TELEBILLETQUES.....	21
ARTICLE 4. CONSEQUENCES DE LA GRATUITE DU TRAMWAY T2 LORS DU WEEK- END D'INAUGURATION.....	24
ARTICLE 5. REVISION DE L'OBJECTIF DES RECETTES DIRECTES.....	24
ARTICLE 6. REVISION DE LA CONTRIBUTION C1.....	24
ARTICLE 7. REVISION DE LA CONTRIBUTION C2.....	25
ARTICLE 8. MODIFICATION DE LA DISTRIBUTION.....	25
ARTICLE 9. MODIFICATION DE L'INDICE SALAIRE.....	36
ARTICLE 10. REMPLACEMENT DE LA TAXE PROFESSIONNELLE PAR LA CONTRIBUTION ECONOMIQUE TERRITORIALE	37

ARTICLE 1. MODIFICATION DE L'OFFRE DE REFERENCE

En application de l'annexe E6 le service de référence est modifié comme suit :

1.1 – Offre de transport (KCC)

		2009	2010	2011
Métro				
ligne 9	modification date de mise en service	-16 001		
ligne 5	modification date de mise en service	15 885		
ligne 14	renfort HP	3 284	6 207	6 207
ligne 1	prolongation 1 heure veille Pentecôte	788	788	788
ligne 2	prolongation 1 heure veille Pentecôte	666	666	666
ligne 3	prolongation 1 heure veille Pentecôte	817	817	817
ligne 3 bis	prolongation 1 heure veille Pentecôte	111	111	111
ligne 4	prolongation 1 heure veille Pentecôte	469	469	469
ligne 5	prolongation 1 heure veille Pentecôte	1 034	1 034	1 034
ligne 6	prolongation 1 heure veille Pentecôte	873	873	873
ligne 7	prolongation 1 heure veille Pentecôte	675	675	675
ligne 7 bis	prolongation 1 heure veille Pentecôte	98	98	98
ligne 8	prolongation 1 heure veille Pentecôte	1 105	1 105	1 105
ligne 9	prolongation 1 heure veille Pentecôte	1 030	1 030	1 030
ligne 10	prolongation 1 heure veille Pentecôte	937	937	937
ligne 11	prolongation 1 heure veille Pentecôte	378	378	378
ligne 12	prolongation 1 heure veille Pentecôte	862	862	862
ligne 13	prolongation 1 heure veille Pentecôte	712	712	712
ligne 14	prolongation 1 heure veille Pentecôte	224	224	224
Sous-total		13 947	16 986	16 986

RER

RER A	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-685	-685	-685
Sous-total		-685	-685	-685

TCSP

100-100-013	renfort HC	30 390	36 326	36 326
100-100-013	renfort HP		17 125	19 412
100-100-011	renfort été (phase 1)	2 695	6 161	6 161
100-100-011	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 196	-1 196	-1 196
100-100-012	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 344	-1 344	-1 344
100-100-013	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-750	-750	-750
100-100-014	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 355	-1 355	-1 355
100-100-011	prolongation 1 heure veille Pentecôte	75	75	75
100-100-012	prolongation 1 heure veille Pentecôte	138	138	138
100-100-013	prolongation 1 heure veille Pentecôte	62	62	62
100-100-012	Prolongement à Porte de Versailles	37 850	306 980	306 980
Sous-total		66 565	362 222	364 509

PDU Paris

100-100-020	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-602	-602	-602
100-100-021	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-519	-519	-519
100-100-026	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-416	-416	-416
100-100-027	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 240	-1 240	-1 240
100-100-031	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-398	-398	-398
100-100-038	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 403	-1 403	-1 403
100-100-060	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-621	-621	-621
100-100-062	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 120	-1 120	-1 120
100-100-063	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-907	-907	-907
100-100-064	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-463	-463	-463
100-100-065	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 492	-1 492	-1 492
100-100-080	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-381	-381	-381
100-100-081	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-457	-457	-457
100-100-087	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 365	-1 365	-1 365
100-100-091	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 056	-1 056	-1 056
100-100-092	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-978	-978	-978
100-100-095	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-866	-866	-866
100-100-096	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-775	-775	-775
100-100-097	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-120	-120	-120
100-100-098	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-847	-847	-847
100-100-099	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-781	-781	-781
100-100-097	prolongation 1 heure veille Pentecôte	45	45	45
100-100-098	prolongation 1 heure veille Pentecôte	164	164	164
100-100-099	prolongation 1 heure veille Pentecôte	154	154	154
Sous-total		-16 444	-16 444	-16 444

PDU Banlieue

100-100-178	anticipation restructuration_travaux T1 à AG3	-14 324	-22 237	-22 237
100-100-274	modification structure ligne	-42 587	-58 684	-58 684
100-100-399	décalage transfert de remisage	-18 880		
100-100-103	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-622	-622	-622
100-100-105	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 287	-1 287	-1 287
100-100-108	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-151	-151	-151
100-100-113	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-572	-572	-572
100-100-115	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-754	-754	-754
100-100-121	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-585	-585	-585
100-100-126	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-758	-758	-758
100-100-143	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-2 333	-2 333	-2 333

100-100-147	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-2 016	-2 016	-2 016
100-100-150	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-740	-740	-740
100-100-152	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-636	-636	-636
100-100-153	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-783	-783	-783
100-100-154	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-452	-452	-452
100-100-158	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-317	-317	-317
100-100-161	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-740	-740	-740
100-100-164	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-884	-884	-884
100-100-170	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 136	-1 136	-1 136
100-100-171	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 086	-1 086	-1 086
100-100-172	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 157	-1 157	-1 157
100-100-173	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-942	-942	-942
100-100-179	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 598	-1 598	-1 598
100-100-180	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-506	-506	-506
100-100-183	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-925	-925	-925
100-100-187	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-794	-794	-794
100-100-189	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 050	-1 050	-1 050
100-100-194	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-819	-819	-819
100-100-195	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 019	-1 019	-1 019
100-100-206	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-342	-342	-342
100-100-208	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-756	-756	-756
100-100-244	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-571	-571	-571
100-100-258	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-954	-954	-954
100-100-268	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-865	-865	-865
100-100-272	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 243	-1 243	-1 243
100-100-285	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-872	-872	-872
100-100-289	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-791	-791	-791
100-100-295	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 313	-1 313	-1 313
100-100-301	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-692	-692	-692
100-100-303	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	6	6	6
100-100-304	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-820	-820	-820
100-100-308	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-957	-957	-957
100-100-317	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 145	-1 145	-1 145
100-100-318	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 376	-1 376	-1 376
100-100-323	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 548	-999	-999
100-100-325	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-536	-536	-536
100-100-379	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-855	-855	-855
100-100-390	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-744	-744	-744
100-100-399	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 015	-1 015	-1 015
100-100-467	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-613	-613	-613
100-100-103	prolongation 1 heure veille Pentecôte	70	70	70
100-100-105	prolongation 1 heure veille Pentecôte	88	88	88
100-100-115	prolongation 1 heure veille Pentecôte	55	55	55
100-100-121	prolongation 1 heure veille Pentecôte	70	70	70
100-100-126	prolongation 1 heure veille Pentecôte	64	64	64
100-100-150	prolongation 1 heure veille Pentecôte	60	60	60
100-100-152	prolongation 1 heure veille Pentecôte	87	87	87
100-100-153	prolongation 1 heure veille Pentecôte	41	41	41
100-100-154	prolongation 1 heure veille Pentecôte	33	33	33
100-100-161	prolongation 1 heure veille Pentecôte	83	83	83
100-100-164	prolongation 1 heure veille Pentecôte	84	84	84
100-100-170	prolongation 1 heure veille Pentecôte	57	57	57
100-100-172	prolongation 1 heure veille Pentecôte	61	61	61
100-100-173	prolongation 1 heure veille Pentecôte	45	45	45

100-100-178	prolongation 1 heure veille Pentecôte	73	73	73
100-100-179	prolongation 1 heure veille Pentecôte	52	52	52
100-100-180	prolongation 1 heure veille Pentecôte	70	70	70
100-100-183	prolongation 1 heure veille Pentecôte	98	98	98
100-100-187	prolongation 1 heure veille Pentecôte	55	55	55
100-100-189	prolongation 1 heure veille Pentecôte	62	62	62
100-100-194	prolongation 1 heure veille Pentecôte	88	88	88
100-100-258	prolongation 1 heure veille Pentecôte	104	104	104
100-100-268	prolongation 1 heure veille Pentecôte	71	71	71
100-100-289	prolongation 1 heure veille Pentecôte	59	59	59
100-100-295	prolongation 1 heure veille Pentecôte	60	60	60
100-100-303	prolongation 1 heure veille Pentecôte	67	67	67
100-100-304	prolongation 1 heure veille Pentecôte	61	61	61
100-100-308	prolongation 1 heure veille Pentecôte	76	76	76
100-100-318	prolongation 1 heure veille Pentecôte	22	22	22
100-100-323	prolongation 1 heure veille Pentecôte	58	58	58
100-100-325	prolongation 1 heure veille Pentecôte	61	61	61
100-100-323	prolongement à Gambetta		65 046	71 136
100-100-143	impact pôle La Courneuve		26 087	26 332
100-100-318	renfort HP		21 149	26 300
100-100-172	Intervalle Nuit 20 mn		38 264	46 697
100-100-180	renfort HP		27 052	32 886
100-100-187	report terminus		10 958	11 054
100-100-187	100% articulés		-12 015	-22 733
100-100-208	renfort samedi et dimanche		16 449	16 935
100-100-308	renfort samedi et dimanche		32 505	33 350
Sous-total		-116 420	104 494	120 956

Paris

100-100-039	restructu Bus T2 à Paris_prolongement ligne	-7 621	-66 184	-66 184
100-100-022	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 427	-520	-520
100-100-024	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 393	-1 393	-1 393
100-100-028	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-772	-772	-772
100-100-029	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-91	-91	-91
100-100-030	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-594	-594	-594
100-100-032	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 424	-1 424	-1 424
100-100-039	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 078	-1 078	-1 078
100-100-042	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-919	-919	-919
100-100-043	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-326	-326	-326
100-100-047	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-558	-558	-558
100-100-048	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 422	-1 422	-1 422
100-100-052	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-479	-479	-479
100-100-053	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 043	-1 043	-1 043
100-100-054	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	47	47	47
100-100-056	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-121	-121	-121
100-100-057	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-894	-894	-894
100-100-058	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-788	-788	-788
100-100-061	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-300	-300	-300
100-100-066	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-498	-498	-498
100-100-067	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-527	-527	-527
100-100-068	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 162	-1 162	-1 162
100-100-069	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-743	-743	-743
100-100-070	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 365	-1 365	-1 365

100-100-072	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-940	-940	-940
100-100-073	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-304	-304	-304
100-100-075	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-769	-769	-769
100-100-076	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-910	-910	-910
100-100-082	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-748	-748	-748
100-100-083	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 143	-1 143	-1 143
100-100-084	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 457	-1 457	-1 457
100-100-088	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-694	-694	-694
100-100-089	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-799	-799	-799
100-100-093	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-2 061	-2 061	-2 061
100-100-094	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-983	-983	-983
100-575-519	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-47	-47	-47
100-100-053	création service soirée		32 306	32 435
100-100-053	création service dimanche		26 268	47 737
Sous-total		-36 353	-35 435	-13 837

Banlieue

100-100-137	anticipation restructuration_travaux T1 à AG3	-27 108	-37 676	-37 676
100-100-177	anticipation restructuration_travaux T1 à AG3	-24 662	-34 828	-34 828
100-100-261	anticipation restructuration_travaux T1 à AG3	-76 856	-105 434	-105 434
100-100-578	création navette provisoire_ travaux T1 à AG3	35 748	48 804	48 804
100-100-361	modification structure ligne_T1 à AG3	41 837	58 002	58 002
100-100-349	levée des ITL sur plateforme Roissy			
100-100-352	report terminus Roissybus à Roissypôle T3	-13 709	-23 578	-23 578
100-100-101	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-5	-5	-5
100-100-102	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-644	-644	-644
100-100-104	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-330	-330	-330
100-100-106	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-179	-179	-179
100-100-107	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-551	-551	-551
100-100-109	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-510	-510	-510
100-100-110	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-111	-111	-111
100-100-111	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-919	-919	-919
100-100-112	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-301	-301	-301
100-100-114	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	159	159	159
100-100-116	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-147	-147	-147
100-100-117	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-930	-930	-930
100-100-118	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-549	-549	-549
100-100-119	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-378	-378	-378
100-100-120	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-689	-689	-689
100-100-122	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 271	-1 271	-1 271
100-100-123	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-995	-995	-995
100-100-124	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-51	-51	-51
100-100-125	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-383	-383	-383
100-100-127	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-667	-667	-667
100-100-128	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-550	-550	-550
100-100-129	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-984	-984	-984
100-100-131	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-459	-459	-459
100-100-132	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-569	-569	-569
100-100-133	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 177	-1 177	-1 177
100-100-134	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-367	-367	-367
100-100-137	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-227	-227	-227
100-100-138	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-384	-384	-384
100-100-139	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-756	-756	-756

100-100-140	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-289	-289	-289
100-100-141	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-977	-977	-977
100-100-144	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-966	-966	-966
100-100-145	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-463	-463	-463
100-100-146	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-142	-142	-142
100-100-148	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 122	-1 122	-1 122
100-100-151	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-563	-563	-563
100-100-156	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-88	-88	-88
100-100-157	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-400	-400	-400
100-100-159	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-370	-370	-370
100-100-160	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-757	-757	-757
100-100-162	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-249	-249	-249
100-100-163	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-415	-415	-415
100-100-165	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-304	-304	-304
100-100-166	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-35	-35	-35
100-100-167	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-400	-400	-400
100-100-168	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-824	-824	-824
100-100-169	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-666	-666	-666
100-100-176	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-530	-530	-530
100-100-177	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-573	-573	-573
100-100-181	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-356	-356	-356
100-100-182	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-244	-244	-244
100-100-184	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-502	-502	-502
100-100-185	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-169	-169	-169
100-100-186	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-439	-439	-439
100-100-188	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-382	-382	-382
100-100-190	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-753	-753	-753
100-100-191	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-127	-127	-127
100-100-192	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-360	-360	-360
100-100-196	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-703	-703	-703
100-100-197	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-633	-633	-633
100-100-199	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-587	-587	-587
100-100-201	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-331	-331	-331
100-100-203	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-96	-96	-96
100-100-207	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-56	-56	-56
100-100-210	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-268	-268	-268
100-100-211	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 368	-1 368	-1 368
100-100-213	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-510	-510	-510
100-100-214	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-246	-246	-246
100-100-216	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 490	-1 490	-1 490
100-100-217	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-134	-134	-134
100-100-220	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 371	-1 371	-1 371
100-100-221	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-385	-385	-385
100-100-234	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-438	-438	-438
100-100-238	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	24	24	24
100-100-241	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-932	-932	-932
100-100-249	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-972	-972	-972
100-100-250	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-529	-529	-529
100-100-251	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-547	-547	-547
100-100-252	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-904	-904	-904
100-100-253	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-434	-434	-434
100-100-254	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-701	-701	-701
100-100-255	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 057	-1 057	-1 057
100-100-256	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-884	-884	-884
100-100-261	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-225	-225	-225

100-100-262	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-359	-359	-359
100-100-269	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-767	-767	-767
100-100-270	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-363	-363	-363
100-100-275	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-145	-145	-145
100-100-276	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-269	-269	-269
100-100-278	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-138	-138	-138
100-100-279	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-353	-353	-353
100-100-281	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-467	-467	-467
100-100-286	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-352	-352	-352
100-100-290	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-480	-480	-480
100-100-291	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-644	-644	-644
100-100-292	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 206	-1 206	-1 206
100-100-294	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 309	-1 309	-1 309
100-100-297	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 058	-1 058	-1 058
100-100-299	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 519	-1 519	-1 519
100-100-302	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-952	-952	-952
100-100-306	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-435	-435	-435
100-100-312	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-464	-464	-464
100-100-319	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 974	-1 974	-1 974
100-100-320	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 111	-1 111	-1 111
100-100-321	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-167	-167	-167
100-100-322	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-352	-352	-352
100-100-333	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-85	-85	-85
100-100-334	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-53	-53	-53
100-100-341	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-824	-824	-824
100-100-346	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 708	-1 708	-1 708
100-100-347	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-358	-358	-358
100-100-349	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-574	-574	-574
100-100-350	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 076	-1 076	-1 076
100-100-351	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-445	-445	-445
100-100-354	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 247	-1 247	-1 247
100-100-356	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-495	-495	-495
100-100-358	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 531	-1 531	-1 531
100-100-360	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-382	-382	-382
100-100-361	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-659	-659	-659
100-100-363	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-290	-290	-290
100-100-366	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-13	-13	-13
100-100-367	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-868	-868	-868
100-100-368	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 037	-1 037	-1 037
100-100-370	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-10	-10	-10
100-100-372	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-151	-151	-151
100-100-378	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-112	-112	-112
100-100-385	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-838	-838	-838
100-100-388	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 029	-1 029	-1 029
100-100-389	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-655	-655	-655
100-100-391	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-379	-379	-379
100-100-393	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-652	-652	-652
100-100-394	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 197	-1 197	-1 197
100-100-395	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-1 279	-1 279	-1 279
100-100-396	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-180	-180	-180
100-100-421	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-699	-699	-699
100-113-026	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-416	-416	-416
100-113-459	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-34	-34	-34
213-113-460	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-261	-261	-261
100-132-469	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-105	-105	-105
100-102-486	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-241	-241	-241
100-102-487	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-410	-410	-410
100-102-492	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-248	-248	-248
100-100-499	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	698	698	698
100-527-307	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-24	-24	-24
100-515-001	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-63	-63	-63
100-520-001	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-2	-2	-2
100-526-001	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-144	-144	-144
100-100-330	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-257	-257	-257
100-502-001	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-214	-214	-214
100-506-001	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-444	-444	-444

100-504-001	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-35	-35	-35
100-100-545	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-144	-67	-67
100-546-001	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-192	-192	-192
100-551-001	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-96	-96	-96
100-557-001	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-24	-24	-24
100-505-001	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-136	-136	-136
100-566-002	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-60	-60	-60
100-100-267	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-280	-280	-280
100-571-001	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-77	-77	-77
100-503-001	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-343	-343	-343
100-576-001	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-290	-290	-290
100-579-001	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-181	-181	-181
100-580-001	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-317	-317	-317
100-512-001	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-180	-180	-180
100-589-001	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-415	-415	-415
100-594-001	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-97	-97	-97
100-595-001	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-163	-163	-163
020-220-495	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	-491	-491	-491
100-597-001	Impact lundi de Pentecôte 2009 "férié"	123	123	123
100-100-104	prolongation 1 heure veille Pentecôte	50	50	50
100-100-107	prolongation 1 heure veille Pentecôte	75	75	75
100-100-111	prolongation 1 heure veille Pentecôte	141	141	141
100-100-112	prolongation 1 heure veille Pentecôte	117	117	117
100-100-114	prolongation 1 heure veille Pentecôte	73	73	73
100-100-118	prolongation 1 heure veille Pentecôte	72	72	72
100-100-122	prolongation 1 heure veille Pentecôte	60	60	60
100-100-123	prolongation 1 heure veille Pentecôte	82	82	82
100-100-124	prolongation 1 heure veille Pentecôte	31	31	31
100-100-125	prolongation 1 heure veille Pentecôte	52	52	52
100-100-127	prolongation 1 heure veille Pentecôte	77	77	77
100-100-128	prolongation 1 heure veille Pentecôte	23	23	23
100-100-129	prolongation 1 heure veille Pentecôte	60	60	60
100-100-131	prolongation 1 heure veille Pentecôte	71	71	71
100-100-132	prolongation 1 heure veille Pentecôte	75	75	75
100-100-134	prolongation 1 heure veille Pentecôte	86	86	86
100-100-137	prolongation 1 heure veille Pentecôte	11	11	11
100-100-140	prolongation 1 heure veille Pentecôte	61	61	61
100-100-144	prolongation 1 heure veille Pentecôte	65	65	65
100-100-148	prolongation 1 heure veille Pentecôte	94	94	94
100-100-151	prolongation 1 heure veille Pentecôte	89	89	89
100-100-159	prolongation 1 heure veille Pentecôte	78	78	78
100-100-160	prolongation 1 heure veille Pentecôte	79	79	79
100-100-163	prolongation 1 heure veille Pentecôte	79	79	79
100-100-165	prolongation 1 heure veille Pentecôte	35	35	35
100-100-182	prolongation 1 heure veille Pentecôte	62	62	62
100-100-186	prolongation 1 heure veille Pentecôte	72	72	72
100-100-190	prolongation 1 heure veille Pentecôte	30	30	30
100-100-249	prolongation 1 heure veille Pentecôte	37	37	37
100-100-255	prolongation 1 heure veille Pentecôte	93	93	93
100-100-256	prolongation 1 heure veille Pentecôte	60	60	60
100-100-275	prolongation 1 heure veille Pentecôte	63	63	63
100-100-283	prolongation 1 heure veille Pentecôte	123	123	123
100-100-286	prolongation 1 heure veille Pentecôte	32	32	32
100-100-297	prolongation 1 heure veille Pentecôte	136	136	136
100-100-322	prolongation 1 heure veille Pentecôte	12	12	12
100-100-393	prolongation 1 heure veille Pentecôte	50	50	50
100-511-002	ligne 557 - suppression service de nuit du 43 N	-3 768	-6 768	-6 768
100-100-290	restructu Bus T2 à Paris_prolongement ligne	1 829	15 996	15 996
100-527-307	suppression SU Villiers sur Marne	-7 526	-18 396	-18 396
100-100-578	extension amplitude	5 183	15 829	15 829
100-100-545	décalage date MS par rapport avenant 1	-29 215		
100-100-302	décalage date MS par rapport avenant 1	1 095		
100-100-283	renfort HP	13 996	72 109	72 109
100-509-001	suppression ligne 535(SU Asnières)		-19930	-19930
100-100-297	décalage date MS par rapport avenant 1	-154 744		

100-100-319	décalage date MS par rapport avenant 1	-34 943		
100-100-321	renfort HP		10 298	11 662
100-100-267	renfort HP		15 631	18 592
100-100-367	renfort d'offre		28 916	28 916
100-100-394	création service soirée		49 660	49 825
100-100-116	impact pôle Val de Fontenay	-63	-9 932	-9 932
100-100-122	impact pôle Val de Fontenay	369	14 475	14 475
100-100-148	desserte musée de l'air		16 910	18 517
100-100-256	impact pôle La Courneuve		24 238	24 446
100-100-350	desserte musée de l'air		18 603	18 640
100-100-118	renfort HP		14 144	16 018
100-100-207	renfort HP + samedi et dimanche		19 398	21 867
100-100-216	renfort taux de charge		74 394	74 394
100-504-001	réduction d'offre SU Suresnes		-32 537	-32 537
100-506-001	sortie de contrat SU Puteaux		-134 919	-134 919
100-526-001	sortie de contrat SU Montrouge		-36 026	-36 026
Sous-total		-353 470	-43 473	-32 788

Noctilien

N751	renfort samedi et dimanche	4 878	9 782	9 782
N756	renfort samedi et dimanche	3 460	6 939	6 939
N760	modification d'itinéraire à Massy	2 969	5 840	5 840
N758	modification d'itinéraire	2 969	5 840	5 840
N763	allègement offre samedi et dimanche	-7 487	-15 015	-15 015
N765	modification itinéraire	7 979	15 695	15 695
N769	modification itinéraire	299	592	592
N770	desserte Nanterre Préfecture	3 923	7 731	7 731
N773	modification itinéraire_réduction offre	-6 228	-12 470	-12 470
N783	déviation Vavin	2 217	4 418	4 418
N785	prolongement au Pont de Sèvres	6 784	13 405	13 405
Sous-total		21 763	42 757	42 757

1.2 - Ajustement de la contribution C11

	2009	2010	2011
--	-------------	-------------	-------------

Métro

ligne 9	décalage date MS par rapport avenant 1	-100 725 €		
ligne 5	décalage date MS par rapport avenant 1	99 805 €		
ligne 14	renfort HP	141 663 €	244 234 €	244 234 €
Sous-total		140 743 €	244 234 €	244 234 €

TCSP

100-100-013	renfort HC	393 880 €	405 379 €	405 379 €
100-100-013	renfort HP		179 720 €	173 366 €
100-100-011	renfort été (phase 1)	33 702 €	57 917 €	57 917 €
Sous-total		427 582 €	643 016 €	636 662 €

PDU Banlieue

100-100-178	anticipation restructu_travaux T1 à AG3	-20 938 €	-29 970 €	-29 970 €
100-100-274	modification structure ligne	-40 806 €	-56 232 €	-56 232 €
100-100-399	décalage transfert de remisage	55 626 €		

100-100-323	prolongement à Gambetta		393 687 €	352 073 €
100-100-143	impact pôle La Courneuve		121 104 €	104 203 €
100-100-318	renfort HP		118 759 €	118 795 €
100-100-172	Intervalle Nuit 20 mn		211 680 €	209 306 €
100-100-180	renfort HP		147 948 €	144 018 €
100-100-187	report terminus		188 465 €	155 496 €
100-100-187	100% articulés		-35 276 €	-23 824 €
100-100-208	renfort samedi et dimanche		85 981 €	74 673 €
100-100-308	renfort samedi et dimanche		164 907 €	142 209 €
Sous-total		-6 118 €	1 311 053 €	1 190 747 €

Paris

100-100-053	création service soirée		214 500 €	177 252 €
100-100-053	création service dimanche		203 103 €	278 038 €
Sous-total		0 €	417 603 €	455 290 €

Banlieue

100-100-137	anticipation restructuration_travaux T1 à AG3	-25 818 €	-35 934 €	-35 934 €
100-100-177	anticipation restructuration_travaux T1 à AG3	-159 508 €	-172 938 €	-172 938 €
100-100-261	anticipation restructuration_travaux T1 à AG3	-184 027 €	-197 865 €	-197 865 €
100-100-578	création navette provisoire_ travaux T1 à AG3	504 852 €	526 774 €	526 774 €
100-100-361	modification structure ligne_T1 à AG3	349 149 €	373 024 €	373 024 €
100-100-349	levée des ITL sur plateforme Roissy	18 941 €	25 140 €	25 140 €
100-100-352	report terminus Roissybus à Roissypôle T3	-11 056 €	-18 538 €	-18 538 €
100-511-002	ligne 557 - suppression service de nuit du 43 N	-15 229 €	-19 712 €	-19 712 €
100-527-307	suppression SU Villiers sur Marne	-20 109 €	-6 857 €	-6 857 €
100-100-578	extension amplitude	71 133 €	126 796 €	126 796 €
100-100-545	décalage date MS par rapport avenant 1	-130 352 €		
100-100-302	décalage date MS par rapport avenant 1	-28 787 €		
100-100-283	renfort HP	71 095 €	194 169 €	194 169 €
100-100-216	renfort taux de charge		352 633 €	303 501 €
100-509-001	suppression ligne 535(SU Asnières)		-592 €	13 065 €
100-100-297	décalage date MS par rapport avenant 1	-57 157 €		
100-100-319	décalage date MS par rapport avenant 1	-3 228 €		
100-100-321	renfort HP		58 165 €	54 422 €
100-100-267	renfort HP		80 197 €	77 749 €
100-100-367	renfort d'offre		239 930 €	194 156 €
100-100-394	création service soirée		214 554 €	179 490 €
100-100-116	impact pôle Val de Fontenay	12 956 €	52 957 €	52 957 €
100-100-122	impact pôle Val de Fontenay	21 082 €	87 565 €	87 565 €
100-100-148	desserte musée de l'air		97 334 €	86 376 €
100-100-256	impact pôle La Courneuve		128 521 €	108 005 €
100-100-350	desserte musée de l'air		5 060 €	5 095 €
100-100-118	renfort HP		107 905 €	99 308 €
100-100-207	renfort HP + samedi et dimanche		129 362 €	124 716 €
100-504-001	réduction d'offre SU Suresnes		-6 454 €	-100 €
100-506-001	sortie de contrat SU Puteaux	90 976 €	98 200 €	98 200 €
100-526-001	sortie de contrat SU Montrouge	-39 281 €	-47 527 €	-47 527 €
Sous-total		465 632 €	2 391 869 €	2 231 037 €

Noctilien

N751	renfort samedi et dimanche	26 747 €	40 095 €	40 095 €
------	----------------------------	----------	----------	----------

N756	renfort samedi et dimanche	25 853 €	38 310 €	38 310 €
N760	modification d'itinéraire à Massy	2 211 €	4 354 €	4 354 €
N758	modification d'itinéraire	2 407 €	4 737 €	4 737 €
N763	allègement offre samedi et dimanche	-29 396 €	-45 421 €	-45 421 €
N765	modification itinéraire	6 564 €	12 912 €	12 912 €
N769	modification itinéraire	222 €	437 €	437 €
N770	desserte Nanterre Préfecture	3 303 €	6 510 €	6 510 €
N773	modification itinéraire_réduction offre	-28 745 €	-44 091 €	-44 091 €
N783	déviation Vavin	-629 €	-1 208 €	-1 208 €
N785	prolongement au Pont de Sèvres	5 409 €	10 686 €	10 686 €
Sous-total		13 946 €	27 321 €	27 321 €

Commun

	prolongation 1 heure veille Pentecôte	183 419 €	183 419 €	183 419 €
	Impact lundi de Pentecôte "férié"	-822 299 €	-816 202 €	-816 202 €
	Prolongement T2 à Porte de Versailles	836 000 €	1 127 000 €	1 127 000 €
	programme offre 2009 : Information voyageurs	126 359 €		
	offre bus			
Sous-total		323 479 €	494 217 €	494 217 €

1.3 - Ajustement de la contribution C2

2009	2010	2011
------	------	------

TCSP

100-100-013	renfort HC	24 560 €	27 020 €	27 020 €
Sous-total		24 560 €	27 020 €	27 020 €

PDU Banlieue

100-100-323	prolongement à Gambetta		37 877 €	41 418 €
100-100-318	renfort HP		33 355 €	41 418 €
100-100-180	renfort HP		34 050 €	41 418 €
100-100-187	report terminus		59 857 €	60 767 €
100-100-187	100% articulés		61 897 €	110 663 €
Sous-total			227 036 €	295 684 €

Banlieue

100-100-177	anticipation restructuration_travaux T1 à AG3	-27 779 €	-38 668 €	-38 668 €
100-100-261	anticipation restructuration_travaux T1 à AG3	-28 098 €	-38 668 €	-38 668 €
100-100-578	création navette provisoire_ travaux T1 à AG3	84 972 €	116 003 €	116 003 €
100-100-361	modification structure ligne_T1 à AG3	55 743 €	77 335 €	77 335 €
100-527-307	suppression SU Villiers sur Marne	-17 335 €	-42 402 €	-42 402 €
100-100-545	décalage date MS par rapport avenant 1	-18 955 €		
100-100-283	renfort HP	11 760 €	60 767 €	60 767 €
100-100-216	renfort taux de charge		82 835 €	82 835 €
100-509-001	suppression ligne 535(SU Asnières)		-28 373 €	-28 373 €
100-100-297	décalage date MS par rapport avenant 1	-39 862 €		
100-100-321	renfort HP		36 572 €	41 418 €
100-100-267	renfort HP		34 822 €	41 418 €
100-100-367	renfort d'offre		82 835 €	82 835 €
100-100-116	impact pôle Val de Fontenay	211 €	41 418 €	41 418 €

100-100-122	impact pôle Val de Fontenay	1 058 €	41 418 €	41 418 €
100-100-118	renfort HP		36 572 €	41 418 €
100-100-207	renfort HP + samedi et dimanche		36 691 €	41 418 €
100-504-001	réduction d'offre SU Suresnes		-28 373 €	-28 373 €
100-506-001	sortie de contrat SU Puteaux	-105 484 €	-113 491 €	-113 491 €
100-526-001	sortie de contrat SU Montrouge	-22 084 €	-28 373 €	-28 373 €
Sous-total		-105 853 €	328 920 €	349 935 €

Commun

	Prolongement T2 à Porte de Versailles	233 000 €	2 075 000 €	2 075 000 €
Sous-total		233 000 €	2 075 000 €	2 075 000 €

Conformément à l'article 48-2, les charges d'impôts et taxes (contribution C12) sont directement répercutées au STIF.

La variation de la contribution C12 résultant de l'offre complémentaire est estimée à 0.05 M€ pour 2010 et 1.10 M€ pour 2011.

ARTICLE 2. QUALITE DE SERVICE

Article 2.1.- Indicateur de production métro en heure de pointe

Article 2.1.1 Le texte de l'article 26-2 relatif à la mesure de production de l'offre de référence métro aux heures pointe, est ainsi rédigé :

« Le STIF et la RATP apportent une attention particulière à la réalisation, au plus près, de l'offre prévisionnelle du métro aux heures de pointe.

L'engagement de production de l'offre de référence métro sur l'ensemble du service mentionné aux articles 6 et 7-1 distingue, à partir de 2009,

- la période des heures de pointe, couvrant pour les JO les heures de pointe du matin (de 7 heures 30 à 9 heures 30) et celles du soir (de 16 heures 30 à 19 heures 30) dans le sens de la charge
- la période des heures hors pointe, correspondant aux autres périodes de production de l'offre de référence.

L'engagement de production de l'offre de référence métro est assorti, pour chacune de ces deux périodes séparément, d'une franchise annuelle précisée à l'article 27.

Le détail des modalités de mesure de l'indicateur associé au suivi de l'engagement aux heures de pointe et de la franchise correspondante apparaît en annexe A8, et s'applique au 1^o janvier 2009. »

Article 2.1.2 En conséquence, l'article 27 est complété comme suit :

« Dans le cas particulier du sous-réseau métro, la mesure distingue la production aux heures de pointe, et la production totale minorée de la production aux heures de pointes (article 26-2).

La franchise s'applique séparément à chacune de ces deux catégories.

Les informations sur cet indicateur sont transmises en valeurs brutes et en pourcentage. »

Article 2.1.3 – Une annexe A8 est créée

ANNEXE A8 : MODALITES DE MESURE ET DE CALCUL DES PENALITES DE L'INDICATEUR DE PRODUCTION AUX HEURES DE POINTE

Méthode de mesure

La RATP s'appuie sur l'application OCTAVE pour recueillir le nombre de passages aux heures de pointe (2h le matin de 7h30 à 9h30 et 3h l'après-midi de 16h30 à 19h30) généralement sur la première station située après le terminus d'expédition (ou après la convergence sur les lignes à fourche) sur la voie de plus fort trafic par une méthode exhaustive prenant en compte les occupations des circuits de voie, à l'identique de l'indicateur régularité.

Cette application a été modifiée pour permettre d'effectuer quotidiennement au niveau de chaque ligne ce comptage comparativement au service de référence de la période. Les résultats obtenus sont ensuite saisis par les lignes via une application intranet et le département MTS en fait une synthèse.

Le nombre de passages non réalisés sera converti en kilomètres commerciaux, selon les longueurs des lignes figurant à l'offre de référence annuelle.

Ce processus semi automatique sera à terme remplacé par une nouvelle application qui réalisera automatiquement la synthèse.

Les jours de grève concernés par l'article 28 sont neutralisés de même que les événements décrits à l'article 71 et les périodes heures de pointe concernées par des travaux ayant généré des interruptions de trafic totales ou partielles impactant la station de mesure.

Tableau descriptif des points de mesure

LIGNE	POINTE DU MATIN	POINTE DU SOIR
1	BERAULT	ARGENTINE
2	AVRON	VICTOR HUGO
3	PERE LACHAISE	PEREIRE
4	SIMPLON	ALESIA
5	HOCHE	CAMPO FORMIO
6	CORVISART	BOISSIERE
7	PLACE D'ITALIE	CORENTIN CARIOU
8	MAISON ALFORT STADE	BOUCICAUT
9	MARAICHERS	EXELMANS
10	BOULOGNE JEAN JAURES	JUSSIEU
11	PORTE DES LILAS	HOTEL DE VILLE
12	MAX DORMOY	CONVENTION
13	PLACE DE CLICHY	MALAKOFF - RUE E DOLET
14	COUR ST EMILION	PYRAMIDES

Périmètre de la mesure

Sur les 14 lignes du métro hors lignes 3^{bis} et 7^{bis}

Reporting

Cet indicateur est transmis au STIF selon une fréquence trimestrielle avec un découpage mensuel des données.

Modalités de calcul de la pénalité

L'offre de référence en heures de pointe est assortie d'une franchise annuelle exprimée en pourcentage, destinée à couvrir les aléas normaux d'exploitation imposant une réduction ou une suppression du service. Conformément à l'article 27, l'indicateur de production aux heures de pointe est assorti d'une franchise annuelle par ligne de 3,5%.

Lorsque le niveau de production constaté, sur chaque ligne, en heures de pointe, sera, pour une année du contrat, inférieur au service de référence minoré de la franchise correspondante, la

RATP encourra une pénalité financière, à raison de 6,34 € HT 2007 par train-kilomètre non réalisé aux heures de pointe.

La pénalité est nulle lorsque le niveau **de réalisation** de la production constatée en heures de pointe dans le sens de la charge est égal **ou supérieur** à l'offre contractuelle de la période équivalente minorée de la franchise.

Conformément à l'article 56-1, la pénalité liée à la production de l'offre sur le sous-réseau métro, mesurée séparément aux heures de pointe et hors heures de pointe, sera plafonnée à 5,5 millions d'euros.

Article 2.2 - Niveau des objectifs des nouveaux indicateurs de ponctualité et de coresponsabilité des RER

Article 2.2.1

L'annexe **B.2.2.1 Ponctualité des trains** est modifiée comme suit :

Service de référence

Sur l'ensemble du service (heures de pointes et heures creuses), la semaine et les samedi et dimanche, les voyageurs arrivent à l'heure dans leur gare de destination ou ont un retard à l'arrivée inférieur à 5 minutes par rapport à l'horaire théorique.

Périmètre de la mesure

Sur les 7 branches de RER et uniquement sur le domaine RATP

Objectif de conformité et montant du bonus-malus

Les montants des bonus malus maximum par branche sont établis au prorata des voyageurs des différentes branches en 2007 et sont fixés pour la période du contrat.

	Objectif du contrat	Borne inférieure	Montant du bonus malus
RER A			
Tronçon central : Vincennes- Nanterre Préfecture	94	91	550 000
Nord est ou A4 : Val de Fontenay - Chessy	94	82	150 000
Est ou A2 : Fontenay sous Bois – Boissy	94	84	100 000
Ouest ou A1 : Nanterre Université – St Germain	94	83	100 000
RER B			
Tronçon central : Châtelet – Bourg la Reine	94	90	550 000
B2 : Sceaux – Robinson	94	70	50 000
B4 : Parc de Sceaux – St Rémy	94	70	100 000

METHODE DE MESURE

Deux matrices ont été créées pour calculer une note globale brute de la journée :

- une matrice des missions sur l'horaire théorique des trains (en JO, S et DF) : c'est l'horaire affiché dans les gares,
- une matrice origine/destination des flux voyageurs théoriques

Un enregistrement en temps réel de la circulation pour chaque train (heure d'arrivée et heure de départ réelle dans toutes les gares) est effectué journalièrement.

Calcul de la note

Quotidiennement, une comparaison est faite pour chaque train et pour chaque gare desservie par ce train entre l'heure d'arrivée théorique et l'heure d'arrivée réelle. Si cette différence est supérieure à 5 minutes, le nombre de voyageurs retardés est calculé.

Ce nombre de voyageurs retardés provient de la matrice origine/destination, réactualisée chaque jour proportionnellement au trafic réel enregistré au passage des lignes de contrôle. Le taux de voyageurs bien servis résulte du rapprochement entre les voyageurs gênés ainsi déterminés et le trafic réel enregistré. Les jours de grève sont neutralisés.

Système d'intéressement spécifique sur les branches des RER A et B

Pour ce qui concerne l'indicateur de ponctualité des voyageurs sur les branches des RER A et B, le dispositif d'incitation financière a pour objectif de placer la RATP dans une démarche de progrès.

Le calcul spécifique du Bonus/ Malus de cet indicateur prendra en compte un bonus de progrès pour les branches dont le résultat de l'année n sera compris entre l'objectif et la borne inférieure de régularité, et dont la progression par rapport à l'année précédente aura été significative.

Pour chacune des branches et pour l'année n, ce calcul sera effectué selon les principes suivants :

1. si l'objectif de l'axe est atteint, la RATP obtient un bonus maximum ;
2. si la borne inférieure de régularité est dépassée, la RATP obtient un malus maximum ;
3. pour un résultat de l'année n compris entre l'objectif et la borne inférieure de régularité :
 - si l'année n, l'écart constaté entre l'objectif et le résultat de l'année n a été réduit d'au moins 1/5 de la valeur de l'écart entre l'objectif et le résultat de l'année n-1, la RATP obtient un bonus de progression.

La valeur de ce bonus évolue linéairement, d'une valeur nulle pour un résultat de l'année n égal à la borne inférieure de régularité, à une valeur égale au bonus maximum pour un résultat de l'année n égal à l'objectif de ponctualité.

- si l'année n, l'écart constaté entre l'objectif et le résultat de l'année n s'est détérioré par rapport à l'année n-1, la RATP obtient un malus.

La valeur de ce malus évolue linéairement, d'une valeur nulle pour un résultat de l'année n égal à l'objectif de ponctualité, à une valeur égale au malus maximum pour un résultat de l'année n égal à la borne inférieure de régularité.

Reporting

Cet indicateur est transmis au STIF à une fréquence mensuelle (M+1), et annuelle.

Article 2.2.2

L'annexe **B 2.2.2 – Cas particulier de la responsabilité conjointe avec la SNCF** est modifiée comme suit :

Définition de l'engagement commun

La mesure de l'engagement commun de la RATP et la SNCF s'applique sur l'indicateur de retard des voyageurs décrit ci dessous. Cet engagement permet d'évaluer la régularité produite par la RATP et la SNCF sur les lignes qu'elles co-exploitent, les RER A et B. La remise à zéro de la mesure à l'interconnexion est supprimée. Le retard des voyageurs est donc mesuré d'un bout à l'autre de la ligne.

Périmètre de la mesure

Sur les 2 lignes de RER, sur les 2 domaines SNCF et RATP

Objectif de conformité et montant du bonus-malus

Méthode de calcul

La mesure porte sur le pourcentage de voyageurs arrivés à leur gare de destination à l'heure ou avec moins de 5 minutes de retard par rapport à l'horaire théorique.

La mesure est faite tous les jours, pour tous les trains.

La pondération du trafic gare par gare qui sert à calculer l'indicateur est issue des comptages connus à la signature du contrat au 1^{er} janvier 2008. En cas de nouveaux comptages montrant une évolution significative de la structure du trafic, la RATP et la SNCF présenteront au STIF leur impact sur l'évolution de l'indicateur et le Comité de Suivi Qualité de Service examinera l'opportunité d'actualiser la pondération des voyageurs pris en compte dans le calcul de l'indicateur.

Les jours de grève sont neutralisés.

Systeme d'intéressement

Le dispositif d'incitation financière a pour objectif d'inscrire l'action des deux entreprises dans une démarche soutenue de progrès. Dans le cadre de la mise en place de ce dispositif, l'objectif de ponctualité est maintenu et la borne inférieure de ponctualité est fixée sur la base du résultat de l'année 2008.

Pour les sous réseaux dont le résultat de l'année n sera compris entre l'objectif et la borne inférieure de ponctualité et dont la progression aura été significative par rapport à l'année précédente, un bonus de progrès pourra être attribué.

Pour chacun des sous réseaux et pour l'année n, le calcul sera effectué selon les principes suivants :

1. Si le résultat de l'année n est supérieur ou égal à l'objectif de ponctualité, la RATP et la SNCF obtiennent un bonus maximum ;
2. Si le résultat de l'année n est inférieur ou égal à la borne inférieure de ponctualité, la RATP et la SNCF obtiennent un malus maximum ;
3. Si le résultat de l'année n est compris entre l'objectif et la borne inférieure de ponctualité, le pas de progression attendu est fixé au cinquième de l'écart entre le résultat de l'année n-1 et l'objectif :

- si la progression entre l'année n-1 et l'année n est supérieure ou égale au pas de progression attendu, la RATP et la SNCF obtiennent un bonus de progression.

La valeur de ce bonus évolue linéairement, d'une valeur nulle pour une ponctualité égale au niveau de l'année n-1 augmentée du pas de progression attendu, à une valeur égale au bonus maximum pour une ponctualité égale à l'objectif de ponctualité.

- si la progression entre l'année n-1 et l'année n est inférieure au pas de progression attendu, la RATP et la SNCF obtiennent un malus.

La valeur de ce malus évolue linéairement, d'une valeur nulle pour une ponctualité égale au niveau de l'année n-1 augmentée du pas de progression attendu, à une valeur égale au malus maximum pour une ponctualité égale à la borne inférieure de ponctualité.

Objectifs de conformité et borne inférieure de ponctualité

Lignes	Objectif	Borne inférieure
RER A	94,0	87,0
RER B	94,0	80,0

Clé de répartition du bonus malus

Un montant de bonus malus annuel sera calculé par ligne sur la base d'un montant maximum de bonus malus réparti entre la SNCF et la RATP selon les clés de partage suivantes fixées pour la période du contrat :

	SNCF	RATP
RER A	20% soit 200 000 euros	80% soit 800 000 euros
RER B	50% soit 450 000 euros	50% soit 450 000 euros

Reporting

Cet indicateur est transmis au STIF à une fréquence mensuelle (avant le dernier jour du mois suivant), trimestrielle et annuelle.

Article 2.3. -. Indice d'évolution de la perception du service d'un point de vue voyageur

Le texte de l'annexe B3 « Indice d'évolution de la perception » est supprimé et remplacé par le texte suivant :

« A compter de 2009, une enquête est réalisée chaque année par le STIF auprès des voyageurs utilisant le réseau RATP pour évaluer leur satisfaction et avoir leur sentiment sur l'évolution de la qualité de service. L'objectif de cette enquête est de mesurer deux éléments :

- d'une part, la satisfaction des voyageurs interrogés au moment de l'enquête sur les différents éléments du service ;
- d'autre part, la perception de l'évolution des voyageurs interrogés pour savoir si la situation s'est améliorée, n'a pas changée ou s'est dégradée depuis 1 an.

Pour cela, un échantillon représentatif des voyageurs du réseau RATP est interrogé.

A partir de cette enquête, un indice de perception voyageur donne lieu à bonus malus à compter de 2010.

3.1. Modalités de réalisation de l'enquêteComposition de l'échantillon de voyageurs interrogés

L'enquête s'adresse aux voyageurs sur l'ensemble des sous-réseaux exploités par la RATP. Afin d'assurer la pérennité du dispositif une fois la structure de l'échantillon définie, elle servira de base durant toute la durée du contrat.

Cette enquête est réalisée sous forme de questionnaires administrés auprès d'un échantillon représentatif de 10 000 clients de la RATP.

Ces clients sont interrogés à Paris, en petite et grande couronne (pour le RER) sur 100 sites choisis sur l'ensemble de l'Île de France (zones 1 à 6) pour assurer la représentativité de chaque sous réseau, avec un objectif de nombre de questionnaires défini au cahier des charges.

- RER : 1 600 questionnaires
- Métro : 4 800 questionnaires
- Bus : 3 600 questionnaires

Soit un total de : 10 000 questionnaires

Les enquêtes sont réalisées chaque année, hors période de grève et de vacances scolaires, du lundi au samedi comme suit :

- 60% en heures de pointe (6h30 à 9h00/17h00 à 20h00) et 40% en heures creuses (9h00-17h00).
- 80% en semaine et 20% le week end

Les résultats sont redressés sur la base des données de trafic du 1^{er} trimestre.

Méthode de réalisation de l'enquête

Les interrogations se déroulent, sur le quai, au moment de l'attente du mode de transport donc auprès de « montants » dans le sens du flux. Un certain nombre d'interrogations sont réalisées en contre sens pour les gares/ stations/ arrêts pour lesquels les flux ne sont pas aussi distincts suivant le moment de la journée (points d'enquête spécifiés en amont du recueil par les transporteurs).

Les clients sont interrogés en face à face à partir d'un questionnaire court (environ 5 minutes), portant sur des thèmes identiques à ceux mesurés par les indicateurs de qualité produite, à savoir :

- la régularité,
- l'information aux voyageurs, statique et dynamique,
- la gestion des situations perturbées (moyens mis en œuvre et information),
- l'accueil,
- la gestion des espaces : netteté et fonctionnement des différents équipements (escaliers mécaniques, ascenseurs, appareils distributeurs de titres, valideurs.....)
- le sentiment de sûreté.

Un double questionnaire permet d'évaluer :

- la satisfaction des voyageurs interrogés au moment de l'enquête
- la perception de l'évolution des voyageurs interrogés pour savoir si la situation s'est améliorée, n'a pas changée ou s'est dégradée depuis 1 an.

L'évaluation est réalisée sur la base d'une double échelle :

- les réponses se répartissent selon une échelle de cotation en 4 niveaux (tout à fait satisfait, plutôt satisfait, plutôt pas satisfait, pas du tout satisfait) pour l'évaluation de la satisfaction.
- concernant la perception de l'évolution, l'échelle de cotation est en 3 niveaux (s'est amélioré, n'a pas changé ou s'est dégradé)

3.2. Calcul de l'indicateur de perception voyageur

1^{ère} étape : Calcul du score de chacun des thèmes

L'agrégation des résultats des différentes questions par thème permet de calculer un score de satisfaction pour chacun des thèmes en réalisant la moyenne des proportions additionnées des réponses « tout à fait satisfait » et « plutôt satisfaits » à chaque question.

L'agrégation est réalisée selon les thèmes suivants :

1. L'information statique et dynamique
 - a. information sur les écrans : la destination et le temps d'attente avant le prochain véhicule
 - b. plans (de ligne, de quartier) et horaires sous forme d'affiche
 - c. signalétique permettant de s'orienter dans la station ou gare et sur les quais
2. La gestion des situations perturbées
 - a. délai dans lequel vous avez été informé
 - b. communication de la durée estimée de la perturbation
 - c. information sur le motif de la perturbation
 - d. réactualisation de l'information au fur et à mesure de l'évolution de la perturbation
3. La gestion des espaces
 - a. propreté

- b. confort d'attente
- c. fonctionnement des tourniquets, des valideurs
- d. fonctionnement des distributeurs automatiques de titres de transport
- 4. L'accueil
 - a. délai d'attente
 - b. disponibilité de l'agent
 - c. amabilité de l'agent
 - d. efficacité de l'agent
- 5. Le fonctionnement des escaliers mécaniques et des ascenseurs
 - a. fonctionnement des escalators et des ascenseurs

Le score du thème de la régularité correspond à la somme des proportions des réponses « s'est amélioré » et des réponses « n'a pas changé ».

2ème étape : Pondération des thématiques

Chacun des thèmes est pondéré selon le système suivant :

THEMES	Pondération
Information statique et dynamique	3
Gestion des situations perturbées	2
L'accueil	4
La gestion des espaces : netteté et disponibilité des équipements	3
Fonctionnement des escaliers mécaniques et des ascenseurs	2
Régularité	4
Global	18

3ème étape : Calcul de l'indice « Perception du service d'un point de vue voyageur »

L'indice est la moyenne des scores pondérés de chacun des thèmes.

3.3. Application du système d'incitation financière

En 2009, la réalisation de la première vague d'enquête permet d'établir un point de référence, sur la base de l'ensemble des appréciations données par les voyageurs interrogés. Ce résultat permet d'établir un point de référence et ne donnera pas lieu à incitation financière. A compter de 2010, le système d'incitation financière s'appliquera aux résultats constatés.

En cas de phénomènes exogènes ne relevant pas de la responsabilité de la RATP et impactant très significativement les résultats de l'indice **« Perception du service d'un point de vue voyageur »**, le STIF et la RATP en examineront les conséquences et suites à donner en comité de suivi Qualité de Service.

Le montant annuel de bonus malus maximum s'élève à 200 000 €.

L'incitation financière est déterminée à partir des seuils suivants :

SEUILS	INCITATION FINANCIERE
Evolution de +1 point ou plus	Bonus maximum de +200 000 euros
Evolution de +0.5 à +1 point	Bonus de +100 000 euros
Evolution de +0.5 et 0 point	Ni bonus ni malus
Régression de 0 et -0.5 point	Ni bonus ni malus
Régression de -0.5 à -1 point	Malus de -100 000 euros
Régression de 1 point ou plus	Malus maximum de -200 000 euros

Ces évolutions s'entendent à partir du résultat de l'année 2009 (point de référence qui est de 81,3. »

ARTICLE 3. INDICATEUR SUR LA QUALITE DES REMONTEES DES DONNEES DE VALIDATION TELEBILLETQUES

Article 3.1

A la table des matières est inséré :

«Article 57.6 : Pénalités liées à la qualité des données anonymisées de validation télébilletique transmises au STIF»

et à la table des annexes est insérée l'annexe B15

« Définition des niveaux de qualité attendus pour la remontée des données anonymisées de validation»

L'article 49 est supprimé.

Article 3.2

Dans l'article 33, le paragraphe :

« Au cours de l'année 2008 et du 1er semestre 2009, le STIF et la RATP définiront conjointement les niveaux de qualité attendus, et notamment les notions de « journée incomplète » et de « journée inacceptable ».

A compter du 1er juillet 2009, des pénalités proportionnées aux enjeux seront appliquées pour les journées dont la qualité des remontées de données anonymisées de validation sera considérée comme « incomplète » ou « inacceptable » »

est remplacé par le paragraphe suivant :

« Le STIF souhaite augmenter progressivement la qualité de remontée des données anonymisées de validation « télébilletique » afin d'utiliser ces données pour mesurer de plus en plus finement le trafic voyageurs sur le réseau. A cet effet, le STIF mesure depuis le 1er juillet 2009 trois indicateurs relatifs à la qualité des données anonymisées de validation. Suivant la valeur de ces indicateurs, chaque journée sera considérée comme « normale », « incomplète » ou « inacceptable ». Un bilan de ces indicateurs sera dressé à une périodicité trimestrielle et communiqué à la RATP à trimestre arrêté + 60 jours.

Les modalités de calculs et seuils de ces indicateurs sont définies à l'article 57.6.»

Article 3.3

Est inséré un article 57.6 rédigé comme suit :

« article 57.6 - Pénalités liées à la qualité des données anonymisées de validation télébilletique transmises au STIF

Conformément aux dispositions de l'article 33, la remontée des données anonymisées de validation télébilletique au STIF sera assortie, à partir du 1er juillet 2009, de pénalités appliquées dans les cas suivants :

- au delà de 10 « journées incomplètes » par année calendaire (les 10 premières étant exonérées);

- pour les journées dont la qualité des remontées de données anonymisées de validation est « inacceptable » .

Les notions de « journées incomplètes » et de « journées inacceptables » sont définies dans l'annexe B15.

Le montant unitaire des pénalités mentionnées ci-dessus est fixé à :

- 20 000 euros HT par journée incomplète, au delà de la 10^{ème} journée incomplète de l'année ;
- 70 000 euros HT par journée de remontée de données anonymisées de validation considérée comme inacceptable ;

Les pénalités supportées à ce titre sont plafonnées à 500 000 euros HT par an.

Confidentialité :

Sous réserve de ses obligations au titre de la communication des documents administratifs, en application de la loi 78-753 du 17 juillet 1978 relative à la liberté d'accès aux documents administratifs et à la réutilisation des données publiques, ainsi qu'au titre de la transmission des informations à l'administration fiscale et aux juridictions administratives et financières dans le cadre de leur contrôle, le STIF s'engage à assurer la confidentialité des données télébilletiques transmises par la RATP

Article 3.4

Une annexe B15 intitulée «Définition des niveaux de qualité attendus pour la remontée des données anonymisées de validation télébilletique» et rédigée comme suit est ajoutée :

« Les trois indicateurs calculés sont les suivants :

- Indicateur 1 : complétude des gares / lignes de bus remontant des données ;
- Indicateur 2 : représentativité du volume des données ;
- Indicateur 3 : délai des remontées de données.

Les indicateurs 1 et 2 sont calculés pour chacun des deux modes ferroviaire et réseau de surface, le mode ferroviaire incluant le métro et le RER, le mode réseau de surface incluant le bus et les TCSP, y compris le tramway.

Ces indicateurs sont calculés à partir de l'ensemble des données anonymisées de validation télébilletique (validations réussies uniquement) remontées pendant les 30 jours qui suivent une journée de validation mesurée. Au-delà de ces 30 jours, les validations transmises ne sont plus prises en compte dans le système.

Définition des indicateurs :

Indicateur 1 : complétude des gares/lignes de bus remontant des données (en %)

Pour le ferroviaire (métro et RER):

Conformément à l'article 33, la RATP communique de façon semestrielle au STIF la liste des gares équipées de valideurs télébilletiques.

Pour l'application de cet article, le terme « Gare » représente le lieu communément appelé Gare ou Station au sens du voyageur, sans distinction de lignes ou de réseau circulant dans cet espace.

L'indicateur 1, calculé quotidiennement par le STIF pour chaque journée d'exploitation hors jours fériés, 30 jours après la journée considérée, est défini comme suit :

$Ind1 = (\text{nombre de gares remontant des données anonymisées de validation}) / (\text{nombre de gares})$

Pour le bus et le tramway :

Le terme « ligne » désigne ci-après une ligne commerciale. Pour l'application de cet article, le terme « ligne en circulation » désigne une ligne commerciale ayant effectivement transporté des voyageurs pour un jour donné. La liste de ces lignes figure dans l'offre de référence décrite dans l'annexe A2.

L'indicateur 1, calculé quotidiennement par le STIF pour chaque journée d'exploitation, hors jours fériés, 30 jours après la journée considérée, est défini comme suit :

$Ind1_{bus} = (\text{nombre de lignes remontant des données anonymisées de validation}) / (\text{nombre de lignes en circulation})$

On traite différemment les jours de semaine, le samedi et le dimanche (les lignes en circulation ne sont pas les mêmes).

Indicateur 2 : Représentativité du volume des données (en nombre)

L'indicateur 2, calculé pour chaque journée d'exploitation, 30 jours après la journée considérée, est défini comme suit :

Ind2 = (nombre de validations remontées pour la journée considérée)

L'indicateur est valorisé pour chacun des modes (ind2_bus et ind2_fer).

Les seuils suivants sont les seuils minimums en deçà desquels la quantité de données anonymisées de validation remontée est jugée anormalement basse et insuffisante pour effectuer des analyses correctes. Ils sont définis pour les types de jours suivants : jours de semaine (y compris jours de vacances), week-end, et enfin jours fériés ou ponts (jour de semaine s'intercalant entre un week-end et un jour férié).

Type de jour	Seuil de validations fer	Seuil de validations bus
Jour de semaine (du lundi au vendredi)	1.500.000	500.000
Week-end	600.000	200.000
Jour férié ou pont	300.000	100.000

Indicateur 3 : délai des remontées (en %)

L'indicateur 3, calculé pour chaque journée d'exploitation, 30 jours après la journée considérée, est défini comme suit :

Ind2 = (nombre de validations remontées au bout de 15 jours après la journée d'exploitation considérée) / (nombre de validations remontées au bout de 30 jours après la journée d'exploitation considérée)

Les jours considérés pour cet indicateur sont des jours calendaires successifs.

Définition des types de journées :

Une journée sera jugée inacceptable si l'une de ces conditions est remplie :

- Indicateur 1 < 80% (pour l'un des deux modes ferroviaire et réseau de surface), ou
- Indicateur 2 < seuil défini ci-avant (pour l'un des deux modes ferroviaire et réseau de surface)

Une journée sera considérée comme incomplète si elle n'est pas inacceptable et si l'une de ces conditions est remplie :

- Indicateur 1 < 90% (pour l'un des deux modes ferroviaire et réseau de surface), ou
- Indicateur 3 < 80%

Lorsqu'une journée est jugée inacceptable ou incomplète, des justifications seront fournies au STIF par la RATP, à la suite de quoi le STIF déterminera si la pénalité est due ou non. Ces pénalités ne s'appliqueront pas pour les journées de perturbations exceptionnelles affectant de façon significative la production d'offre (comme les cas de force majeure, aléas exceptionnels, perturbations sociales ou les mesures de gratuité).

ARTICLE 4. CONSEQUENCES DE LA GRATUITE DU TRAMWAY T2 LORS DU WEEK-END D'INAUGURATION

Le conseil d'administration du STIF du 7 octobre 2009 a décidé la mise en service du prolongement du tramway T2 jusqu'à la Porte de Versailles, créant ainsi 4 nouvelles stations. Les conséquences financières de cette augmentation d'offres sont incluses à l'article 1 du présent avenant.

Le même conseil a décidé que l'accès au tramway T2 à partir des nouvelles stations sera gratuit durant tout le week-end de mise en service (21 et 22 novembre) donc du samedi 14h ouverture de l'exploitation au public au dimanche fin de service.

Cette gratuité génère une baisse des recettes directes de 10,587 k€..

En conséquence, conformément à l'article 54 du contrat, l'objectif de Recettes Directes RATP, ainsi que la contribution C11 seront ajustées en 2009. Les tableaux contractuels des articles 46.2 et 48.2 du contrat repris aux articles 6 et 7 du présent avenant sont modifiés en conséquence.

ARTICLE 5. REVISION DE L'OBJECTIF DES RECETTES DIRECTES

Conformément aux articles 46-3/2 et 50/3, le tableau de l'article 46-2 relatif au calcul des recettes directes de la RATP est annulé et remplacé par le tableau suivant :

aux tarifs 01/2008 en M d'euros HT	2008	2009	2010	2011
objectif RD révisé avenant 1	1937,722	1965,009	1994,429	2024,329
Correction modification d'offre avenant 2 (art 50/3)		0,175	1,962	1,965
gratuité inauguration T2		-0,010		
objectif RD avenant 2	1937,722	1965,174	1996,390	2026,294

ARTICLE 6. REVISION DE LA CONTRIBUTION C1

Article 6.1 - Révision de la contribution C11

Conformément à l'article 50/2, le tableau de l'article 48-2 relatif au calcul de la contribution d'exploitation C11 est annulé et remplacé par le tableau suivant :

En M d'euros HT 2007	2008	2009	2010	2011
Contribution C11 révisée avenant 1	832,280	846,384	815,342	807,242
correction avenant 1 (Noctilien)		-0,020	-0,027	-0,027
Correction modification d'offre avenant 2 (art 50/2)	0	1,365	5,529	5,280
gratuité inauguration T2		0,010		
Contribution C11 révisée avenant 2	832,280	847,739	820,844	812,494

Article 6.2 - Révision de la contribution C13

Les calculs seront menés conformément à l'article 46/3-1 du contrat.

ARTICLE 7. REVISION DE LA CONTRIBUTION C2

Conformément aux articles 48-3 et 50/2, le tableau de l'article 48-3 relatif au calcul de la contribution C2 au financement des investissements est annulé et remplacé par le tableau suivant :

En M d'euros HT 2007	2008	2009	2010	2011
Contribution C2 révisée avenant 1	737,914	768,890	807,188	843,388
Correction modification d'offre avenant 2 (art 50/2)	0	0,152	2,658	2,748
Contribution C2 révisée avenant 2	737,914	769,042	809,846	846,136

Les frais financiers retenus dans la contribution C2 ont été déterminés sur la base d'un taux d'intérêt normatif de 5,5%.

ARTICLE 8. MODIFICATION DE LA DISTRIBUTION

Le présent article a pour objet de modifier les annexes du contrat afin de prendre en compte les différents changements intervenus au cours de l'année 2009, à savoir :

- Le changement de nom de la carte Orange en « Navigo Mois », « Navigo Semaine »
- Le changement de nom de l'abonnement « Intégrale » en « Navigo Annuel »
- La mise en œuvre du SAV « Imagin'R » en agence
- La vente des titres Rossybus, Orlybus dans les aéroports

Le présent article intègre également les modalités de vente sur les nouveaux canaux de distribution (Guichet Automatiques de Billets et Internet).

Article 8.1

Dans le corps du contrat et les annexes, les mots « cartes oranges mensuelles », « cartes oranges hebdomadaires » et « Intégrale » sont respectivement remplacés par les mots « Navigo Mois », « Navigo Semaine » et « Navigo Annuel ».

Article 8.2

L'annexe C1 du contrat est supprimée et remplacée par l'annexe suivante :

ANNEXE C1
Liste des produits tarifaires et de leurs canaux de distribution

1- Liste des produits tarifaires

Au 1^{er} janvier 2008, les titres proposés aux clients sont les suivants :

1.1 Une gamme de titres de voyage ne donnant pas droit à l'intermodalité, à l'exception du métro et du RER dans Paris.

Cette gamme comprend :

- le ticket t+ à l'unité,
- le ticket d'accès à bord,

- le carnet de 10 tickets t+,
- le billet réseau ferré origine - destination vendu à l'unité,
- le carnet de 10 billets réseau ferré origine - destination,
- les billets des dessertes bus à tarif spécial (Orlybus, Roissybus).

Les tickets t+ à l'unité et les billets des dessertes bus à tarif spécial ne sont vendus qu'à plein tarif. Les autres titres sont vendus soit à plein tarif soit avec réduction à certaines catégories de population ; les taux de réduction et les populations bénéficiaires ne sont pas identiques sur l'ensemble des réseaux :

Réduction de 50 % accordée :

- sur les réseaux de la RATP, de la SNCF et d'OPTILE :
 - aux titulaires de cartes de familles nombreuses,
 - aux titulaires de cartes solidarité transport,
 - aux enfants de 4 à moins de 10 ans ;
- sur les réseaux de la RATP et de la SNCF :
 - aux groupes de jeunes sous certaines conditions,
 - à certains porteurs de certaines cartes d'invalidité (ONAC 50% et 75%, carte Cécité avec étoile verte, invalidité besoin d'accompagnement cécité, priorité des mutilés et réformés de guerre),
 - aux titulaires de cartes Améthyste 1/2 tarif ;
- sur le réseau de la RATP :
 - aux enfants et adultes titulaires de la carte de famille d'agents ou de retraités RATP ;

Réduction de 75% accordée :

- sur le réseau SNCF à l'exception de la section urbaine :
 - aux militaires,
 - aux ayants-droit de la SNCF,
 - à certains porteurs de certaines cartes d'invalidité (ONAC 75%).

1.2 Une gamme d'abonnements à parcours déterminés (Origine-Destination fixées)

Cette gamme comprend :

- la carte hebdomadaire pour 12 voyages sur un trajet sur le réseau ferré,
- des abonnements pour élèves, étudiants ou apprentis valables sur les « trains et/ou RER » et « trains et/ou RER + métro »,

1.3 Une gamme de forfaits

Cette gamme comprend :

- des forfaits zonaux ouverts à tous :
 - Abonnement « Navigo mois » et « Navigo semaine », abonnement « Navigo Annuel »,
 - Mobilis, valable une journée,
 - Paris Visite valable de 1 à 5 jours ;
- des forfaits zonaux ouverts à certaines catégories de population :
 - Abonnements Imagine'R réservés aux collégiens, lycéens et étudiants de moins de 26 ans et inscrits dans un cursus reconnu par l'Education nationale, résidant en Ile de France,

- Paris Visite à tarif réduit valable de 1 à 5 jours et réservé aux jeunes de 4 à moins de 12 ans,
- Ticket Jeunes week-end, valable les samedis, dimanches ou jours fériés et réservés aux jeunes de moins de 26 ans,
- Abonnements hebdomadaires et mensuels réservés aux porteurs de la carte CST,
- Forfait gratuit transport pour les bénéficiaires du RMI.

1.4 Des titres spéciaux

- De titres réservés à des clients particuliers :
 - billet « pompiers », pour un trajet sur l'ensemble des réseaux RATP ou pour un trajet sur le réseau Transilien SNCF dans Paris, destiné aux sapeurs pompiers de la ville de Paris,
 - « carte de circulation Police » valable sur l'ensemble du réseau de transport public francilien accessible avec le titre « Navigo Mois » ou « Navigo Semaine » (produit tarifaire comprenant un forfait annuel, réservé à certaines catégories de personnels du Ministère de l'Intérieur de l'Outre-mer et des Collectivités Territoriales et de la Préfecture de Police).
 - forfaits valables sur la RATP et la SNCF :
 - cartes annuelles de la famille Améthyste "gratuité", achetées par les Conseils Généraux ou par le centre d'Aide Sociale pour ce qui concerne Paris, et délivrées à leurs ressortissants sous certaines conditions de résidence, de statut, d'âge et de revenus,
 - coupons gratuits distribués à certains franciliens, titulaires de cartes ONAC (Office National des Anciens Combattants) ou à leur guide,
 - coupon gratuit « autorisation de passage » distribués aux franciliens titulaires de la carte d'invalidité besoin d'accompagnement cécité ou de la carte Cécité avec étoile verte pour leur guide,
 - forfaits valables sur l'entreprise l'ayant délivré :
 - cartes « administrations », forfaits annuels vendus à certaines administrations,
 - « facilités de circulation » destinées aux personnels des entreprises travaillant pour la RATP ou la SNCF,
 - cartes d'accès ou de transport des « personnels des commerces ou entreprises » (Relay, Selecta, prestataires de services divers...),
 - cartes de circulation gratuites, forfaits annuels offerts par la RATP ou la SNCF à certaines personnes ou à certaines entreprises ou administrations,
 - cartes de circulation du personnel, forfaits annuels destinés aux agents et retraités des entreprises de transport.
- de titres événementiels, tels que :
 - le billet "Fête de la musique" ou autre manifestation similaire,
 - les billets spéciaux créés lors de manifestations importantes ou événements particuliers,
 - les billets spéciaux combinés avec la vente d'un autre service (Mondial deux roues, salon aéronautique, forfaits loisir,
 - des titres Congrès réservés aux personnes participant à des manifestations ou congrès se tenant en Ile de France,

- le billet spécial complément aéroport pour les congressistes arrivant ou repartant en avion.

2. Canaux de distribution des produits tarifaires

Sont indiqués dans les tableaux suivants, le premier pour les canaux de distribution propres à la RATP, le deuxième pour les canaux communautaires :

- pour les titres de transports : les supports sur lesquels ils peuvent être chargés et les lieux de distribution ;
- pour les supports : les lieux et moyens de distribution (hormis les moyens « communautaires »).

Distribution des produits tarifaires opérée par la RATP (tableau 1)

Annexe C1
Distribution des produits tarifaires opérée par RATP (tableau 1) :

Titres	Services RATP	Supports				Canal de Vente-SAV															
		Magnétique	Passerelle Navigo Annuel	Passerelle Navigo Imagine R	Passerelle Navigo Découverte	Passerelle Spécifique	Papier	Bus	Guitchet (TPV)	ADUP	AS	Automate 2007	Revendeurs agréés franciliens	Revendeurs agréés non franciliens	Organisateurs de voyages	Vente grand compte	Internet	Correspondance	Agence "Le club" Navigo		
Navigo Semaine	Vente - SAV		X	X	X								V	V							SAV passe Navigo
Navigo Mois	Vente - SAV		X	X	X								V	V							SAV passe Navigo
Mobilités	Vente - SAV	X											V	V(3)							V-SAV
Navigo Annuel	Vente-SAV		X																		V-SAV
Imagine R scolaire	Livraison titre - SAV			X									LT	LT							SAV
Imagine R étudiant	Livraison titre - SAV			X									LT	LT							SAV
Forfait Gratuité Transport (1)	Livraison droits et titre (mars 2008)					X							LD-LT	LD-LT							SAV passe Navigo
Forfait Solidarité Transport Semaine (1)	Livraison droits (mars 2008)					X							LD-V	LD-V	V						SAV passe Navigo
Forfait Solidarité Transport Mois (1)	Livraison droits (mars 2008)					X							LD-V	LD-V	V						SAV passe Navigo
Améthyste	Vente collectifs - SAV	X																			SAV passe Navigo
Emeraude	Vente collectifs - SAV	X																			
ONAC et Cartes d'invalidité	Vente collectifs - SAV	X																			
Carte Police	Vente - SAV																				
Cartes de circulation valable sur RATP	Vente - SAV	X																			
O/D RATP	Vente - SAV	X																			
O/D mixte RATP - SNCF	Vente - SAV	X																			
Caméls O/D RATP	Vente - SAV	X																			
Caméls O/D mixte RATP - SNCF	Vente - SAV	X																			
Ticket t+	Vente - SAV	X																			
Caméls tickets t+	Vente - SAV	X																			
Ticket d'accès à bord	Vente - SAV	X																			
O/D RATP demi-tarif	Vente - SAV	X																			
O/D mixte RATP - SNCF demi-tarif	Vente - SAV	X																			
Caméls O/D RATP demi-tarif	Vente - SAV	X																			
Caméls O/D mixte RATP - SNCF demi-tarif	Vente - SAV	X																			
Caméls tickets t+ demi-tarif	Vente - SAV	X																			
Caméls tickets t+ demi-tarif	Vente - SAV	X																			
OnlyBus - Roissy/Bus	Vente - SAV	X																			
Carte Hebdomadaire 12 voyages	Vente - SAV	X																			
Abonnements O-D pour étudiants, élèves ou apprentis	Vente - SAV	X																			
Paris Visite	Vente - SAV	X																			
Titre Jeune WE	Vente - SAV	X																			
Titre Pompiers	Vente - SAV	X																			
Titre Congés	Vente - SAV	X																			
Titres événementiels tels que fête de la musique	Vente - SAV	X																			
Autorisations de passage	Remise	X																			

Distribution des produits tarifaires opérée par la RATP (tableau 2) :

Canal de distribution supports	Magnétique	Passé Navigo Annuel	Passé Navigo imagineR	Passé Navigo	Passé Navigo Découverte	Passé spécifique	Papier
Bus	X (4)						V (6)
Guichet (TPV)	X				X		
ADJUP	X				X (5)		
AS							
Automate 2007	X				X (5)		
Révendeurs agréés franciliens	X				X		
Révendeurs agréés non franciliens	X						
Organisateurs de voyages	X						
Vente grand compte	X					X	
Internet		X	X (SAV)	X (via navigo.fr)			
Agence "Le club"		X	X (SAV)	X			

Abréviations utilisées :

V : Vente

SAV : Service Après-Vente

LT : Livraison du Titre

LD : Livraison du Droit

Remarque :

Seuls les SAV "échange magnétique" et "dépannage passe Navigo lisible à contact" sont traités dans ce tableau

Précisions :

(1) Passage de ce titre en télébilletique courant 2008

(2) Certains appareils

(3) Certains revendeurs agréés

(4) Uniquement le ticket d'accès à bord

(5) "Bon pour" échangé au comptoir d'information contre un passe Navigo Découverte

(6) RoissyBus

(7) Projet

Distribution des titres tarifaires opérée par la RATP dans un cadre communautaire (tableau 3)

Titres	Services communautaires	Supports				Canal de distribution communautaire du titre
		Passé Navigo Annuel	Passé Navigo imagine R	Passé Navigo	Passé spécifique	
Navigo Semaine	GRC souscription	X	X	X		Courrier
Navigo Mois	GRC souscription	X	X	X		
Navigo Annuel	GRC - Vente et SAV	X				X
imagine R scolaire	GRC - Vente et SAV		X			X
imagine R étudiant	GRC - Vente et SAV		X			X
Forfait Gratuité Transport	GRC Passe Navigo - Suivi livraison des droits			X		
Forfait Solidarité Transport Semaine	GRC Passe Navigo - Suivi livraison des droits			X		
Forfait Solidarité Transport Mois	GRC Passe Navigo - Suivi livraison des droits			X		
Carte de circulation Police					X	

Canal de distribution supports	Passé Navigo Annuel	Passé Navigo imagine R	Passé Navigo	Passé spécifique
Internet	X	X (SAV)	X	cf dispositions spécifiques
Courrier	X	X	X	cf dispositions spécifiques

GRC : Gestion Relation Client

Article 8.3

L'annexe C3 du contrat est supprimée et remplacée par l'annexe suivante :

<p>ANNEXE C3</p> <p>DESCRIPTION DES MODALITES DE VENTES POUR LES PROFESSIONNELS DU TOURISME</p> <p>DESCRIPTION DES MODALITES DE VENTES DU TITRE INTEGRALE SUR LE SITE INTERNET WWW.RATP.FR</p> <p>DESCRIPTION DES MODALITES DE VENTES GRANDS COMPTES</p>

1- Descriptif des modalités de vente pour les professionnels du tourisme :

Cette vente s'appuie sur deux produits, Paris Visite et le titre Congrès.

Paris Visite :

Pour le tourisme loisirs, l'organisateur de voyage peut commander :

- plusieurs Paris Visite directement à la RATP par courrier ou par fax,
- plusieurs Paris Visite en s'inscrivant sur le site www.transports-parisiens.com,
- un ou plusieurs Paris Visite en commandant un ou plusieurs vouchers sur le site www.visiteaparis.com (dans ce type de commande, les vouchers achetés mais non échangés sont recyclés par l'organisateur de voyage).

La facturation intervient :

- soit à la commande,
- soit à la livraison,
- soit mensuellement pour les commandes effectuées sur le site visiteaparis.com.

Le paiement s'effectue :

- par virement ou par chèque en pré-paiement,
- par virement, par chèque ou par carte bancaire à la livraison,
- par virement, par chèque ou par carte bancaire en ligne sur le site visiteaparis.com.

Dans le cas des vouchers :

après validation du paiement, l'organisateur de voyage édite sur son imprimante un voucher qu'il vend à son client. Ce dernier, à son arrivée à Paris, se rend à l'un des points d'échange qui lui échange son voucher contre le Paris-visite.

Congrès :

Pour le tourisme d'affaires, l'organisateur de congrès commande un lot de titres spécifiques pour un congrès, qui lui sont facturés avec la livraison.

2- Description des modalités de vente du titre Navigo Annuel sur le site internet **www.ratp.fr :**

Le client se rend sur le site www.ratp.fr puis clique sur "Abonnement « Navigo Annuel » en ligne" où il remplit son formulaire de souscription en ligne et joint une photo d'identité (sous forme de fichier image). Il paie en ligne par carte bancaire le montant de sa première mensualité complété des frais de dossier.

La souscription est transmise à l'agence Intégrale qui assure l'exploitation de l'abonnement « Navigo Annuel ». Le prestataire désigné par la structure communautaire envoie par courrier, à l'adresse indiquée dans le formulaire en ligne, le passe « Navigo Annuel » du client, chargé et prêt à l'emploi.

3- Description des modalités de vente grands comptes:

La vente grands comptes désigne la vente de titres en grand nombre à des entreprises, administrations ou institutions.

Les titres concernés sont les suivants : Cartes Emeraude et Améthystes, titres Pompiers, abonnements mensuels et hebdomadaires, carnet de ticket t+, tickets T+ à l'unité, billets banlieue, titres aéroports et billets d'entrée à une activité de loisir combinés avec les tickets t+ ou billets de banlieue permettant de se rendre sur le site de l'activité.

Carte Emeraude et Améthyste

Ces titres de transport, décrits à l'annexe C1, sont vendus exclusivement aux huit départements d'Ile de France dans des conditions fixées par des conventions approuvées par le STIF.

Titres Pompiers

Les titres Pompiers sont vendus à la Brigade des Sapeurs-Pompiers de Paris, dans des conditions fixées par une convention approuvée par le STIF.

Abonnements mensuels et hebdomadaires

La RATP vend les abonnements mensuels et hebdomadaires de la gamme Navigo à des entreprises, administrations ou associations pour les salariés ou personnes en voie de réinsertion en mettant à leur disposition, pour les plus importantes d'entre elles, des terminaux externes de chargement (TEC).

Carnets de tickets t+, tickets t+ à l'unité et billets banlieue.

La RATP vend en gros des carnets de tickets t+, tickets t+ à l'unité et billets banlieue à des clients dès lors que le volume de la commande dépasse 150 €.

La RATP envoie ces titres par courrier ainsi que la facture correspondante.

Titres aéroports :

Afin d'assurer une meilleure régularité des bus de desserte des aéroports par diminution de la vente à bord, La RATP vend en gros des titres aéroports.

Billets d'entrée à une activité de loisir combinée avec les tickets t+ ou billets de banlieue permettant de se rendre sur le site de l'activité.

La RATP passe des accords avec des partenaires qui exploitent des activités de loisir (parc d'attraction, musée ...). Elle vend en gros à des clients les billets d'accès à ces

activités de loisir combinés avec les tickets t+ ou billets de banlieue permettant de se rendre à ces activités.

4- Description des modalités de vente dans les centres BUS :

Les modalités de vente dans les centres BUS sont identiques à celles effectuées pour la vente « grand compte ». (cf. paragraphe précédent)

Article 8.4

L'annexe C4 du contrat est supprimée et remplacée par l'annexe suivante :

<p>ANNEXE C4 DESCRIPTION DES ACTES DE SERVICE APRES VENTE</p>

Cette annexe décrit les actes de SAV pour chaque produit tarifaire.

Le contenu de cette annexe est défini d'un commun accord par le STIF et la RATP.

L'ensemble des informations attendues est communiqué au STIF une première fois avant la signature du contrat dans le tableau ci-après. Toute modification de cette liste doit être soumise à l'approbation du STIF. L'ensemble des modifications apportées est présenté lors du comité de suivi billettique.

La RATP peut pendant la durée du contrat modifier ses procédures de Service Après Vente sans accord préalable du STIF si ces modifications relèvent de la seule organisation interne et n'ont pas d'impacts significatifs sur le service aux clients.

Liste des actes de SAV :

Type de produits tarifaires	Type d'acte	Localisation de
Navigo Mois Navigo Semaine	Changement données clients	Agences
	Passe HS : coupon dépannage	Guichets
	Passe HS : changement de passe Passe volé : changement	Agences Agences
Navigo Découverte	Passe HS si puce lisible : coupon de	Guichets
Navigo Annuel	Suspension	Agences /
	Résiliation contrat	Agences / GRC
	Reprise contrat	Agences / GRC
	Changement de zone	Agences / GRC
	Changement données clients	Agences / GRC
	Passe HS : coupon dépannage	Guichets
	Passe HS : changement de passe	Agences
	Passe volé : changement de passe	Agences / GRC
Navigo Imagine'R Scolaire et Etudiants	Résiliation contrat	GRC
	Régularisation impayés	Agence / GRC
	Changement de zone	Agences/GRC/internet
	Changement données clients	Agences/GRC/internet
	Passe HS : coupon dépannage	Guichets
	Passe HS : changement de passe	Agences/GRC

	Passé volé : changement de passe	Agences/GRC/internet
	Gestion non réception passe	Agence / GRC
Navigo CST Gratuité	idem Navigo mois semaine	idem Navigo mois semaine
Navigo CST mensuel /	idem Navigo Mois/Semaine	idem Navigo pour
O/D sur magnétique	coupon démagnétisé : échange	Guichets
Ticket t+ sur magnétique	coupon démagnétisé : échange	Guichets
Ticket d'accès à bord sur		
Ticket d'accès à bord sur papier		

Article 8.5

A la table des matières est inséré un article 21-6 intitulé Modalités de vente sur les Guichets Automatiques Bancaires et sur Internet rédigé comme suit :

« Cet article définit, à la suite des expérimentations menées par la RATP, les conditions dans lesquelles la RATP est autorisée à distribuer des titres sur les guichets automatiques bancaires et sur internet. Il fixe également les modalités de détermination des pénalités encourues par la RATP en cas de non respect des dispositions du présent article. Ces dispositions à caractère dérogatoire et exceptionnel s'inscrivent dans une logique de régularisation desdites expérimentations.

1/Modalités de vente sur Guichets automatiques bancaires (GAB)

Pour assurer l'efficacité et la cohérence de l'offre de rechargement de passes Navigo sur les GAB, le système de gestion et la présentation commerciale de cette offre seront unifiés. Cette offre sera gérée dès que possible de manière communautaire et la RATP s'engage à œuvrer activement à l'application de cet objectif du STIF.

Les serveurs de vente, de rechargement, l'encaissement des paiements et la conception des interfaces seront placés sous la responsabilité de la structure communautaire.

Le transfert de la gestion du rechargement sur les GAB, de la RATP à la structure communautaire, n'occasionnera pas d'indemnisation pour la RATP.

Dans l'attente du transfert complet, la RATP limitera les évolutions du système à des actions de nature à préparer et à faciliter le transfert. Elle associera les autres transporteurs à la préparation de ces actions et tiendra le STIF informé.

Dans les meilleurs délais, les éléments graphiques des interfaces pour la distribution des titres de transport sur GAB seront modifiés pour substituer à l'identité de la RATP une identité communautaire. Deux cas peuvent être envisagés : soit le service est effectué exclusivement sous la marque « Navigo » ; soit il est effectué sous la marque « Navigo » et les trois marques conjointes RATP, SNCF et OPTILE. Un accord préalable devra être obtenu de la part de ces transporteurs dans le second cas.

En l'absence d'accord des autres transporteurs, la nouvelle présentation des interfaces ainsi que le contenu des écrans devront être validés par le STIF

A terme, l'ensemble de la distribution des titres par GAB sera gérée par le biais d'une plateforme de rechargement communautaire. Dès que cette dernière sera dotée des

fonctionnalités nécessaires, les GAB du réseau actuel devront être interfacés avec la plateforme, à l'exclusion de toute autre.

2/ Modalités de vente sur internet

Pour assurer l'efficacité et la cohérence de l'offre de rechargement de passes Navigo sur Internet, le système de gestion et la présentation commerciale de cette offre seront unifiés. Le STIF souhaite que cette offre soit gérée de manière communautaire et la RATP s'engage à faciliter l'application de ce principe. Le site navigo.fr sera l'unique site internet de vente et de rechargement des titres de transport pour les particuliers. Ce principe d'exclusivité s'applique à tous les transporteurs.

Le site « mon-eguichet.fr » est le support d'une expérimentation qui prendra fin à la date du 31/09/2010.

La poursuite de la vente sur Internet sur le site « mon-eguichet.fr » ou sur un autre site apparaissant comme lié à la RATP entraîne des pénalités d'un montant forfaitaire de 100 000€ HT par mois entamé après la date du 31/09/2010. A partir du 01/01/2011, le montant des pénalités mensuelles est fixé à 1 M€ HT. Ces pénalités seront déduites des compensations versées à la RATP au titre du contrat.

Les utilisateurs seront informés de la fin de la vente expérimentale sur le site « mon-eguichet.fr » et de sa prochaine généralisation sur le site navigo.fr par le biais de la page d'accueil et par l'envoi d'un email personnalisé.

La vente sur Internet par la RATP pourra être prolongée si un accord formel est trouvé entre le STIF et la RATP sur les conditions de cette prolongation. Dans ce cas, les pénalités ne seront pas appliquées pendant la prolongation.

La RATP s'engage à participer activement au développement du site communautaire www.navigo.fr sur lequel la vente de forfaits Navigo sera généralisée. »

ARTICLE 9. MODIFICATION DE L'INDICE SALAIRE

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 salaires dans la formule d'indexation de la rémunération de RATP (identifiant 0646913) figurant au contrat STIF – RATP du 14 février 2008 n'est plus publié. La dernière valeur connue correspond à celle du troisième trimestre 2008 (125,9).

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, déterminé 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 $cr = 125,9/99,6 = 1,2640$

ARTICLE 10. REMPLACEMENT DE LA TAXE PROFESSIONNELLE PAR LA CONTRIBUTION ECONOMIQUE TERRITORIALE

Article 10.1 Le deuxième paragraphe de l'article 48-2-2/ « Le Montant « C12 » » est supprimé et remplacé par la rédaction suivante

« *Les impôts et taxes que le STIF acquitte à l'euro/l'euro sont :*

- *La Cotisation Foncière des Entreprises*
- *La Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises*
- *La Taxe Foncière »*

Article 10.2 Le texte de l'article 68-2 « Les impôts et taxes supportés par la RATP » est supprimé et remplacé par le texte suivant :

« La RATP 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.

La cotisation foncière des entreprises, la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises et les taxes foncières sur les propriétés bâties et non bâties sont réglées par la RATP, après vérification des éléments constitutifs de chacun des rôles d'imposition. La RATP fait le nécessaire pour obtenir le plafonnement et les exonérations de ses cotisations auxquels elle peut prétendre, selon les possibilités offertes par la législation fiscale. La cotisation foncière des entreprises, la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises et les taxes foncières lui 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 la RATP les cotisations nettes des dégrèvements/plafonnements accordés par l'administration fiscale. La RATP fournit au STIF annuellement, avant le 31 décembre de l'année N, les modalités de calcul de l'assiette et du montant de ses cotisations versées ou à verser au titre de l'année N.

Tous les autres impôts et taxes existant au 31 décembre 2009 et relatifs à la gestion du service sont à la charge de la RATP.

Pour 2010, le STIF règle à la RATP l'acompte de la cotisation foncière des entreprises et de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises dus par la RATP au 15 juin 2010, dans un délai de 15 jours à compter de la notification du présent avenant. La présentation des modalités de calcul de l'assiette et du montant des cotisations dues par la RATP au titre de 2010 interviendra au plus tard avant la fin du mois de novembre 2010 »

Fait à Paris, le

La directrice générale du STIF
Sophie MOUGARD

Le président directeur général de la RATP
Pierre MONGIN

Délibération n° 2010/0380

Séance du 7 juillet 2010

**DESATURATION DE LA LIGNE 13 DU METRO
PAR LE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 14
BILAN DE LA CONCERTATION ET ORIENTATIONS
POUR LE DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** les articles L 121-8 et suivants du code de l'environnement ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs 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°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission Nationale du Débat Public,
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013 signé le 23 mars 2007,
- VU** les décisions de la Commission nationale du débat public n° 2009/43/PRO14/1 du 2 septembre 2009 et n° 2009/56/PRO14/2 du 7 octobre 2009,
- VU** le rapport n° 2010/0380 ;
- VU** les avis de la commission de la démocratisation et de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 1er juillet 2010 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver le bilan de la concertation du STIF. Il prend acte du rapport établi par la personnalité garante de la concertation nommée par la Commission nationale du débat public.

ARTICLE 2 : prenant en compte les enseignements de la concertation relatifs au programme des études du prolongement de la ligne 14, le Conseil décide de la poursuite des études du projet sur les bases du tracé soumis à la concertation et de réaliser le dossier d'enquête publique et toutes les études afférentes (schéma de principe, étude d'impact, dossiers de sécurité...), sur le programme suivant :

- le tracé de 5,5 km présenté en concertation et des trois stations Porte de Clichy, Clichy Saint-Ouen et Mairie de Saint-Ouen ;
- l'approfondissement des deux possibilités de localisation de la Porte de Clichy et la poursuite des études des stations Clichy-Saint-Ouen et Mairie de Saint-Ouen ;
- l'étude des avantages et inconvénients de réaliser une 4^{ème} station, et sa localisation, le cas échéant à Rome ou Pont-Cardinet ;
- l'étude du site de maintenance et de remisage ;

ARTICLE 3 : prenant en compte les enseignements de la concertation relatifs aux mesures de court et moyen termes pour améliorer la ligne 13, le Conseil décide de conduire les études suivantes :

- une évaluation des mesures de renfort du réseau de bus déjà mises en œuvre et la définition de mesures complémentaires le cas échéant ;
- la restructuration de l'offre de bus à l'horizon du prolongement de la ligne 14.

ARTICLE 4 : le Conseil demande à la RATP de réaliser les études suivantes :

- la généralisation à l'ensemble de la ligne 13 de l'installation des portes palières, en étudiant en priorité les stations situées au Nord de Saint-Lazare ;
- les conditions d'accès à certaines stations existantes de la ligne 13 : Basilique de Saint-Denis et Gabriel Péri.

ARTICLE 5 : le Conseil veillera à ce que les dispositions du projet du Grand Paris visant notamment à prolonger la ligne 14 jusqu'à Roissy ne dégradent pas les objectifs de désaturation de la ligne 13.

ARTICLE 6 : la directrice générale est autorisée à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet.

ARTICLE 7 : Le STIF s'engage à réaliser une étude pluriannuelle sur les perspectives d'évolution de trafic de la ligne 13, et à présenter les résultats de celle-ci au comité de ligne, ainsi que d'en faire une présentation publique.

Cette étude permettra de déterminer ou pas l'opportunité d'engager le débranchement de cette ligne, avec la création, par son dédoublement, d'une ligne 15 à partir de Saint-Lazare jusqu'à Stains ou Port de Gennevilliers.

ARTICLE 8 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et est habilitée à signer tout document s'y référant.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON



Délibération n°2010/0381

Séance du 7 juillet 2010

ACQUISITION FONCIERE

TERRAIN DU SITE DE MAINTENANCE ET DE REMISAGE – SEQUANO
AMENAGEMENT



TRAMWAY SAINT-DENIS - EPINAY-SUR-SEINE - VILLETANEUSE

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°75-470 du 4 juin 1975 portant approbation du cahier des charges de la régie des transports parisiens, en application de l'article 13 du décret n°59-1091 du 23 septembre 1959 modifié portant statut de la Régie autonome des transports parisiens ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le contrat de Plan Etat-Région 2000-2006, signé le 18 mai 2000 et le contrat de projets, signé le 23 mars 2007 ;
- VU** la délibération 2008/0134 du Conseil du STIF du 14 février 2008 approuvant l'avant-projet de cette opération ;
- VU** le rapport n° 2010/0381 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 1^{er} juillet 2010 ;

Après en avoir délibéré,

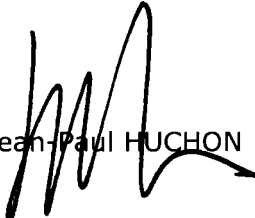
DECIDE

ARTICLE 1 : d'acquérir le bien situé ZA du Château à Villetaneuse (93) appartenant à la société d'ingénierie et de développement économiques SEQUANO Aménagement, au prix de 1 134 000 € net de taxes sur lequel sera réalisé le site de maintenance et de remisage des rames du tramway T8.

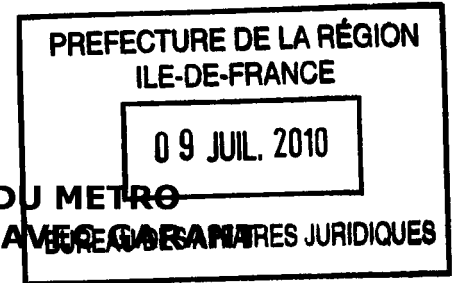
ARTICLE 2 : la directrice générale est autorisée à prendre toutes décisions permettant l'acquisition de ce bien.

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

Délibération n° 2010/0382
Séance du 7 juillet 2010



PROLONGEMENT A L'EST DE LA LIGNE 11 DU METRO
MODALITES DE LA CONCERTATION PUBLIQUE AVEC GARANT JURIDIQUES

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,

- VU** les articles L 121-8 et suivants du code de l'environnement ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du Débat Public ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Contrat de Projets Etat Région Ile-de-France 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
- VU** la délibération n°2009/1021 du Conseil du STIF du 9 décembre 2009 approuvant le Dossier des objectifs et caractéristiques principales du prolongement à l'est de la ligne 11 ;
- VU** la décision de la Commission nationale du débat public en date du 3 février 2010 recommandant l'organisation d'une concertation préalable sous l'égide d'un garant ;
- VU** la décision de la Commission nationale du débat public en date du 7 avril 2010 nommant M. Jean Pierre Tiffon comme garant de la concertation sur le prolongement à l'est de la ligne 11 ;
- VU** les courriers du 8 juin 2010 présentant les modalités de la concertation envisagée et adressés le 9 juin 2010 aux communes des Lilas, de Montreuil, de Noisy le Sec, de Rosny sous Bois et de Romainville ;
- VU** le rapport n°2010/0382 ;
- VU** les avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets et de la commission de la démocratisation du 1^{er} juillet 2010 ;

CONSIDERANT les avis des communes sur les modalités ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

ARTICLE 1 : Suite aux décisions de la CNDP en date du 3 février 2010 et 7 avril 2010, une concertation préalable sous l'égide d'un garant sera menée sur la base des orientations définies dans le DOCP adopté par le Conseil du STIF du 9 décembre 2009.

ARTICLE 2 : Les modalités de la concertation préalable des habitants, riverains, usagers, associations locales et autres personnes concernées pourront comprendre notamment :

- Différents supports pour annoncer la concertation :
 - un dépliant générique de 4 pages diffusés par tractage en entrée/sortie des stations de la ligne 11, à la sortie du RER E à Rosny-Bois-Perrier sur le réseau de bus du territoire ou en correspondance avec les axes lourds cités précédemment,
 - un dossier de concertation mis à disposition des communes et diffusé lors des réunions publiques,
 - une affiche, mise en place sur la ligne 11 et dans le réseau bus du territoire ou en correspondance avec la ligne 11,
 - un site internet à l'adresse www.prolongementligne11est.fr présentant le projet et les modalités de concertation,
 - un kit de communication mis à disposition des communes et associations locales. Ce kit contiendra des affiches, des bannières web, des dépliants et du contenu rédactionnel pour les publications municipales,
 - des communiqués de presse en direction de la presse quotidienne régionale et de la presse hebdomadaire régionale,
 - enfin des expositions présentées dans les mairies, lors des réunions publiques et dans des lieux de vie.

- Des échanges avec le public comprenant 4 réunions publiques pour présenter le projet et traiter les points stratégiques du projet :
 - le 7 septembre à Rosny-sous-Bois, si possible à Domus, au plus près des stations projetées à Boissière et à Londeau-Domus,
 - le 16 septembre à Romainville, au cinéma le Trianon, au plus près des stations projetées Liberté/Carnot,
 - le 23 septembre si possible au sein du CHI André Grégoire, à Montreuil, au plus près de la station projetée Hôpital,
 - le 7 octobre, une réunion de conclusion à Rosny-sous-Bois.

Les dates et lieux indiqués le sont à titre indicatif. Ils sont susceptibles d'être modifiés en cas d'indisponibilité au profit de propositions similaires.

- Des rencontres sur des lieux de vie dans l'objectif de dialoguer avec un public potentiellement différent de celui des réunions publiques :
 - Marché couvert des Lilas ;
 - Marché Colonel Fabien/Aristide Briand à Montreuil ;
 - Rencontre sur le secteur du Londeau à proximité des Lycées Théodore Monod et Olympe de Gouges.

Les personnes rencontrées auront la possibilité de déposer un avis dans les urnes. Ce type innovant de rencontre sera conçu autour de la présence de l'équipe projet afin de répondre aux questions et suggestions des riverains.

- Des registres seront disposés en mairie, permettant au public de consigner ses suggestions ou ses observations.
- Une restitution des débats publics suivant plusieurs canaux :
 - des comptes-rendus synthétiques de réunions seront mis en ligne sur le site internet,
 - le rapport du garant sera également mis en ligne et adressé aux acteurs rencontrés,
 - le bilan du STIF sera établi pour prendre en compte l'ensemble des avis exprimés lors des réunions publiques, des rencontres, sur les registres et le site internet. Cette restitution sera présentée en Conseil du STIF pour approbation.

Il est à noter que ce bilan sera également envoyé aux personnes ayant laissé leur avis sur le site internet si celles-ci en ont manifesté la volonté.

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





Délibération n°2010/0383

Séance du 7 juillet 2010

DISPOSITIFS DE CENTRES DE RESERVATION ET DE GESTION DE TRANSPORT SPECIALISES DANS LES YVELINES

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** la délibération n°7539 du 10 octobre 2002 relative à la mise en place du service d'information régional et des centres de réservation et de gestion pour les déplacements des personnes à mobilité réduite ;
- VU** la délibération n°7903 du 13 février 2004 relative à l'adaptation du cahier des charges des services de transport spécialisé de personnes à mobilité réduite ;
- VU** la convention de délégation de compétence en matière de transports spécialisés pour les personnes handicapées STIF – Département des Yvelines du 12 juillet 2006 ;
- VU** la convention tripartite (STIF – Région Ile-de-France – Département des Yvelines) du 12 juillet 2006 pour la mise en place d'un centre de réservation et de gestion des transports spécialisés en faveur des personnes à mobilité réduite ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2009/0579 du 8 juillet 2009 relative à l'adoption du nouveau règlement régional du réseau PAM Ile de France ;
- VU** le rapport n°2010/0383/0384/0385 ;
- VU** les avis de la commission de l'offre de transport du 1er juillet 2010 et de la commission économique et tarifaire du 2 juillet 2010.

Considérant que cette délégation de compétence s'inscrit dans la continuité du dispositif de mise en place du service d'information régional et des centres de réservation et de gestion pour les déplacements des personnes à mobilité réduite issu de la décision du 10 octobre 2002,

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : Le Département des Yvelines reçoit délégation de compétence du Syndicat des Transports d'Ile de France pour la mise en place d'un centre de réservation et de gestion des transports spécialisés en faveur des personnes handicapées.

ARTICLE 2 : La convention de délégation de compétence du syndicat des transports d'Ile de France au Département des Yvelines pour la mise en place d'un centre de réservation et de gestion des transports spécialisés en faveur des personnes handicapées est approuvée.

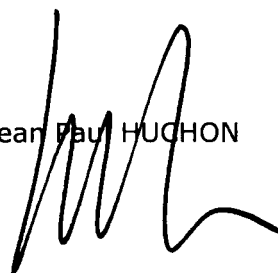
ARTICLE 3 : La convention entre le Syndicat des transports d'Ile de France, la Région Ile de France et le Département des Yvelines du financement du centre de réservation et de gestion des transports spécialisés en faveur des personnes handicapées est approuvée.

ARTICLE 4 : La directrice générale est autorisée à signer les conventions visées aux articles 2 et 3 de la présente délibération.

ARTICLE 5 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile de France.

Le Président du Conseil du Syndicat des
transports d'Ile-de-France

Jean Paul HUCHON



Convention du _____
de délégation de compétence
en matière de services PAM

ENTRE :

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39 bis – 41 rue de Châteaudun à Paris (9ème), (n°SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n° _____ du _____, ci-après désigné le « STIF »,

D'une part,

- Le DEPARTEMENT DES YVELINES représenté par le Président du Conseil Général Monsieur XXXXXXXXXXXXXXXX, en vertu de la délibération n° _____ du _____, ci-après désigné le « Département »

D'autre part,

- VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France,
- VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France,
- VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Île-de-France,
- VU la délibération du conseil du STIF n° 7539 du 10 octobre 2002 relative à la mise en place de centres départementaux de réservation et de gestion des transports spécialisés pour les personnes à mobilité réduite ;
- VU la délibération du Conseil du STIF n° 7903 du 13 février 2004, modifiant le cahier des charges « applicable aux services de transport spécialisé en région Île-de-France »
- VU la délibération du Conseil du STIF n°2009/0579 du 8 juillet 2009 relative aux services de transports spécialisés pour les personnes handicapées en région Ile-de-France de 2^{ème} génération
- VU la délibération du conseil général n° _____ du _____ ;
- VU la délibération du conseil du STIF n° _____ du _____ portant délégation de compétences du STIF au Département des Yvelines en matière de transports spécialisés de personnes handicapées;

APRES AVOIR RAPPELE CE QUI SUIT :

La présente convention s'inscrit dans le cadre de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France, modifiée par la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.

Dans ce cadre, les parties à la présente convention entendent organiser la délégation de compétence permise entre le STIF et l'Autorité Organisatrice de Proximité par l'article 1^{er} de l'ordonnance modifiée du 7 janvier 1959 et par le décret du 10 juin 2005.

En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Île de France, le STIF peut organiser des services de transports à la demande. Par ailleurs, il a également pour mission de favoriser le transport des personnes à mobilité réduite.

Conformément à l'article 1^{er}-II, alinéa 6, de l'ordonnance précitée, le STIF peut, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, déléguer tout ou partie de ses attributions, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités locales ou à leurs groupements, autorités organisatrices de proximité, dans le cadre d'une convention.

Cette délégation de compétence s'inscrit :

- dans une volonté d'améliorer l'offre de transport et de mieux répondre aux attentes des usagers à mobilité réduite;
- dans la continuité de la délibération du 10 octobre 2002 du conseil du STIF, décidant la création de « Centres départementaux de réservation et de gestion des transports spécialisés » constituant peu à peu le « Réseau – PAM - Île-de-France » et approuvant le cahier des charges « applicable aux services de transport spécialisé en Région Île-de-France » fixant les conditions de mise en place et de fonctionnement de ces centres ;
- dans le cadre de la délibération du 8 juillet 2009 du conseil du STIF, décidant du maintien du dispositif des services PAM et de leur condition de mise en œuvre dans le cadre des secondes générations de délégations de compétence.

Dans cette optique, la présente délégation de compétences consentie par le STIF au Département des Yvelines a notamment pour objectif de favoriser l'adéquation entre l'offre et la demande de transport, de renforcer la qualité de service et de permettre une gestion financière et une allocation des ressources plus proches des besoins locaux.

En outre, il est précisé que, dans la continuité de la délibération du 10 octobre 2002 et dans le cadre de la délibération du 8 juillet 2009, sont jointes à la présente convention de délégation de compétence une convention entre le STIF, la Région Île-de-France et le Département fixant le montant et les modalités de versement à ce dernier de subvention de fonctionnement annuel du service PAM sous réserve du respect du cahier des charges « applicable aux services PAM en région Ile-de-France ».

IL A ETE CONVENU DE CE QUI SUIT :

Article 1 - Objet

La présente convention a pour objet de définir les compétences déléguées, les modalités juridiques et financières relatives à la délégation de compétences accordée par le STIF au Département des Yvelines en matière de transport à la demande à destination des personnes handicapées.

Par la présente convention le STIF délègue au Département les compétences définies ci-après à l'article 4 et au règlement régional « applicable aux services PAM en région Ile de France » annexé à la présente convention.

En outre, la présente convention, d'une durée limitée, est réversible : à son terme, ou en cas de résiliation prévue à l'article 8, le STIF exercera directement l'ensemble des compétences déléguées.

Article 2 - Durée

Les dispositions de la présente convention donnant compétence au Département pour définir le service PAM 78 et pour mettre en œuvre les procédures de désignation de l'exploitant entrent en vigueur à compter de la notification de la convention par le STIF au Département.

Les autres dispositions entrent, quant à elles, en vigueur à compter de la date de mise en œuvre du contrat du service PAM 78 de transport adapté aux personnes handicapées, passé par le Département des Yvelines.

Par ailleurs, les parties conviennent que les nouvelles conditions relatives aux modalités d'exploitation des services de transport spécialisé pour les personnes handicapées (2^{ème} génération), telles qu'approuvées par la délibération n°2009/0579 du Conseil du STIF en date du 8 juillet 2009, entrent en vigueur dans le Département, de manière anticipée avant le 1^{er} janvier 2011, à compter de la date d'entrée en vigueur du contrat du service PAM 78 de transport adapté aux personnes handicapées.

Elle prend fin à l'expiration du contrat du service yvelinois de transport adapté aux personnes handicapées, dont elle couvre tous les effets.

Le contrat du service yvelinois de transport adapté aux personnes handicapées passé par le Département des Yvelines est conclu pour une durée de 4 ans maximum (1 an renouvelable 3 fois).

Article 3 - Principes généraux

3.1 - Principe d'exclusivité

Dans les limites fixées à la présente convention et sauf dispositions législatives et réglementaires contraires, les compétences déléguées sont, pendant la durée de la présente convention, exclusivement exercées par le Département.

3.2 - Principe de coopération et de transparence

Les parties mettent tout en œuvre pour assurer une coopération et une transparence permanente dans l'exécution de la présente convention.

Le Département des Yvelines informe régulièrement le STIF des conditions d'exercice des compétences déléguées, et le cas échéant des problèmes rencontrés à cette occasion. Il produit chaque année avant le 30 septembre au STIF un rapport détaillé sur l'exploitation des services tant en offre qu'en qualité de service ainsi que l'annexe V relative au suivi de l'activité de la présente convention dûment complétée.

Chaque année à l'automne les parties s'engagent à se rencontrer autour d'un « comité de suivi PAM » associant l'ensemble des collectivités partenaires du réseau PAM Ile-de-France (pour présentation de la synthèse issue de l'analyse des rapports de chaque PAM).

Article 4 - Droits et obligations des parties

4.1 - Périmètre des services faisant l'objet de la délégation de compétence

Le STIF confie au Département des Yvelines la mise en place et la gestion du dispositif Départemental de services PAM, transports spécialisés et l'organisation et le fonctionnement d'un service de transport à la demande d'adresse à adresse (pouvant également être de porte à porte) pour les personnes handicapées dans le département des Yvelines conformément au règlement régional « applicable aux services PAM en région Île-de-France » annexé à la présente convention.

4.2 - Droits et obligations du STIF

Le STIF, en tant qu'autorité organisatrice, est garant de la politique régionale des transports et en assure la cohérence.

Il est responsable de la politique tarifaire et à ce titre il fixe les tarifs usagers conformément aux annexes I et II.

Le tarif public pour l'utilisateur est fixé en fonction de zones kilométriques à vol d'oiseau :

- 6,6 € pour une course comprise entre 0 et 15 km
- 9,9 € pour une course comprise entre 15 et 30 km
- 16,5 € pour une distance comprise entre 30 et 50 km
- 33 € pour une distance au delà de 50 km.

Les montants susvisés seront revus annuellement à partir du 01/01/2012 selon la formule d'indexation suivante : évolution selon le tarif du ticket T+ en carnet de l'année précédente.

Le STIF fixe par ailleurs des règles minimales en matière de qualité de service. Il contrôle ponctuellement les conditions d'exploitation des services.

A ce titre, il fixe les exigences applicables aux services PAM figurant dans le règlement régional « applicable aux services PAM en région Île-de-France », figurant en annexe 1 de la présente convention.

Dans le cadre de la présente convention toute modification du règlement régional annexé ayant une quelconque répercussion sur le contrat du service Yvelinois de transport adapté aux personnes handicapées passé par le Département des Yvelines devra recueillir l'avis préalable de ce dernier. En outre, le STIF s'engage à :

- verser au Département des subventions de fonctionnement annuel du service PAM, sous réserve du respect du règlement régional, dans le cadre d'une convention tripartite avec le Département et la Région Île-de-France ;
- rencontrer régulièrement le Département, au moins une fois par an pour évaluer les conditions d'application de la présente convention ainsi que les conditions d'exécution des conventions passées avec le ou les exploitants de transport ;

- étudier toute demande de modifications de la présente convention permettant notamment un meilleur exercice d'une compétence déléguée.

Par ailleurs, le STIF s'assure avec le Département du bon fonctionnement du réseau avec les autres centres départementaux et avec le service régional d'information INFOMOBI.

4.3 - Droits et obligations du Département

Dans le cadre de la présente délégation de compétence, le Département exerce les compétences déléguées pour la mise en place et la gestion du service PAM, (voir art. 4.1) dans le respect du règlement régional « applicable aux services PAM en région Île-de-France » annexé.

Dans ce cadre, le Département s'engage à :

- être le maître d'ouvrage du service PAM, aussi bien pour la centrale de réservation que le service transport, dans le respect du règlement régional figurant en annexe I ;
- définir la consistance des services dans le respect des conditions du règlement régional annexé,
- désigner l'exploitant du service Yvelinois de transport adapté aux personnes handicapées après mise en concurrence pour une durée maximale n'excédant pas celle de la délégation de compétence.
- mettre en œuvre la tarification applicable à l'utilisateur dans le respect des règles fixées dans le règlement régional annexé.
- assurer, avec le concours du STIF et de la Région Île-de-France, le financement du service PAM qui fait l'objet d'une convention tripartite annexée ;
- rendre compte au STIF, ainsi qu'à la Région, de l'évaluation de ses services ainsi que de l'évolution des déplacements, dans le cadre du comité de suivi PAM ;
- informer également le STIF sur les modifications apportées à la consistance des services, à la qualité du service et sur les conséquences financières de ses modifications ;
- fournir le rapport annuel visé à l'article 3.2.

Article 5 - Financement du service

5.1 - Modalités de financement du centre de réservation et de gestion

Conformément à la délibération du 8 juillet 2009, le financement du service PAM est régi par une convention tripartite entre le STIF, la Région Île-de-France et le Département fixant les montants et les modalités de versement de subventions de fonctionnement annuel.

Ladite convention de financement est annexée à la présente convention.

5.2 - Modalités de versement des subventions

Les modalités sont exposées dans la convention figurant en annexe II.

Article 6 - Communication

Les engagements des parties en matière de communication sont définis à l'article 6 de la convention de financement entre le STIF, la Région et le Département.

En outre, conformément à l'article 5 du règlement régional, le Département s'engage à créer un site Internet dans les conditions définies à l'annexe IV

Article 7 - Responsabilité des parties

Le Département exerce la compétence déléguée sous son entière responsabilité à l'exception des conséquences pouvant être générées par les décisions tarifaires non prévues lors de la délégation de compétence ou les modifications du règlement régional ayant des incidences sur le contrat du service yvelinois de transport adapté aux personnes handicapées passé par le Département.

Il fait son affaire et supporte les conséquences financières en cas de recours contentieux pouvant être engagés à l'occasion de l'exercice par lui des compétences qui lui sont confiées par le STIF dans le cadre de la présente convention.

Les parties s'informent mutuellement de toute action engagée à leur encontre dans le cadre de l'exécution de la présente délégation.

Le STIF ne peut, en aucun cas, ni pendant la durée de la présente convention, ni après son expiration, être mis en cause dans les litiges qui résulteraient de l'exercice par le Département des compétences qui lui sont déléguées.

Article 8 - Résiliation

8.1 - . Résiliation pour faute ou manquements répétés

En cas de faute grave ou de manquement répété de l'une des parties à une ou plusieurs de leurs obligations contractuelles, l'autre partie peut décider 15 jours après mise en demeure par lettre recommandée avec accusé de réception restée sans effet, de résilier la présente convention, sans préjudice de tout dommage et intérêts dans le respect d'un préavis de 8 mois.

La défaillance de (ou des) l'exploitant(s) du service PAM, que ce soit pour la centrale de réservation ou le service de transport, ne saurait être assimilée à une faute ou un manquement. En effet, en cas de défaillance, il appartiendra au Département d'assurer la continuité du service.

Durant le préavis, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service.

8.2 - Résiliation amiable

Dans les autres cas, les parties peuvent décider, d'un commun accord, de procéder à la résiliation amiable de la présente convention, dans le respect d'un préavis de 8 mois

Durant le préavis, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service.

Article 9 - Fin de la convention

Dix huit mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à se rencontrer afin d'envisager ensemble les modalités de renouvellement éventuel de délégation de compétence.

Article 10 - Litiges

Les parties s'engagent à rechercher une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention. Elles se réunissent dans un délai d'un mois à compter de la réception d'un courrier adressé par la partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé de réception.

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déferés au Tribunal Administratif de Paris.

Fait à
Le
En deux exemplaires

Pour le STIF,

Pour le Département

Directrice Générale

Président du Conseil Général

ANNEXES

- Annexe I : Règlement régional « applicable aux services PAM en région Île-de-France »
- Annexe II : Convention tripartite STIF – Région Île-de-France – Département des Yvelines relative au financement du dispositif départemental de centres de réservation et de gestion des transports spécialisés pour les personnes handicapées
- Annexe III : Charte graphique du Réseau PAM applicable pour tous les supports de communication, pour l'habillage des véhicules, et le site internet.
- Annexe IV : Conditions d'exploitation du site Internet PAM78.info
- Annexe V : Tableau de suivi de la réalisation de la qualité de service
- Annexe VI : Cahier des charges des fonctionnalités requises pour un logiciel de planification et de gestion d'un service PAM.

ANNEXE I

REGLEMENT REGIONAL APPLICABLE AUX SERVICES PAM EN REGION ILE-DE-FRANCE

Table des matières

du règlement régional des services de transport	2
du service de transport spécialisé pour les personnes	2
des	2
des	3
.2. de fonctionnement des	3
.2. zones géographiques	3
.2.	3
	3
.3. courante : l'accompagnement par le conducteur-	3
.3.2 Situation	3
.3.3 Les	4
du centre de	4
.4.	4
.4.	5
.4. de l'interopérabilité et intermodalité des services	5
conditions d'accès au	5
ayants droit au	5
trajets	6
types de	6
.3. trajets	6
.3. trajets réguliers et	6
et annulation du	6
.4. un trajet	7
.4. un trajet	7
.4. un	7
tarification et financement des	7
tarification	7
des tarifs en cours de	7
de financement des	8
des	8
appliquées au service PAM sous l'égide du	8
.1. des conducteurs	9
.1. des	9
des	10
.2.	10
.2. de prise en	10
.2. du	10
de contrôle et de mesure de la qualité de	11
.3. mesure des	11
.3. suivi de la	11
.3. suivi de	11
	12

Objet du règlement régional des services de transport spécialisé

Conformément aux dispositions de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée, le STIF, depuis le 1er juillet 2005, en tant qu'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, favorise le transport des personnes à mobilité réduite et peut organiser des services de transport à la demande.

En application de l'article 1er-II, alinéa 5, de l'ordonnance précitée, le STIF peut, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, déléguer tout ou partie de ses attributions, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités locales ou à leurs groupements, dans le cadre d'une convention.

Le présent règlement régional a pour objet de définir les règles et principes communs qui s'imposent, dans la région d'Ile-de-France, aux Départements ayant reçu une délégation de compétence du STIF en matière de services de transport spécialisé pour les personnes handicapées.

Ce règlement régional est annexé à la convention de délégation de compétence passée entre le STIF et chaque Département.

Par ailleurs, le présent règlement régional fixe, dans la continuité de la délibération du 10 octobre 2002 du Conseil du STIF, les exigences du Syndicat vis à vis des Départements qui mettent en place ou renouvellent un service PAM, transport spécialisé pour les personnes handicapées, pour lequel ils reçoivent à la fois une dotation financière du STIF et de la Région Ile-de-France sur la base du nombre de courses réalisées par l'opérateur de transport.

Ce règlement régional est annexé à la convention de financement tripartite passée entre le STIF, la Région et chaque Département.

1 Définition du service de transport spécialisé pour les personnes handicapées

1.1 Définition des services

Un service de transport spécialisé pour personnes handicapées PAM Ile-de-France est un service :

1. Assurant un service d'adresse à adresse des usagers appartenant aux catégories d'ayants droit tels que définis au point 2 du présent règlement régional,
2. collectif ou le cas échéant individuel lorsque les contraintes d'exploitation et de qualité de service le rendent nécessaires
3. A la demande, préétabli lors d'une réservation auprès du centre de réservation,
4. Assuré de manière régulière ou occasionnelle,
5. Dont le déplacement est au moins supérieur ou égal à 500 mètres.

Le rabattement sur des lignes de transport régulier accessibles est proposé par l'exploitant lorsque le trajet direct demandé existe.

Les services sont élaborés par l'exploitant du transport sur la base des demandes de trajets éligibles enregistrées à l'aide d'un logiciel d'exploitation. L'organisation des services doit permettre de répondre au plus grand nombre possible de demandes.

La destination convenue lors de la réservation est figée. Elle ne peut être modifiée au cours du trajet.

Le choix du véhicule, du groupage, du conducteur comme de l'itinéraire emprunté relève de la responsabilité de l'exploitant, sous réserve de conformité au contrat.

1.2 Caractéristiques des services

1.2.1 Amplitude de fonctionnement des services

Les services fonctionnent 7 jours sur 7 et au minimum de 6 heures à minuit avec retour assuré si la prise en charge pour le retour a lieu avant minuit.

1.2.2 Les zones géographiques desservies

Les services organisés couvrent exclusivement le territoire de l'Île-de-France

1.2.3 Services groupés

Afin de répondre au plus possible de demandes, il est fait appel à du groupage

Celui-ci ne doit toutefois pas entraîner une augmentation du temps de trajet d'un voyageur de plus de 50% du temps de son trajet direct, dans la limite de 30 mn. Cependant, les trajets inférieurs à 30 mn peuvent être augmentés d'une durée au plus égale à 15 min.

1.3 L'accompagnement

1.3.1 Situation courante : l'accompagnement par le conducteur-accompagnateur

Le service comprend une prise en charge légère de la personne transportée par le conducteur-accompagnateur. Cette prise en charge comprend l'aide à l'installation en toute sécurité dans le véhicule, à la descente ainsi qu'un accompagnement sur le trottoir jusqu'au seuil du domicile. Le portage de colis/bagages d'un poids raisonnable peut faire partie de la prestation courante.

1.3.2 Situation exceptionnelle

La situation exceptionnelle consiste pour le conducteur accompagnateur à une prestation allant au-delà de la situation courante définie dans l'art 1.3.1. Une prestation est considérée comme exceptionnelle dès lors qu'elle inclut l'accompagnement jusqu'à la porte de l'habitation ainsi qu'une aide légère à l'intérieur de celle-ci (mettre un manteau, éteindre la lumière, fermer la porte à clef, par exemple).

En cas de groupage, le transporteur doit veiller à ce que la durée du transport pour les autres usagers ne soit pas allongée de façon importante, selon les modalités définies à l'article 1.2.3.

Ni aide d'ordre médical ou paramédical, ni garde temporaire au domicile ne sont proposées. La prestation ne comprend pas de portage des personnes transportées ni de bagages lourds.

Les aides allant au delà d'une aide à la montée et à la descente du véhicule doivent être retenues au moment de la réservation.

1.3.3 Les accompagnateurs

- L'accompagnateur obligatoire

Le voyageur doit signaler au moment de son inscription au service son besoin d'un accompagnateur obligatoire pour ses déplacements du fait de son handicap et fournir un certificat médical attestant de cette nécessité. L'exploitant, au titre de sa responsabilité de transporteur, peut refuser sa prise en charge s'il n'est pas accompagné ou s'il n'a pas réservé d'accompagnateur.

L'accompagnateur obligatoire peut être laissé au libre choix du voyageur. Il n'est pas désigné nommément mais il doit être majeur, valide et apte à assister le voyageur par sa connaissance du handicap. L'accompagnateur obligatoire est pris en charge gratuitement, son trajet est identique à celui du voyageur qu'il accompagne.

L'exploitant peut organiser un service d'accompagnement destiné aux usagers ne disposant pas d'accompagnateur. Les conditions d'utilisation et la tarification de ce service sont déterminées par le département dans le cadre de la convention d'exploitation.

- L'accompagnant facultatif

Il s'agit des personnes qui accompagnent le voyageur sans assurer de mission d'assistance.

Le voyageur doit signaler la présence de l'accompagnant facultatif lors de la réservation du trajet. L'accompagnant peut être autorisé à utiliser le service par l'exploitant dans la limite des places disponibles pour le déplacement réservé. Il doit alors s'acquitter d'un titre de transport valable au même tarif que le voyageur qu'il accompagne.

Le nombre de trajets avec accompagnant facultatif, le nombre d'accompagnants facultatifs par trajet ainsi que leur âge peuvent être définis et limités par le Département.

1.4 Rôle du centre de réservation

Le Centre de réservation traite les appels reçus directement, ou les appels routés par le service d'information régional INFOMOBI.

Le Centre de réservation mis en place par le Département fonctionne " en réseau " avec les autres Centres de réservation départementaux et le service INFOMOBI.

Réciproquement, dans l'attente d'un site d'information unique, les opérateurs doivent être en capacité de fournir l'ensemble des informations utiles aux personnes handicapées à l'échelle de toute l'Ile-de-France (tous modes, tous opérateurs, tous handicaps). Pour cela, ils peuvent se référer au site Infomobi.

1.4.1 Missions

Le Centre de réservation assure :

- la réception de l'appel (routé le cas échéant par Infomobi),
- l'organisation du transport proprement dit de la personne appelante en utilisant une technologie d'optimisation logistique pour déterminer l'attribution des courses,
- le contrôle et le suivi de l'exécution du service.

Ces missions sont détaillées au 4.2.1. du présent règlement régional

1.4.2 Information

Le centre de réservation informe les utilisateurs sur le fonctionnement des services de la façon suivante :

- Le voyageur dispose sur demande auprès de l'opérateur, d'un support commercial adapté à son handicap et comprenant au minimum les informations suivantes : conditions d'accès aux services, horaires, nature de la prestation, modalités de réservation et d'annulation, tarification.
- Le voyageur est informé sur les possibilités de rabattement sur les transports collectifs classiques accessibles dans le département et la région. Il peut également être orienté vers le service Infomobi s'il peut utiliser les transports en commun pour certains trajets.
- L'opérateur répond aux demandes d'informations dans un délai rapide et d'une façon appropriée au handicap du voyageur.

1.4.3 Développement de l'interopérabilité et intermodalité des services PAM

Le STIF engage en lien avec les Départements une réflexion à l'échelle régionale sur les conditions d'interopérabilité des logiciels d'exploitation et de réservation.

Le développement de l'interopérabilité entre les réseaux PAM (tarification, accompagnement, rabattement sur le réseau régulier accessible, interfaces entre centrales) doit être intégré dans les contrats entre autorité organisatrice et exploitant(s). En outre, le contrat doit préciser les conditions de sous-traitance entre ces réseaux.

Un effort particulier est demandé aux exploitants dans la gestion des trajets effectués dans un département différent de celui dont l'utilisateur est ayant droit.

Le Centre de réservation, interconnecté avec les autres Centres de réservation départementaux ou le centre de réservation unique à plusieurs services de transport, peut être amené particulièrement pour les trajets les plus longs, à organiser des correspondances avec d'autres services de transports spécialisés du réseau PAM, dans la limite de deux. Il est également possible, pour les trajets les plus longs, que les trajets aller et retour ne soient pas organisés par le même centre de réservation départemental en particulier lorsque les courses sont interdépartementales.

La meilleure complémentarité possible avec les services et installations accessibles des réseaux de transport public classiques est recherchée.

Afin de mettre en œuvre ces dispositions, les exploitants doivent passer entre eux des conventions techniques et financières afin d'assurer les courses des ayants droit d'autres départements quel que soit le lieu de prise en charge.

2 Les conditions d'accès au service

2.1 Les ayants droit au service

Les ayants droit au service du réseau PAM Ile-de-France sont les personnes domiciliées dans le département justifiant :

- d'une invalidité supérieure ou égale à 80% titulaires d'une carte d'invalidité ;
- ou de l'attribution d'une carte de stationnement pour personnes handicapées du Ministère de la Défense ;

Il faut entendre par domiciliation l'adresse permanente de la personne.

Dans la mesure où il le souhaite, le Département peut permettre aux bénéficiaires de l'APA (GIR 1 à 4) ainsi qu'aux bénéficiaires de la carte de stationnement pour les personnes handicapées délivrée par la Préfecture d'accéder au service avec le concours financier de la Région Ile de France et du STIF, dans le cadre du plafond de subventionnement prévu à la convention de financement tripartite. Toutefois, ces ayants droit bénéficient de l'accès au service de manière non prioritaire.

2.2 Les trajets éligibles

Tous les types de trajets, quel qu'en soit le motif peuvent être réalisés avec les services du réseau PAM Ile-de-France. Toutefois, ne sont pas pris en charge par le réseau PAM Ile-de-France les trajets dont le coût doit intégralement être pris en charge par une aide sociale spécifique conformément à la réglementation en vigueur, exception faite des aides individuelles versées aux usagers. Le STIF et les Départements engagent un travail d'identification de l'ensemble de ces aides d'ici fin 2009.

2.3 Les types de trajets

2.3.1 Les trajets prioritaires

Le caractère prioritaire ou non d'un trajet est défini par son motif. Les trajets sont considérés comme prioritaires dès lors qu'ils ont pour motif le travail, sur une origine et une destination prédéfinis avec le centre de réservation, ou correspondent à des convocations à dates imposées telles que pour des examens professionnels, sur présentation d'un justificatif par le voyageur auprès du centre de réservation.

2.3.2 Les trajets réguliers et occasionnels

Le caractère occasionnel ou régulier d'un trajet est défini par la fréquence d'utilisation.

Un trajet est qualifié de régulier s'il se répète à l'identique à chaque occurrence sur une période supérieure à 2 mois, pour se rendre à une activité organisée (avec un horaire de début et de fin qui répond à ses propres contraintes d'organisation).

Un trajet est qualifié d'occasionnel dans tous les autres cas de figure.

2.4 Réservation et annulation du trajet

Les demandes de réservation peuvent être effectuées auprès du centre de réservation par téléphone, fax ou courrier électronique au moins 48 heures à l'avance. Passé ce délai seul le téléphone pourra être utilisé pour toute demande de réservation.

En cas de réponse différée, la demande ayant été posée par fax ou courrier électronique, le demandeur sera rappelé par le centre de réservation, aux coordonnées qu'il aura indiquées, dans un délai maximal de 10 heures ouvrées à compter de la réception de la demande.

Toute prestation complémentaire, accompagnement ou aide légère, doit être demandée par le voyageur au moment de la réservation du trajet.

2.4.1 Réserver un trajet régulier

En cas de trajets réguliers, une prise en charge pourra être planifiée 2 mois en avance. Cette réservation pourra être suspendue pendant des périodes limitées (une à plusieurs semaines) tout en garantissant au voyageur, lorsque la date de reprise est connue, que la prise en charge sera réorganisée à la fin de la période de suspension.

Toute modification permanente du trajet régulier, même partielle, donne lieu à une nouvelle demande de prise en charge pour trajets réguliers par le voyageur.

Dans le cas où les trajets réguliers sont fréquemment modifiés, la prise en charge pour trajets réguliers est supprimée et devient une réservation pour trajet occasionnel, perdant ainsi son caractère prioritaire. Le voyageur, s'il veut à nouveau bénéficier de cette prise en charge pour trajets réguliers, doit en refaire la demande auprès de l'exploitant.

2.4.2 Réserver un trajet occasionnel

L'exploitant doit s'engager à diminuer au maximum les délais de réservation pour les trajets occasionnels.

En outre, un numéro spécial « courses de dernières minutes » peut être mis en place.

Les trajets occasionnels peuvent être réservés entre 3 semaines et 48 heures avant la course.

2.4.3 Annuler un trajet

L'annulation d'un trajet pour toute cause que ce soit doit être effectuée la veille du trajet au moins 24 heures à l'avance. Sans quoi une pénalité peut être exigée.

Passé ce délai, tout trajet annulé est du (sauf cas de force majeure, l'usager devant apporter la preuve de la cause).

Lorsque le trajet n'a pas été annulé alors que le véhicule s'est déplacé et que le voyageur ne s'est pas présenté, une pénalité supérieure au prix du trajet peut être demandée au voyageur. La pénalité ne peut être supérieure à deux fois le prix du trajet.

3 La tarification et financement des services

3.1 La tarification usagers

La tarification voyageurs est calculée sur la base du nombre de kilomètres à vol d'oiseau séparant l'origine de la destination d'une course. Le nombre de kilomètres à parcourir est défini par le Centre de réservation lors de la réservation du trajet. Le tarif public pour l'usager est défini dans la délégation de compétence.

Les tarifs et leur mode de calcul sont identiques pour tous les départements d'Ile de France.

Le Département peut toutefois apporter une aide à l'usager pour alléger sa part, tout en prenant en compte la nécessité de maintenir de limiter les disparités des tarifs sur la Région Ile de France.

3.2 Actualisation des tarifs en cours de délégation

Les tarifs peuvent être actualisés en cours de contrat par délibération du STIF.

3.3 Principes de financement des services

En complément de l'acquittement du tarif par l'utilisateur et des dispositions ci-après, le Département assure l'équilibre financier des services.

Dans la continuité du dispositif précédent, la Région d'Ile-de-France et le STIF participent au financement des services sur la base du nombre de courses réalisées par l'opérateur de transport.

En vertu d'une convention de financement tripartite avec le Département, le STIF et la Région Ile-de-France apportent une dotation financière correspondant aux deux tiers de la différence entre le coût unitaire de la course et la tarification voyageurs. La dotation est calculée en fonction du nombre de courses réellement effectuées.

Cette dotation est supportée pour moitié par la Région et par le STIF, dans la limite de plafonds approuvés par leurs assemblées délibérantes. Des plafonds différents peuvent être fixés selon les départements concernés (Paris – Petite Couronne – Grande Couronne).

Ces plafonds sont actualisés selon une formule définie par le STIF et figurant dans la délégation de compétence.

4 L'organisation des services

4.1 Obligations appliquées au service PAM sous l'égide du Département

Le réseau PAM comprend deux prestations : la réservation d'une part et le transport d'autre part.

Le Département assure la maîtrise d'ouvrage de ces deux composantes du service et s'assure de leur bonne interaction dans le cas où elles seraient dissociées.

Le Département s'assure en particulier :

- que les opérateurs aient la qualification de transporteur,
- de l'optimisation des moyens intra-départementaux,
- du fonctionnement du système en réseau avec les centres de réservation des autres départements (il s'assure d'une solution informatique interfaçable telle que définie à l'article 1.4.3) et avec le service d'information régional INFOMOBI,
- de la consolidation des données, des statistiques, des flux financiers et des rapports d'activité visés à l'article 4.2.1,
- de tenir à jour les indicateurs et procède aux questionnaires de satisfaction visés à l'article 4.4,
- d'adresser au STIF dans les meilleurs délais le rapport d'activité de son ou de ses exploitants chaque année.

Le Centre de réservation comprend :

- le contrôle de la possession par la personne souhaitant s'inscrire au service de la validité des pièces justifiant de son caractère d'ayant droit
- l'organisation du système de réservation,
- l'élaboration et la mise à jour des états statistiques (le fichier clients, les détails des demandes de réservations, des déplacements des ayants droit, des services assurés ou refusés, du suivi des véhicules et des chauffeurs et des types de transports effectués) et des états comptables et financiers,

- fonctionne en réseau avec le Service d'information régional INFOMOBI et avec les autres centres de réservation. Les systèmes informatiques des Centres peuvent « converser » entre eux,
- prend en compte les demandes de transport transmises par les autres centres de réservation concernant des courses ayant lieu intégralement sur son périmètre,
- établit et transmet au département, au plus tard le 1er juin de l'exercice suivant, un rapport d'activité synthétique annuel.

Le fichier clients est établi et géré conformément aux règles de confidentialité établies par la CNIL.

Le centre utilise une solution informatique interfaçable et compatible avec les autres centres de réservation et le Service Infomobi dont les fonctionnalités sont définies dans le « Cahier des charges des fonctionnalités requises pour un logiciel de planification et de gestion d'un Centre de réservation des transports spécialisés » fourni par le STIF.

Le service de transport :

- Comprend l'organisation du transport proprement dit de l'ayant droit après réservation auprès du centre de réservation,
- Comprend la mise en place des moyens permettant d'effectuer ce transport en veillant, par l'utilisation des moyens informatiques les plus adéquats, à optimiser le fonctionnement du système,
- établit et transmet au Département, au plus tard le 1er juin de l'exercice suivant, un rapport d'activité synthétique annuel.

4.1.1 Qualification des conducteurs accompagnateurs

Le service de transport s'assure que les conducteurs accompagnateurs, outre la connaissance générale des transports en commun de personnes, possèdent un niveau suffisant sur :

- la conduite en toute sécurité,
- l'aptitude à manipuler les aides techniques des personnes handicapées (fauteuils roulants pliables, électriques, cannes anglaises, déambulateurs...).

Les mises à niveau progressives et plans de formation des conducteurs accompagnateurs sont tenus à disposition du département et du STIF.

Le contenu du module de formation est transmis au Département et au STIF. La formation délivrée par un centre de formation professionnelle vise à terme à la reconnaissance de qualification professionnelle spécifique.

Dès l'homologation du métier de « conducteur accompagnateur », il pourra être demandé que les conducteurs recrutés aient cette qualification.

L'exploitant s'assure que les voyageurs nécessitant un accompagnateur obligatoire n'y soient jamais laissés seuls.

L'exploitant doit veiller à s'acquitter des contraintes d'assurance et de sécurité quand le personnel pénètre dans les lieux d'habitation privés.

4.1.2 Caractéristiques des véhicules

Les véhicules en service doivent pouvoir assurer le transport d'au moins une personne en fauteuil roulant en toute sécurité. Ils doivent être équipés des systèmes d'accès – rampe,

hayon élévateur ou dispositifs équivalents – et de maintien des fauteuils roulants et des personnes requis, conformes à la réglementation en vigueur.

Toutefois, en fonction de la structure du parc et de la typologie des handicaps des ayants-droit du service, le Département peut autoriser son exploitant à s'équiper en matériel non spécifique à l'utilisation des fauteuils roulants dans la limite de 40% du parc. Ces véhicules devront présenter des caractéristiques favorables à l'accessibilité pour tous les autres types de handicaps.

Les véhicules sont équipés de moyens de communication avec le centre de réservation. Ils sont équipés de moyens de repérage et sont dotés des plans et cartes nécessaires aux déplacements en Ile-de-France.

Les véhicules doivent être propres, aérés et régulièrement nettoyés.

Les véhicules du service transport doivent être facilement repérables par la clientèle selon les règles d'habillage des véhicules définies dans la charte graphique du réseau Pam Ile-de-France en annexe III de la convention tripartite (logo du réseau PAM accompagné des trois logos de la Région, du Stif et du département).

Les éléments de suivi de l'entretien du véhicule sont communiqués régulièrement par le centre de réservation au Département. Ils comprennent le nombre quotidien de kilomètres parcourus, la consommation en carburant et en lubrifiants, ainsi que les dates et le descriptif des visites techniques, contrôles et réparations diverses.

4.2 Obligations des voyageurs

4.2.1 Ponctualité

En cas de retard de l'utilisateur supérieur à 5 minutes le trajet peut ne pas être assuré afin de garantir la ponctualité des courses suivantes. Dans ce cas :

- L'utilisateur doit être impérativement prévenu dans les meilleurs délais ;
- La pénalité financière liée à l'absence d'annulation peut être appliquée à l'utilisateur.

4.2.2 Lieu de prise en charge

Dans le but de rationaliser le service, les voyageurs dont l'état de santé le permet doivent être progressivement incités à attendre le véhicule sur le trottoir ou au bas de l'immeuble, sauf dans les cas de situation exceptionnelle précisée par l'art 1.3.2 ainsi que dans certains cas visés par l'art.1.3.3.

Toutefois, l'exploitant ne peut en aucune manière imposer cette exigence à l'utilisateur.

4.2.3 Acquiescement du tarif

Les usagers doivent s'acquiescer du tarif indiqué dans le règlement d'exploitation du service PAM dans lequel ils sont inscrits. Ce tarif dépend de la distance parcourue lors des trajets.

L'acquiescement du tarif peut être fait par différents modes de paiement au choix de l'autorité organisatrice :

- espèce ;
- chèque bancaire ;
- débit du compte mobilité par le biais d'un système billettique ;
- prélèvement ...

Le compte mobilité peut être ouvert à la demande de l'utilisateur auprès du centre de réservation. Ce compte peut être alimenté d'avance puis débité au fur et à mesure de la

réalisation des courses ou une facture mensuelle peut être adressée par le prestataire au client.

4.3 Système de contrôle et de mesure de la qualité de service

4.3.1 La mesure des prestations

Le service PAM optimise la gestion des services et tient à jour l'ensemble des indicateurs, définis avec le Département et le STIF, portant tant sur le service rendu que sur les moyens mis en œuvre.

Le Département se fait communiquer régulièrement les mesures des indicateurs.

4.3.2 Le suivi de la qualité

Le Département est chargé de l'évaluation de la qualité de service.

Notamment, il doit prévoir que le centre de réservation interroge annuellement un échantillon représentatif des utilisateurs des services, sur la base d'un questionnaire validé par le STIF qui portera sur les domaines suivants : accessibilité et facilité d'usage des véhicules, facilité de réservation, qualité des informations pour la préparation et pendant le voyage, accueil et attention portée aux voyageurs, fiabilité des horaires et des équipements, propreté et netteté, confort, quiétude, sécurité, réactivité et pertinence des réponses apportées en cas de dysfonctionnement. Cette enquête satisfaction peut également être réalisée par un tiers.

D'autre part, le Département doit évaluer la qualité de la prestation de transport rendue en fonction notamment des critères suivants :

- Inscription ;
- Information aux usagers ;
- Accueil téléphonique ;
- Réservation ;
- Mise en œuvre du transport ;
- Ponctualité ;
- Entretien et propreté des véhicules ;
- Attitude du personnel.

Ces critères peuvent être enrichis d'items détaillés et décrire les objectifs de qualité à atteindre par le prestataire du service.

Les résultats recueillis sont transmis au Département qui en rend compte au STIF. Une synthèse peut être remise aux associations représentant les voyageurs.

4.3.3 Le suivi de l'activité

Le tableau présenté en annexe V de suivi de l'activité et de la qualité de service devra être complété annuellement par le Département et transmis au STIF et à la Région, le octobre de l'année suivante.

Les rapports d'activité des services PAM et les évaluations des services transmis par les Départements sont centralisés par le STIF et transmis à la Région. En retour, les Départements seront tenus informés de l'évolution des déplacements des personnes handicapées dans la région Ile-de-France dans le cadre du « Comite de suivi PAM » se réunissant annuellement.

5 Communication

Afin de mettre à disposition des usagers une information exhaustive sur les services PAM de la région Ile-de-France, les Départements disposant d'un service PAM sont tenus de réaliser un site Internet. Celui-ci est constitué selon les principes rappelés en Annexe IV de la convention de délégation de compétence.

Tous les éléments relatifs à la communication devront être transmis pour validation à la Direction de la Communication du STIF et à la Direction de la Communication de la Région dans le respect de l'application de l'article 6 de la convention de financement entre le STIF, la Région et le Département.

Tous les éléments nécessaires à la réalisation des documents sont tenus à la disposition du Département, sur simple demande auprès de la Direction de la Communication du STIF.

Les Départements s'engagent pendant toute la durée de la convention à :

- Associer, au sein d'un comité de communication la Région Île-de-France et le STIF, en vue de l'élaboration d'un plan de communication du projet. Le comité de communication regroupe les directeurs ou responsables de communication de la Région et du STIF. Il est animé par le directeur de communication du Département.
- Inscrire sa propre communication autour du réseau PAM dans les orientations retenues par le comité.
- Fournir à la Région et au Stif un calendrier prévisionnel des temps de communication que le Département souhaite mettre en avant sur une période d'un an, et s'assurer de la validité des dates proposées.
- Mettre en valeur visuellement et dans la rédaction des documents le rôle de la Région Île-de-France, et du STIF. Faire figurer les trois logos (la Région, le Stif et le Département) dans le cartouche de manière équilibrée sur tous les documents de communication relatifs au réseau PAM (affiches, brochures, dépliants, site internet, etc.) ainsi que pour toutes les actions de communication et de relations presse.
- Habiller les véhicules d'une livrée reprenant les éléments d'identité visuelle communs aux services du réseau PAM dont le STIF est propriétaire selon le design du STIF (voir charte du réseau PAM en annexe III du présent règlement). Pour ce faire le STIF concède au Département, qui l'accepte, l'utilisation de ces éléments d'identité visuelle et l'autorise à sous concéder cette utilisation à l'exploitant du service. La présente concession de licence d'utilisation est acceptée pour une durée égale à celle de la présente convention. Ce design concilie l'identité visuelle propre au réseau PAM Île-de-France, par l'apposition d'éléments graphiques précis et l'habillage des véhicules propre au Département.
- Mentionner à l'intérieur des véhicules, pour l'information des usagers, que ce service est cofinancé par la Région Île-de-France, le STIF et le Département.
- Dès impression ou mise en ligne d'éléments de communication relatifs au réseau PAM, adresser systématiquement à la Région Ile-de-France et au Stif des justificatifs de tous les supports de communication mis en œuvre (exemplaires des brochures, dépliants, affiches, capture d'écran, communiqué de presse...).
- La signature des documents doit se faire uniquement via le cartouche Réseau PAM qui intègre déjà les trois logos (Région, Stif, Département). Il ne peut en aucun cas y avoir de documents portant le seul logo du Département.

Annexe II

CONVENTION DE FINANCEMENT ENTRE LE STIF, LA REGION ET LE DEPARTEMENT DES YVELINES « POUR LA MISE EN PLACE D'UN SERVICE PAM »

ENTRE :

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39 bis – 41 rue de Chateaudun à Paris (.), (n° SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n° _____ du _____ ci-après désigné le « STIF »,
- La REGION ÎLE-DE-FRANCE, représentée par Monsieur Jean Paul HUCHON, Président du Conseil régional, habilité par délibération n° _____ de la commission permanente du Conseil régional en date du _____ ci après désigné « la Région Île-de-France »,

D'une première part

- Le DEPARTEMENT DES YVELINES, représenté par Monsieur XXXXXXXXXXXX, Président du Conseil général habilité par délibération n° _____ du Conseil général en date du _____ ci après désigné « le Département ».

D'une seconde part

PREAMBULE :

- Considérant la mise en place en 2003 d'un service d'information au plan régional pour les personnes handicapées sur l'accessibilité des réseaux de transports publics et sur les transports spécialisés nommé INFOMOBI,
- Considérant leur volonté commune d'étendre les services du réseau PAM Île-de-France existant tout en assurant une cohérence sur l'ensemble du territoire régional, de la prise en charge financière et des services offerts,
- Considérant l'intérêt d'une organisation décentralisée des services de transport spécialisé de personnes handicapées,
- Considérant le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat de transports d'Île-de-France modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France,
- Considérant la convention entre le STIF et le Département des Yvelines portant délégation de compétence du STIF au Département pour l'organisation de services de transport spécialisé pour les personnes handicapées,

Le STIF, la Région Île-de-France et le Département des Yvelines décident de contractualiser pour la mise en place et le financement d'un dispositif de transport spécialisé pour personnes handicapées, service PAM 78, organisé au niveau départemental, en relation avec le système d'information régional.

Le dispositif prévu est constitué :

- D'au moins une centrale de réservation
- D'un service de transport pouvant disposer de plusieurs centres d'exploitation (à minima 3) confiés à un (ou plusieurs) exploitants,
- d'un contrôle des prestations réalisées par l'exploitant, prévu à l'article 22 du décret du 10 juin 2005.

Article 1 : Objet de la convention :

La présente convention a pour objet de définir les modalités de financement par le STIF, la Région Île-de-France et le Département du service PAM du Département des Yvelines.

Les modalités d'organisation décentralisée de transports spécialisés pour les personnes handicapées sont fixées dans le cadre de la convention de délégation de compétence entre le STIF et le Département.

Article 2 : Rôles du STIF et de la Région Île-de-France :

Le STIF et la Région apportent une subvention au Département. Ils partagent avec le Département le besoin de financement public relatif à la mise en service et au fonctionnement du service PAM et des centres d'exploitation, du contrôle, des actions de communication, ainsi que de l'évaluation selon les modalités décrites à l'article 4 de la présente convention.

Toute modification apportée au règlement régional, en cours d'exécution de la convention, se fera après consultation du comité de suivi PAM visé à l'article 9.

Article 3 : Rôles du Département

Il est rappelé que conformément à la convention de délégation de compétence entre le STIF et le Département, le Département :

- est le maître d'ouvrage du service PAM dans le respect du règlement régional de la prestation joint en annexe à la convention de délégation de compétence,
- désigne le ou les gestionnaires du service PAM après mise en concurrence,
- met en œuvre la tarification applicable à l'utilisateur dans le respect des règles fixées par le STIF à l'article 3 du règlement régional applicable aux services PAM en région Île-de-France annexé à la convention de délégation de compétence,
- est responsable de l'évaluation des services sur son territoire (ayants droit, mobilité, etc.). Il communique annuellement au STIF et à la Région Île-de-France cette évaluation ainsi que l'évolution des déplacements conformément à l'article 4.3 du règlement régional applicable aux services PAM en région Ile-de-France.

Au vu de la présente convention, le Département assure, avec le concours du STIF et de la Région Île-de-France, le financement du dispositif composé du service PAM, d'opérations de communication et d'une prestation de contrôle des prestations.

Article 4 : Modalités de financement du service PAM

4.1.) La différence entre le coût payé par l'utilisateur et le coût réel de la course est fixée par le Département après appel à la concurrence et désignation de l'exploitant.

Cette différence résultante est répartie à égalité entre le Département, la Région Île-de-France et le STIF.

4.2.) Le STIF et la Région Île-de-France apportent au Département une subvention annuelle de fonctionnement correspondant aux deux tiers de la différence entre le coût unitaire supporté par l'exploitant et le tarif public pour l'utilisateur. La subvention est fonction du nombre de courses réellement effectuées. La subvention est répartie pour moitié entre le STIF et la Région Île-de-France.

La subvention du STIF est plafonnée à 2 400 000€ TTC (valeur 2009) par an. La subvention de la Région est également plafonnée à 2 400 000€ TTC (valeur 2009) par an.

La participation financière des partenaires évoluera en fonction d'un indice spécifique tenant compte notamment du coût de personnel, très important pour ce service. La formule proposée est la suivante :

$$\text{Plafond}_n = \text{Plafond}_{n-1} \times \left[0.7 \times \left(\frac{IP_{n-1}}{IP_{n-2}} \right) + 0.08 \times \left(\frac{IG_{n-1}}{IG_{n-2}} \right) + 0.22 \times \left(\frac{IS_{n-1}}{IS_{n-2}} \right) \right]$$

Indices		Coefficients
Indice trimestriel des salaires horaires des ouvriers « transport terrestre et transport par conduite » Ministère du travail - Indice 49 de la NAF 88	IP	0,7
Indice des prix à la consommation – IPC – Ensemble des ménages – Indices divers – Métropole – gazole Identifiant : INSEE 641310	IG	0,08
Indice des prix à la consommation - IPC - Ensemble des ménages - - par secteur conjoncturel Métropole - Services – Ensemble Identifiant INSEE: 641257	IS	0,22

- Plafond_{n-1} et Plafond_n sont les participations plafond respectivement des années n-1 et n.
- IP_{n-2} et IP_{n-1} sont les valeurs moyennes, respectivement pour les années n-1 et n-2, de l'indice du salaire horaire des ouvriers « transport terrestre et transport par conduite » (Ministère du travail, indice 49 de la NAF 88).
- IG_{n-2} et IG_{n-1} sont les valeurs moyennes, respectivement pour les années n-1 et n-2, de l'indice des prix à la consommation - IPC - Ensemble des ménages - Indices divers - Métropole – Gazole (Identifiant INSEE: 641310).
- IS_{n-2} et IS_{n-1} sont les valeurs moyennes, respectivement pour les années n-1 et n-2, de l'indice des prix à la consommation - IPC - Ensemble des ménages - - par secteur conjoncturel Métropole - Services – Ensemble (Identifiant INSEE: 641257). »

Cette subvention est due.

Article 5 : Modalités de versement des subventions

Les subventions du STIF et de la Région seront versées trimestriellement au Département sur présentation d'un état récapitulatif des dépenses au titre du contrat du service PAM 78.

Les appels de fonds seront formulés séparément, par l'émission d'un titre de recettes, auprès de chacun des financeurs.

Article 6 : Communication

Le Département des Yvelines s'engage, pendant toute la durée de validité de la convention, à :

- Se référer systématiquement aux éléments de la charte graphique du Réseau Pam pour toutes déclinaisons et tous supports (print, internet, habillage véhicule). (charte en annexe III de la convention de délégation).
- Associer, au sein d'un comité de communication la Région Île-de-France et le STIF, en vue de l'élaboration d'un plan de communication du projet. Le comité de communication regroupe les directeurs ou responsables de communication de la Région et du STIF. Il est animé par le directeur de communication du Département.
- Inscrire sa propre communication autour du réseau PAM dans les orientations retenues par le comité.
- Fournir à la Région et au Stif un calendrier prévisionnel des temps de communication que le département souhaite mettre en avant sur une période d'un an, et s'assurer de la validité des dates proposées.
- Mettre en valeur visuellement et dans la rédaction des documents le rôle de la Région Île-de-France, et du STIF. Faire figurer les trois logos (la Région, le Stif et le département) dans le cartouche de manière équilibrée sur tous les documents de communication relatifs au réseau PAM (affiches, brochures, dépliants, site internet, etc.) ainsi que pour toutes les actions de communication et de relations presse.
- Habiller les véhicules d'une livrée reprenant les éléments d'identité visuelle communs aux services du réseau PAM dont le STIF est propriétaire selon le design du STIF (voir charte du réseau PAM en annexe). Pour ce faire le STIF concède au Département, qui l'accepte, l'utilisation de ces éléments d'identité visuelle et l'autorise à sous concéder cette utilisation à l'exploitant du service. La présente concession de licence d'utilisation est acceptée pour une durée égale à celle de la présente convention. Ce design concilie l'identité visuelle propre au réseau PAM Île-de-France, par l'apposition d'éléments graphiques précis et l'habillage des véhicules propre au Département.
- Mentionner à l'intérieur des véhicules, pour l'information des usagers, que ce service est cofinancé par la Région Île-de-France, du STIF et du Département.
- Prévoir systématiquement un délai suffisant afin que chaque représentant au comité de communication puisse valider ou faire valider les différents outils de communication (édition, presse, internet) retenus par leurs responsables respectifs.
Ce délai ne sera pas inférieur à :
 - 8 semaines avant le BAT d'impression de tout support de communication, les éléments doivent être envoyés pour études, discussions et validation.

Dès impression ou mise en ligne d'éléments de communication relatifs au réseau PAM, adresser systématiquement à la Région Ile-de-France et au STIF des justificatifs de tous

les supports de communication mis en œuvre (exemplaires des brochures, dépliants, affiches, capture d'écran, communiqué de presse...).

Le coût des actions de communication réalisées par le Département est supporté à parité par le STIF, la Région et le Département, au même titre que les autres dépenses. Ceci dans la limite du montant des subventions prévues à l'article 4.

Article 7 : Contrôle, sanctions, restitution éventuelle des subventions

Le STIF et la Région Île-de-France se réservent le droit de prendre toute disposition qu'ils jugeront nécessaire pour contrôler la bonne application du présent document et exiger du Département qu'il prenne toute disposition pour que les prestataires remédient aux éventuels manquements constatés. A défaut, le Département s'expose à la suspension et, le cas échéant, à la suppression de tout ou partie des aides accordées.

Le Département s'engage à faire ressortir directement dans ses écritures la comptabilité propre à l'opération faisant l'objet de la présente convention.

Le Département prend toute disposition nécessaire pour contrôler la bonne application du règlement régional et exiger du Centre et des transporteurs, lorsque ceux-ci sont distincts, qu'il(s) remédie(nt) aux éventuels manquements constatés. A défaut, le Département s'expose à la suspension et, le cas échéant, à la suppression de tout ou partie des aides accordées.

Le Département s'engage à faciliter le contrôle sur pièces et sur place, par le STIF et la Région Île-de-France ou par toute personne habilitée à cet effet, de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

Le Département conserve l'ensemble des pièces justificatives pendant 10 ans.

En cas d'inexécution ou de non respect des termes de la présente convention, les aides accordées sont restituées, dans la limite de durée des mois contestés, au plus tard dans l'année qui suit cette inexécution.

Article 8 : Durée de la convention

La convention entre en vigueur à compter de sa notification par le STIF au Département.

Elle prend fin à l'expiration du contrat du service PAM 78, dont elle couvre tous les effets.

Le contrat du service PAM 78 passé par le Département des Yvelines est conclu pour une durée de 4 ans.

Article 9 : Evaluation

Le STIF, la Région et le Département, dans le but d'une bonne coordination du développement du dispositif et notamment de leur participation financière, mettent en place un comité de suivi PAM.

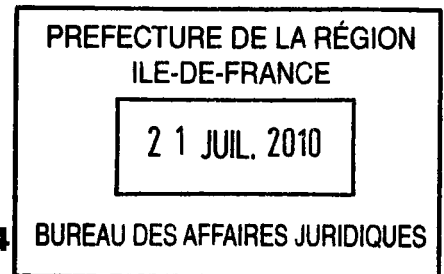
Ce comité se réunit au moins une fois par an, soit au moins 4 à 6 fois pendant la durée de la convention à l'initiative du STIF.

L'évaluation du dispositif est faite 18 mois avant l'expiration de la convention ou à sa résiliation si celle-ci intervient avant. Les modalités de cette évaluation sont définies par les trois signataires de la présente convention.

Les prestations de contrôle exercées par le titulaire du contrat du service PAM 78 de transport adapté aux personnes handicapées permettront notamment cette évaluation.

Fait en 3 exemplaires originaux,

Pour la Région Île-de-France	Pour le Département,	Pour le STIF
Le Président du Conseil Régional	Le Président du Conseil Général	La Directrice Générale



Délibération n°2010/0384

Séance du 7 juillet 2010

**DISPOSITIFS DE CENTRES DE RESERVATION ET DE GESTION
DE TRANSPORT SPECIALISES DANS LE VAL-DE-MARNE**

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** la délibération n°7539 du 10 octobre 2002 relative à la mise en place du service d'information régional et des centres de réservation et de gestion pour les déplacements des personnes à mobilité réduite ;
- VU** la délibération n°7903 du 13 février 2004 relative à l'adaptation du cahier des charges des services de transport spécialisé de personnes à mobilité réduite ;
- VU** la convention tripartite (STIF – Région Ile-de-France – Département du Val de Marne) du 23 novembre 2004 pour la mise en place d'un centre de réservation et de gestion des transports spécialisés en faveur des personnes à mobilité réduite ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2009/0579 du 8 juillet 2009 relative à l'adoption du nouveau règlement régional du réseau PAM Ile de France ;
- VU** le rapport n°2010/0383/0384/0385 ;
- VU** les avis de la commission de l'offre de transport du 1^{er} juillet 2010 et de la commission économique et tarifaire du 2 juillet 2010.

Considérant que cette délégation de compétence s'inscrit dans la continuité du dispositif de mise en place du service d'information régional et des centres de réservation et de gestion pour les déplacements des personnes à mobilité réduite issu de la décision du 10 octobre 2002,

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : Le Département du Val-de-Marne reçoit délégation de compétence du Syndicat des Transports d'Ile de France pour la mise en place d'un centre de réservation et de gestion des transports spécialisés en faveur des personnes handicapées.

ARTICLE 2 : La convention de délégation de compétence du syndicat des transports d'Ile de France au Département du Val-de-Marne pour la mise en place d'un centre de réservation et de gestion des transports spécialisés en faveur des personnes handicapées est approuvée.

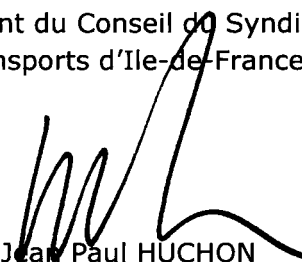
ARTICLE 3 : La convention entre le Syndicat des transports d'Ile de France, la Région Ile de France et le Département du Val-de-Marne du financement du centre de réservation et de gestion des transports spécialisés en faveur des personnes handicapées est approuvée.

ARTICLE 4 : Afin d'assurer la continuité du service public, l'avenant n°1 à la convention tripartite (STIF – Région Ile-de-France – Département du Val de Marne) du 23 novembre 2004 pour la mise en place d'un centre de réservation et de gestion des transports spécialisés en faveur des personnes à mobilité réduite est approuvé.

ARTICLE 5 : La directrice générale est autorisée à signer les conventions et l'avenant visés aux articles 2, 3 et 4 de la présente délibération.

ARTICLE 6 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile de France.

Le Président du Conseil du Syndicat des
transports d'Ile-de-France



Jean Paul HUCHON

Convention du _____
de délégation de compétence
en matière de services PAM

ENTRE :

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39 bis – 41 rue de Chateaudun à Paris (9ème), (n°SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n° _____ du _____, ci-après désigné le « STIF »,

D'une part,

- Le DEPARTEMENT DU VAL-DE-MARNE représenté par le Président du Conseil Général Monsieur XXXXXXXXXXXXXXXX, en vertu de la délibération n° _____ du _____, ci-après désigné le « Département »

D'autre part,

- VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France,
- VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France,
- VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Île-de-France,
- VU la délibération du conseil du STIF n° 7539 du 10 octobre 2002 relative à la mise en place de centres départementaux de réservation et de gestion des transports spécialisés pour les personnes à mobilité réduite ;
- VU la délibération du Conseil du STIF n° 7903 du 13 février 2004, modifiant le cahier des charges « applicable aux services de transport spécialisé en région Île-de-France »
- VU la délibération du Conseil du STIF n°2009/0579 du 8 juillet 2009 relative au réseau PAM Ile-de-France, Service de transport spécialisé pour les personnes handicapées, 2^{ème} génération ;
- VU la délibération du conseil général n° _____ du _____ ;
- VU la délibération du conseil du STIF n° _____ du _____ portant délégation de compétences du STIF au Département du Val-de-Marne en matière de transports spécialisés de personnes handicapées;

APRES AVOIR RAPPELE CE QUI SUIT :

La présente convention s'inscrit dans le cadre de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France, modifiée par la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.

Dans ce cadre, les parties à la présente convention entendent organiser la délégation de compétence permise entre le STIF et l'Autorité Organisatrice de Proximité par l'article 1^{er} de l'ordonnance modifiée du 7 janvier 1959 et par le décret du 10 juin 2005.

En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Île de France, le STIF peut organiser des services de transports à la demande. Par ailleurs, il a également pour mission de favoriser le transport des personnes à mobilité réduite.

Conformément à l'article 1^{er}-II, alinéa 6, de l'ordonnance précitée, le STIF peut, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, déléguer tout ou partie de ses attributions, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités locales ou à leurs groupements, autorités organisatrices de proximité, dans le cadre d'une convention.

Cette délégation de compétence s'inscrit :

- dans une volonté d'améliorer l'offre de transport et de mieux répondre aux attentes des usagers à mobilité réduite;
- dans la continuité de la délibération du 10 octobre 2002 du conseil du STIF, décidant la création de « Centres départementaux de réservation et de gestion des transports spécialisés » constituant peu à peu le « Réseau – PAM - Île-de-France » et approuvant le cahier des charges « applicable aux services de transport spécialisé en Région Île-de-France » fixant les conditions de mise en place et de fonctionnement de ces centres ;
- dans le cadre de la délibération du 8 juillet 2009 du conseil du STIF, décidant du maintien du dispositif des services PAM et de leur condition de mise en œuvre dans le cadre des secondes générations de délégations de compétence.

Dans cette optique, la présente délégation de compétences consentie par le STIF au Département du Val-de-Marne a notamment pour objectif de favoriser l'adéquation entre l'offre et la demande de transport, de renforcer la qualité de service et de permettre une gestion financière et une allocation des ressources plus proches des besoins locaux.

En outre, il est précisé que, dans la continuité de la délibération du 10 octobre 2002 et dans le cadre de la délibération du 8 juillet 2009, sont jointes à la présente convention de délégation de compétence une convention entre le STIF, la Région Île-de-France et le Département fixant le montant et les modalités de versement à ce dernier de subvention de fonctionnement annuel du service PAM sous réserve du respect du cahier des charges « applicable aux services PAM en région Ile-de-France ».

IL A ETE CONVENU DE CE QUI SUIT :

Article 1 - Objet

La présente convention a pour objet de définir les compétences déléguées, les modalités juridiques et financières relatives à la délégation de compétences accordée par le STIF au

Département du Val-de-Marne en matière de transport à la demande à destination des personnes handicapées.

Par la présente convention le STIF délègue au Département les compétences définies ci-après à l'article 4 et au règlement régional « applicable aux services PAM en région Ile de France » annexé à la présente convention.

En outre, la présente convention, d'une durée limitée, est réversible : à son terme, ou en cas de résiliation prévue à l'article 8, le STIF exercera directement l'ensemble des compétences déléguées.

Article 2 - Durée

Les dispositions de la présente convention donnant compétence au Département pour définir le service PAM 94 et pour mettre en œuvre les procédures de désignation de l'exploitant entrent en vigueur à compter de la notification de la convention par le STIF au Département.

Les autres dispositions entrent, quant à elles, en vigueur à compter de la date d'entrée en vigueur du contrat du service PAM 94 de transport adapté aux personnes handicapées, passé par le Département du Val-de-Marne.

Par ailleurs, les parties conviennent que l'entrée en vigueur des nouvelles conditions relatives aux modalités d'exploitation des services de transport spécialisé pour les personnes handicapées (2^{ème} génération), telles qu'approuvées par la délibération n°2009/0579 du Conseil du STIF en date du 8 juillet 2009, initialement prévue au 1^{er} janvier 2011, est reportée, dans le Département du Val-de-Marne, à la date d'entrée en vigueur du contrat du service PAM 94 de transport adapté aux personnes handicapées, devant intervenir avant le 31 mars 2011.

Le contrat du service val-de-marnais de transport adapté aux personnes handicapées passé par le Département du Val-de-Marne est conclu pour une durée de 6 ans.

Article 3 - Principes généraux

3.1 - Principe d'exclusivité

Dans les limites fixées à la présente convention et sauf dispositions législatives et réglementaires contraires, les compétences déléguées sont, pendant la durée de la présente convention, exclusivement exercées par le Département.

3.2 - Principe de coopération et de transparence

Les parties mettent tout en œuvre pour assurer une coopération et une transparence permanente dans l'exécution de la présente convention.

Le Département du Val-de-Marne informe régulièrement le STIF des conditions d'exercice des compétences déléguées, et le cas échéant des problèmes rencontrés à cette occasion. Il produit chaque année avant le 30 septembre au STIF un rapport détaillé sur l'exploitation des services tant en offre qu'en qualité de service ainsi que l'annexe V relative au suivi de l'activité de la présente convention dûment complétée.

Chaque année à l'automne les parties s'engagent à se rencontrer autour d'un « comité de suivi PAM » associant l'ensemble des collectivités partenaires du réseau PAM Ile-de-

France (pour présentation de la synthèse issue de l'analyse des rapports de chaque PAM).

Article 4 - Droits et obligations des parties

4.1 - Périmètre des services faisant l'objet de la délégation de compétence

Le STIF confie au Département du Val-de-Marne la mise en place et la gestion du dispositif Départemental de services PAM, transports spécialisés et l'organisation et le fonctionnement d'un service de transport à la demande d'adresse à adresse (pouvant également être de porte à porte) pour les personnes handicapées dans le département du Val-de-Marne conformément au règlement régional « applicable aux services PAM en région Île-de-France » annexé à la présente convention.

4.2 - Droits et obligations du STIF

Le STIF, en tant qu'autorité organisatrice, est garant de la politique régionale des transports et en assure la cohérence.

Il est responsable de la politique tarifaire et à ce titre il fixe les tarifs usagers conformément aux annexes I et II.

Le tarif public pour l'utilisateur est fixé en fonction de zones kilométriques à vol d'oiseau :

- 6,6 € pour une course comprise entre 0 et 15 km
- 9,9 € pour une course comprise entre 15 et 30 km
- 16,5 € pour une distance comprise entre 30 et 50 km
- 33 € pour une distance au delà de 50 km.

Les montants susvisés seront revus annuellement à partir du 01/01/2012 selon la formule d'indexation suivante : évolution selon le tarif du ticket T+ en carnet de l'année précédente.

Le STIF fixe par ailleurs des règles minimales en matière de qualité de service. Il contrôle ponctuellement les conditions d'exploitation des services.

A ce titre, il fixe les exigences applicables aux services PAM figurant dans le règlement régional « applicable aux services PAM en région Île-de-France », figurant en annexe 1 de la présente convention.

Dans le cadre de la présente convention toute modification du règlement régional annexé ayant une quelconque répercussion sur le contrat du service Val-de-Marnais de transport adapté aux personnes handicapées passé par le Département du Val-de-Marne devra recueillir l'avis préalable de ce dernier. En outre, le STIF s'engage à :

- verser au Département des subventions de fonctionnement annuel du service PAM, sous réserve du respect du règlement régional, dans le cadre d'une convention tripartite avec le Département et la Région Île-de-France ;
- rencontrer régulièrement le Département, au moins une fois par an pour évaluer les conditions d'application de la présente convention ainsi que les conditions d'exécution des conventions passées avec le ou les exploitants de transport ;
- étudier toute demande de modifications de la présente convention permettant notamment un meilleur exercice d'une compétence déléguée.

Par ailleurs, le STIF s'assure avec le Département du bon fonctionnement du réseau avec les autres centres départementaux et avec le service régional d'information INFOMOBI.

4.3 - Droits et obligations du Département

Dans le cadre de la présente délégation de compétence, le Département exerce les compétences déléguées pour la mise en place et la gestion du service PAM, (voir art. 4.1) dans le respect du règlement régional « applicable aux services PAM en région Île-de-France » annexé.

Dans ce cadre, le Département s'engage à :

- être le maître d'ouvrage du service PAM, aussi bien pour la centrale de réservation que le service transport, dans le respect du règlement régional figurant en annexe I ;
- définir la consistance des services dans le respect des conditions du règlement régional annexé,
- désigner l'exploitant du service Val-de-Marnais de transport adapté aux personnes handicapées après mise en concurrence pour une durée maximale n'excédant pas celle de la délégation de compétence.
- mettre en œuvre la tarification applicable à l'utilisateur dans le respect des règles fixées dans le règlement régional annexé.
- assurer, avec le concours du STIF et de la Région Île-de-France, le financement du service PAM qui fait l'objet d'une convention tripartite annexée ;
- rendre compte au STIF, ainsi qu'à la Région, de l'évaluation des ses services ainsi que de l'évolution des déplacements, dans le cadre du comité de suivi PAM ;
- informer également le STIF sur les modifications apportées à la consistance des services, à la qualité du service et sur les conséquences financières de ses modifications ;
- fournir le rapport annuel visé à l'article 3.2.

Article 5 - Financement du service

5.1 - Modalités de financement du centre de réservation et de gestion

Conformément à la délibération du 8 juillet 2009, le financement du service PAM est régi par une convention tripartite entre le STIF, la Région Île-de-France et le Département fixant les montants et les modalités de versement de subventions de fonctionnement annuel.

Ladite convention de financement est annexée à la présente convention.

5.2 - Modalités de versement des subventions

Les modalités sont exposées dans la convention figurant en annexe II.

Article 6 - Communication

Les engagements des parties en matière de communication sont définis à l'article 6 de la convention de financement entre le STIF, la Région et le Département.

En outre, conformément à l'article 5 du règlement régional, le Département s'engage à créer un site Internet dans les conditions définies à l'annexe IV

Article 7 - Responsabilité des parties

Le Département exerce la compétence déléguée sous son entière responsabilité à l'exception des conséquences pouvant être générées par les décisions tarifaires non prévues lors de la délégation de compétence ou les modifications du règlement régional ayant des incidences sur le contrat du service Val-de-Marnais de transport adapté aux personnes handicapées passé par le Département.

Il fait son affaire et supporte les conséquences financières en cas de recours contentieux pouvant être engagés à l'occasion de l'exercice par lui des compétences qui lui sont confiées par le STIF dans le cadre de la présente convention.

Les parties s'informent mutuellement de toute action engagée à leur rencontre dans le cadre de l'exécution de la présente délégation.

Le STIF ne peut, en aucun cas, ni pendant la durée de la présente convention, ni après son expiration, être mis en cause dans les litiges qui résulteraient de l'exercice par le Département des compétences qui lui sont déléguées.

Article 8 - Résiliation

8.1 - . Résiliation pour faute ou manquements répétés

En cas de faute grave ou de manquement répété de l'une des parties à une ou plusieurs de leurs obligations contractuelles, l'autre partie peut décider 15 jours après mise en demeure par lettre recommandée avec accusé de réception restée sans effet, de résilier la présente convention, sans préjudice de tout dommage et intérêts dans le respect d'un préavis de 8 mois.

La défaillance de (ou des) l'exploitant(s) du service PAM, que ce soit pour la centrale de réservation ou le service de transport, ne saurait être assimilée à une faute ou un manquement. En effet, en cas de défaillance, il appartiendra au Département d'assurer la continuité du service.

Durant le préavis, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service.

8.2 - Résiliation amiable

Dans les autres cas, les parties peuvent décider, d'un commun accord, de procéder à la résiliation amiable de la présente convention, dans le respect d'un préavis de 8 mois

Durant le préavis, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service.

Article 9 - Fin de la convention

Dix huit mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à se rencontrer afin d'envisager ensemble les modalités de renouvellement éventuel de délégation de compétence.

Article 10 - Litiges

Les parties s'engagent à rechercher une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention. Elles se réunissent dans un délai d'un mois à compter de la réception d'un courrier adressé par la partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé de réception.

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déférés au Tribunal Administratif de Paris.

Fait à
Le
En deux exemplaires

Pour le STIF,

Pour le Département

Directrice Générale

Président du Conseil Général

ANNEXES

- Annexe I : Règlement régional « applicable aux services PAM en région Île-de-France »
- Annexe II : Convention tripartite STIF – Région Île-de-France –Département du Val-de-Marne relative au financement du dispositif départemental de centres de réservation et de gestion des transports spécialisés pour les personnes handicapées
- Annexe III : Charte graphique du Réseau PAM applicable pour tous les supports de communication, pour l’habillage des véhicules, et le site internet.
- Annexe IV : Conditions d’exploitation du site Internet PAM94.info
- Annexe V : Tableau de suivi de la réalisation de la qualité de service
- Annexe VI : Cahier des charges des fonctionnalités requises pour un logiciel de planification et de gestion d’un service PAM.

Annexe II

CONVENTION DE FINANCEMENT ENTRE LE STIF, LA REGION ET LE DEPARTEMENT DU VAL-DE-MARNE « POUR LA MISE EN PLACE D'UN SERVICE PAM »

ENTRE :

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39 bis – 41 rue de Chateaudun à Paris (.), (n° SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n° _____ du _____ ci-après désigné le « STIF »,
- La REGION ÎLE-DE-FRANCE, représentée par Monsieur Jean Paul HUCHON, Président du Conseil régional, habilité par délibération n° _____ de la commission permanente du Conseil régional en date du _____ ci après désigné « la Région Île-de-France »,

D'une première part

- Le DEPARTEMENT DU VAL-DE-MARNE, représenté par Monsieur XXXXXXXXXXXX, Président du Conseil général habilité par délibération n° _____ du Conseil général en date du _____ ci après désigné « le Département ».

D'une seconde part

PREAMBULE :

- Considérant la mise en place en 2003 d'un service d'information au plan régional pour les personnes handicapées sur l'accessibilité des réseaux de transports publics et sur les transports spécialisés nommé INFOMOBI,
- Considérant leur volonté commune d'étendre les services du réseau PAM Île-de-France existant tout en assurant une cohérence sur l'ensemble du territoire régional, de la prise en charge financière et des services offerts,
- Considérant l'intérêt d'une organisation décentralisée des services de transport spécialisé de personnes handicapées,
- Considérant le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat de transports d'Île-de-France modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France,
- Considérant la convention entre le STIF et le Département du Val-de-Marne portant délégation de compétence du STIF au Département pour l'organisation de services de transport spécialisé pour les personnes handicapées,

Le STIF, la Région Île-de-France et le Département du Val-de-Marne décident de contractualiser pour la mise en place et le financement d'un dispositif de transport spécialisé pour personnes handicapées, service PAM 94, organisé au niveau départemental, en relation avec le système d'information régional.

Le dispositif prévu est constitué :

- D'au moins une centrale de réservation
- D'un service de transport pouvant disposer de plusieurs centres d'exploitation (à minima 3) confiés à un (ou plusieurs) exploitants,
- d'un contrôle des prestations réalisées par l'exploitant, prévu à l'article 22 du décret du 10 juin 2005.

Article 1 : Objet de la convention :

La présente convention a pour objet de définir les modalités de financement par le STIF, la Région Île-de-France et le Département du service PAM du Département du Val-de-Marne.

Les modalités d'organisation décentralisée de transports spécialisés pour les personnes handicapées sont fixées dans le cadre de la convention de délégation de compétence entre le STIF et le Département.

Article 2 : Rôles du STIF et de la Région Île-de-France :

Le STIF et la Région apportent une subvention au Département. Ils partagent avec le Département le besoin de financement public relatif à la mise en service et au fonctionnement du service PAM et des centres d'exploitation, du contrôle, des actions de communication, ainsi que de l'évaluation selon les modalités décrites à l'article 4 de la présente convention.

Toute modification apportée au règlement régional, en cours d'exécution de la convention, se fera après consultation du comité de suivi PAM visé à l'article 9.

Article 3 : Rôles du Département

Il est rappelé que conformément à la convention de délégation de compétence entre le STIF et le Département, le Département :

- est le maître d'ouvrage du service PAM dans le respect du règlement régional de la prestation joint en annexe à la convention de délégation de compétence,
- désigne le ou les gestionnaires du service PAM après mise en concurrence,
- met en œuvre la tarification applicable à l'utilisateur dans le respect des règles fixées par le STIF à l'article 3 du règlement régional applicable aux services PAM en région Île-de-France annexé à la convention de délégation de compétence,
- est responsable de l'évaluation des services sur son territoire (ayants droit, mobilité, etc.). Il communique annuellement au STIF et à la Région Île-de-France cette évaluation ainsi que l'évolution des déplacements conformément à l'article 4.3 du règlement régional applicable aux services PAM en région Ile-de-France.

Au vu de la présente convention, le Département assure, avec le concours du STIF et de la Région Île-de-France, le financement du dispositif composé du service PAM, d'opérations de communication et d'une prestation de contrôle des prestations.

Article 4 : Modalités de financement du service PAM

4.1.) La différence entre le coût payé par l'utilisateur et le coût réel de la course est fixée par le Département après appel à la concurrence et désignation de l'exploitant.

Cette différence résultante est répartie à égalité entre le Département, la Région Île-de-France et le STIF.

4.2.) Le STIF et la Région Île-de-France apportent au Département une subvention annuelle de fonctionnement correspondant aux deux tiers de la différence entre le coût unitaire supporté par l'exploitant et le tarif public pour l'utilisateur. La subvention est fonction du nombre de courses réellement effectuées. La subvention est répartie pour moitié entre le STIF et la Région Île-de-France.

La subvention du STIF est plafonnée à 1 500 000€ TTC (valeur 2009). La subvention de la Région est également plafonnée à 1 500 000€ TTC (valeur 2009).

La participation financière des partenaires évoluera en fonction d'un indice spécifique tenant compte notamment du coût de personnel, très important pour ce service. La formule proposée est la suivante :

$$\text{Plafond}_n = \text{Plafond}_{n-1} \times \left[0.7 \times \left(\frac{IP_{n-1}}{IP_{n-2}} \right) + 0.08 \times \left(\frac{IG_{n-1}}{IG_{n-2}} \right) + 0.22 \times \left(\frac{IS_{n-1}}{IS_{n-2}} \right) \right]$$

Indices		Coefficients
Indice trimestriel des salaires horaires des ouvriers « transport terrestre et transport par conduite » Ministère du travail - Indice 49 de la NAF 88	IP	0,7
Indice des prix à la consommation – IPC – Ensemble des ménages – Indices divers – Métropole – gazole Identifiant : INSEE 641310	IG	0,08
Indice des prix à la consommation - IPC - Ensemble des ménages - - par secteur conjoncturel Métropole - Services – Ensemble Identifiant INSEE: 641257	IS	0,22

- Plafond_{n-1} et Plafond_n sont les participations plafond respectivement des années n-1 et n.
- IP_{n-2} et IP_{n-1} sont les valeurs moyennes, respectivement pour les années n-1 et n-2, de l'indice du salaire horaire des ouvriers « transport terrestre et transport par conduite » (Ministère du travail, indice 49 de la NAF 88).
- IG_{n-2} et IG_{n-1} sont les valeurs moyennes, respectivement pour les années n-1 et n-2, de l'indice des prix à la consommation - IPC - Ensemble des ménages - Indices divers - Métropole – Gazole (Identifiant INSEE: 641310).
- IS_{n-2} et IS_{n-1} sont les valeurs moyennes, respectivement pour les années n-1 et n-2, de l'indice des prix à la consommation - IPC - Ensemble des ménages - - par secteur conjoncturel Métropole - Services – Ensemble (Identifiant INSEE: 641257). »

Cette subvention est due.

Article 5 : Modalités de versement des subventions

Les subventions du STIF et de la Région seront versées semestriellement au Département sur présentation d'un état récapitulatif des dépenses au titre du contrat du service PAM 94.

Les appels de fonds seront formulés séparément, par l'émission d'un titre de recettes, auprès de chacun des financeurs.

Article 6 : Communication

Le Département du Val-de-Marne s'engage, pendant toute la durée de validité de la convention, à :

- Se référer systématiquement aux éléments de la charte graphique du Réseau Pam pour toutes déclinaisons et tous supports (print, internet, habillage véhicule). (charte en annexe III de la convention de délégation).
- Associer, au sein d'un comité de communication la Région Île-de-France et le STIF, en vue de l'élaboration d'un plan de communication du projet. Le comité de communication regroupe les directeurs ou responsables de communication de la Région et du STIF. Il est animé par le directeur de communication du Département.
- Inscrire sa propre communication autour du réseau PAM dans les orientations retenues par le comité.
- Fournir à la Région et au Stif un calendrier prévisionnel des temps de communication que le département souhaite mettre en avant sur une période d'un an, et s'assurer de la validité des dates proposées.
- Mettre en valeur visuellement et dans la rédaction des documents le rôle de la Région Île-de-France, et du STIF. Faire figurer les trois logos (la Région, le Stif et le département) dans le cartouche de manière équilibrée sur tous les documents de communication relatifs au réseau PAM (affiches, brochures, dépliants, site internet, etc.) ainsi que pour toutes les actions de communication et de relations presse.
- Habiller les véhicules d'une livrée reprenant les éléments d'identité visuelle communs aux services du réseau PAM dont le STIF est propriétaire selon le design du STIF (voir charte du réseau PAM en annexe). Pour ce faire le STIF concède au Département, qui l'accepte, l'utilisation de ces éléments d'identité visuelle et l'autorise à sous concéder cette utilisation à l'exploitant du service. La présente concession de licence d'utilisation est acceptée pour une durée égale à celle de la présente convention. Ce design concilie l'identité visuelle propre au réseau PAM Île-de-France, par l'apposition d'éléments graphiques précis et l'habillage des véhicules propre au Département.
- Mentionner à l'intérieur des véhicules, pour l'information des usagers, que ce service est cofinancé par la Région Île-de-France, du STIF et du Département.
- Prévoir systématiquement un délai suffisant afin que chaque représentant au comité de communication puisse valider ou faire valider les différents outils de communication (édition, presse, internet) retenus par leurs responsables respectifs.
Ce délai ne sera pas inférieur à :
 - 8 semaines avant le BAT d'impression de tout support de communication, les éléments doivent être envoyés pour études, discussions et validation.

Dès impression ou mise en ligne d'éléments de communication relatifs au réseau PAM, adresser systématiquement à la Région Ile-de-France et au STIF des justificatifs de tous

les supports de communication mis en œuvre (exemplaires des brochures, dépliants, affiches, capture d'écran, communiqué de presse...).

Le coût des actions de communication réalisées par le Département est supporté à parité par le STIF, la Région et le Département, au même titre que les autres dépenses. Ceci dans la limite du montant des subventions prévues à l'article 4.

Article 7 : Contrôle, sanctions, restitution éventuelle des subventions

Le STIF et la Région Île-de-France se réservent le droit de prendre toute disposition qu'ils jugeront nécessaire pour contrôler la bonne application du présent document et exiger du Département qu'il prenne toute disposition pour que les prestataires remédient aux éventuels manquements constatés. A défaut, le Département s'expose à la suspension et, le cas échéant, à la suppression de tout ou partie des aides accordées.

Le Département s'engage à faire ressortir directement dans ses écritures la comptabilité propre à l'opération faisant l'objet de la présente convention.

Le Département prend toute disposition nécessaire pour contrôler la bonne application du règlement régional et exiger du Centre et des transporteurs, lorsque ceux-ci sont distincts, qu'il(s) remédie(nt) aux éventuels manquements constatés. A défaut, le Département s'expose à la suspension et, le cas échéant, à la suppression de tout ou partie des aides accordées.

Le Département s'engage à faciliter le contrôle sur pièces et sur place, par le STIF et la Région Île-de-France ou par toute personne habilitée à cet effet, de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

Le Département conserve l'ensemble des pièces justificatives pendant 10 ans.

En cas d'inexécution ou de non respect des termes de la présente convention, les aides accordées sont restituées, dans la limite de durée des mois contestés, au plus tard dans l'année qui suit cette inexécution.

Article 8 : Durée de la convention

La convention entre en vigueur à compter de sa notification par le STIF au Département.

Elle prend fin à l'expiration du contrat du service PAM 94, dont elle couvre tous les effets.

Le contrat du service PAM 94 passé par le Département du Val-de-Marne est conclu pour une durée de 6 ans.

Article 9 : Evaluation

Le STIF, la Région et le Département, dans le but d'une bonne coordination du développement du dispositif et notamment de leur participation financière, mettent en place un comité de suivi PAM.

Ce comité se réunit au moins une fois par an, soit au moins 4 à 6 fois pendant la durée de la convention à l'initiative du STIF.

L'évaluation du dispositif est faite 18 mois avant l'expiration de la convention ou à sa résiliation si celle-ci intervient avant. Les modalités de cette évaluation sont définies par les trois signataires de la présente convention.

Les prestations de contrôle exercées par le titulaire du contrat du service PAM 94 de transport adapté aux personnes handicapées permettront notamment cette évaluation.

Fait en 3 exemplaires originaux,

Pour la Région Île-de-France

Pour le Département,

Pour le STIF

Le Président du Conseil Régional

Le Président du Conseil Général

La Directrice Générale

AVENANT N° 1 _____

A LA CONVENTION DU 23 NOVEMBRE 2004
DE FINANCEMENT ENTRE LE STIF, LA REGION ET LE DEPARTEMENT DU VAL-DE-
MARNE POUR LA MISE EN PLACE D'UN CENTRE DE RESERVATION ET DE
GESTION DES TRANSPORTS SPECIALISES EN FAVEUR DES PERSONNES
HANDICAPEES

ENTRE :

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39 bis – 41 avenue de Châteaudun à Paris (9^{ème}), (n° SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n° _____ du _____ ci-après désigné le « STIF »,

- La REGION ÎLE-DE-FRANCE, représentée par Monsieur Jean-Paul HUCHON, Président du Conseil régional, habilité par délibération n° _____ de la commission permanente du Conseil régional en date du _____ ci après désigné « la Région Île-de-France »,

D'une première part

- Le DEPARTEMENT DU VAL-DE-MARNE, représenté par le Président du Conseil Général _____ habilité par délibération n° _____ du Conseil général en date du _____ ci après désigné « le Département ».

D'une seconde part

PREAMBULE :

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France a approuvé le 10 octobre 2002, la mise en place, à l'initiative des Départements, de Centres départementaux de réservation et de gestion des transports spécialisés.

Cette décision, antérieure à la loi du 13 août 2004 de décentralisation repose sur le dispositif suivant :

- Le STIF assume le rôle de prescripteur et de coordinateur de l'ensemble,
 - en définissant dans le cahier des charges commun à tous les centres les « ayants droit »,
 - en fixant le niveau global de l'offre aux plans quantitatif et qualitatif,
 - en fixant les règles de tarification des services,
 - en évaluant les dispositifs départementaux,
 - en prévoyant les modalités de contrôle.
- Le STIF et la Région apportent chacun, à chaque Département volontaire, une subvention pour l'investissement initial et une subvention annuelle d'exploitation plafonnée. Le Département assure la maîtrise d'ouvrage du ou des centre(s) de réservation et de gestion des transports de son territoire. Il désigne et rémunère le prestataire, fixe le prix payé par l'utilisateur en application du cahier des charges du STIF, assure avec le concours du STIF et de la Région, le financement du dispositif.
- Le choix du ou des prestataire(s) du centre se fait après appel à concurrence.
- Une convention entre le STIF, la Région Ile de France et le Département concerné précise le rôle de chacun des acteurs, les montants financiers pour la mise en place et le fonctionnement du service et les modalités de paiement. La convention repose sur le cahier des charges fixé par le STIF (révisé en février 2004) qui précise le service attendu.

Selon ce dispositif, le Département du Val-de-Marne a mis en place le deuxième centre de réservation et de gestion en avril 2005, dans le cadre d'une convention tripartite STIF – Région Ile-de-France – Département du Val-de-Marne, signée le 23 novembre 2004, pour une durée de 6 ans.

Le Département a attribué l'exploitation du service Filival/PAM 94 à Flexcité 94 société anonyme de transport détenue à 51% par RATP Développement (Groupe RATP), à 35% par TRANSDEV (Groupe Caisse des Dépôts) et à 14% par le Groupement pour l'Insertion des personnes Handicapées Physiques (GIHP) Ile-de-France, dans le cadre d'une convention de délégation de service public en date du 21 mars 2005 prenant fin le 20 mars 2011.

En vertu du principe juridique selon lequel la loi applicable à un contrat est celle en vigueur au moment de sa conclusion, le service Filival/PAM 94 n'a pas fait l'objet d'une convention de délégation de compétence, comme l'imposent dorénavant les dispositions introduites dans l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 par la loi n°2004-809 du 13 août 2004.

Par délibération n°0579 du 8 juillet 2009, le Conseil du STIF a approuvé le maintien au niveau des départements de l'organisation des services PAM dans le respect d'un nouveau règlement régional et dans le cadre de conventions de délégation de compétence du STIF vers les Conseils Généraux.

Dans ce nouveau cadre, le Département du Val-de-Marne a sollicité une délégation de compétence en la matière pour une période de 6 ans à compter du 20 Mars 2011.

Il apparaît que la durée de la convention tripartite STIF – Région Ile-de-France – Département du Val-de-Marne du 23 novembre 2004, qui prend fin le 22 novembre 2010, ne couvre donc pas les 4 derniers mois d'exploitation du service Filival/PAM94 qui arrivera à son terme le 20 Mars 2011. Ceci s'explique par le délai qui a été nécessaire à l'attribution e de la délégation de service public. Celle-ci est en effet intervenue 4 mois après la date de signature de la convention tripartite, et ce pour la même durée de 6 ans.

Pour assurer la continuité du service public Filival/PAM94 entre le 23 novembre 2010 et le 20 Mars l 2011, les parties ont convenu de prolonger jusqu'au 20 mars 2011 la convention du 23 novembre 2004, afin que la délégation de service public du Département du Val-de-Marne soit financée par les trois partenaires comme initialement prévu.

IL EST CONVENU CE QUI SUI T :

Article 1^{er}

Le présent avenant proroge la convention susvisée jusqu'au 20 mars 2011.

Article 2

Toutes les clauses de la convention en date du 23 novembre 2004 et de ses avenants déjà intervenus, non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, restent applicables de plein droit jusqu'au 20 mars 2011.

Fait à Paris
Le

En trois exemplaires,

Pour la Région Île-de-France

Le Président
du Conseil régional

Pour le Département
du Val-de-Marne

Le Président
du Conseil général

Pour le Syndicat
des transports d'Île-de-France

La Directrice Générale

Syndicat des Transports d'Ile de France

Délibération n°2010/0385
Séance du 7 juillet 2010



**DISPOSITIFS DE CENTRES DE RESERVATION ET DE GESTION
DE TRANSPORT SPECIALISES DANS PARIS
AVENANT N°1 A LA CONVENTION DE DELEGATION DE COMPETENCE PAM 75**

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** la délibération n°7539 du 10 octobre 2002 relative à la mise en place du service d'information régional et des centres de réservation et de gestion pour les déplacements des personnes à mobilité réduite ;
- VU** la délibération n°7903 du 13 février 2004 relative à l'adaptation du cahier des charges des services de transport spécialisé de personnes à mobilité réduite ;
- VU** la convention tripartite (STIF – Région Ile-de-France – Département de Paris) du 22 novembre 2003 pour la mise en place d'un centre de réservation et de gestion des transports spécialisés en faveur des personnes à mobilité réduite ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2009/0579 du 8 juillet 2009 relative à l'adoption du nouveau règlement régional du réseau PAM Ile de France ;
- VU** la délibération du conseil du STIF n° 2009/1025 du 9 décembre 2009 portant délégation de compétences du STIF au Département de Paris en matière de transports spécialisés de personnes handicapées et approuvant la convention de délégation de compétence ;
- Vu** le rapport n°2010/0383/0384/0385 sur le service de transport spécialisé à l'attention des personnes handicapées PAM ;
- VU** les avis de la commission de l'offre de transport du 1^{er} juillet 2010 et de la commission économique et tarifaire du 2 juillet 2010.

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : L'avenant n°1 à la convention de délégation de compétence au Département de Paris en matière de services PAM est approuvé.

ARTICLE 2 : La directrice générale est autorisée à signer l'avenant visé à l'article 1 de la présente délibération.

ARTICLE 3 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile de France.

Le Président du Conseil du Syndicat des
transports d'Ile-de-France

Jean Paul HUCHON

Avenant n° 1 du _____
à la convention du _____
de délégation de compétence
en matière de services PAM

ENTRE :

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39 bis – 41 rue de Châteaudun à Paris (9ème), (n° SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n° _____ du 7 juillet 2010, ci-après désigné le « STIF »,

D'une part,

- Le DEPARTEMENT de Paris, représenté par le Président du Conseil Général, Monsieur Bertrand DELANOE, en vertu de la délibération n° xxxxxxxxxxxx, ci-après désigné le « Département »

D'autre part,

- VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France,
- VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France,
- VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Île-de-France,
- VU la délibération du conseil du STIF n° 7539 du 10 octobre 2002 relative à la mise en place de centres départementaux de réservation et de gestion des transports spécialisés pour les personnes à mobilité réduite ;
- VU la délibération du Conseil du STIF n° 7903 du 13 février 2004, modifiant le cahier des charges « applicable aux services de transport spécialisé en région Île-de-France » ;
- VU la délibération du Conseil du STIF n°2009/0579 du 8 juillet 2009 relative à l'adoption du nouveau règlement régional du réseau PAM Ile de France ;
- VU la délibération du Conseil du STIF n°2009/580 relative à la prolongation d'une année de la convention du 22 novembre 2003 pour la mise en place d'un centre de réservation et de gestion des transports spécialisés en faveur des personnes à mobilité réduite ;
- VU la délibération du conseil du STIF n° 2009/1025 du 9 décembre 2009 portant délégation de compétences du STIF au Département de Paris en matière de transports spécialisés de personnes handicapées;
- VU la délibération du conseil du STIF n° 2010/XXXX du 7 juillet 2010 approuvant l'avenant n°1 à la convention de délégation de compétences du STIF au Département de Paris en matière de transports spécialisés de personnes handicapées;

PREAMBULE

Le nouveau règlement régional applicable aux services PAM en Région Ile-de-France entrera en vigueur pour l'ensemble des services PAM au 1^{er} janvier 2011, conformément à la délibération n°2009/0579 du 8 juillet 2009. Toutefois, afin de faciliter son application dans les contrats d'exploitation des Départements, le STIF est favorable à ce qu'il soit appliqué lors du renouvellement des contrats d'exploitation qui auront lieu dans les trimestres précédent ou suivant le 1^{er} janvier 2011.

Afin d'assurer une transition dans l'application des règlements régionaux PAM I et PAM II, les parties ont convenu de mettre en œuvre le nouveau règlement régional applicable aux services PAM en Région Ile-de-France avant le 1^{er} janvier 2011 et à compter de la date d'entrée en vigueur du contrat du service PAM 75 de transport adapté aux personnes handicapées, pressentie le 22 novembre 2010.

Article 1^{er} :

L'article 2 de la convention du _____ de délégation de compétences du STIF au Département de Paris en matière de transports spécialisés de personnes handicapées, est rédigé comme suit :

Article 2 : Durée

Les dispositions de la présente convention donnant compétence au Département pour définir le service PAM 75 et pour mettre en œuvre les procédures de désignation de l'exploitant entrent en vigueur à compter de la notification de la convention par le STIF au Département.

Les autres dispositions entrent, quant à elles, en vigueur à compter de la date d'entrée en vigueur du contrat du service PAM 75 de transport adapté aux personnes handicapées, passé par le Département de Paris.

Par ailleurs, les parties conviennent que les nouvelles conditions relatives aux modalités d'exploitation des services de transport spécialisé pour les personnes handicapées (2^{ème} génération), telles qu'approuvées par la délibération n°2009/0579 du Conseil du STIF en date du 8 juillet 2009, entrent en vigueur dans le Département, de manière anticipée avant le 1^{er} janvier 2011, à compter de la date d'entrée en vigueur du contrat du service PAM 75 de transport adapté aux personnes handicapées.

Elle prend fin à l'expiration du contrat du service parisien de transport adapté aux personnes handicapées, dont elle couvre tous les effets.

Le contrat du service parisien de transport adapté aux personnes handicapées passé par le Département de Paris est conclu pour une durée de 6 ans maximum.

Article 2 :

Le présent avenant entre en vigueur à compter de sa date de notification, par lettre recommandée avec accusé de réception, adressée par le STIF au Département.

Toutes les clauses de la convention en date _____ de délégation de compétences du STIF au Département de Paris en matière de transports spécialisés de personnes handicapées, non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, restent applicables de plein droit jusqu'au terme de ladite convention.

Fait à Paris
Le
En deux exemplaires

Pour le STIF,

Directrice Générale

Pour le Département de Paris

Président du Conseil Général



**Délibération n° 2010/0386
Séance du 7 juillet 2010**

**EXPLOITATION DES DEUX LIGNES REGULIERES EXPRESSES
EMPRUNTANT L'AUTOROUTE A 14
AVENANT DE PROLONGATION
DELEGATION DE SERVICE PUBLIC – DECISION DE PRINCIPE -
AUTORISATION**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** la Loi n° 93/122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques ;
- VU** les articles L. 1411-1 à L. 1411-18 du Code Général des Collectivités Territoriales ;
- VU** le rapport définissant les caractéristiques des prestations devant être assurées par le délégataire ;
- VU** le rapport n° 2010/0386 ;
- VU** l'avis du Comité Technique Paritaire du 28 juin 2010 ;
- VU** l'avis de la Commission Consultative des Services Publics Locaux en date du 30 juin 2010 ;
- Vu** les avis de la commission de l'offre de transport du 1^{er} juillet 2010 et de la commission économique et tarifaire du 2 juillet 2010 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : Les avenants n° 2 aux deux contrats signés le 27 mai 2005 pour l'exploitation des deux lignes régulières expresses « Les Mureaux – La Défense » et « Verneuil-Vernouillet – La Défense » empruntant l'autoroute A 14 sont approuvés.

ARTICLE 2 : La Directrice Générale est autorisée à signer les avenants visés à l'article 1 et annexés à la présente délibération, avec la CTCOP.

ARTICLE 3 : Le principe de gestion déléguée à un tiers de l'exploitation des deux lignes régulières expresses « Les Mureaux – La Défense » et « Verneuil-Vernouillet – La Défense » empruntant l'autoroute A 14 est adopté.

ARTICLE 4 : la Directrice Générale est autorisée à lancer l'Avis d'Appel Public à la Concurrence en vue de recueillir des candidatures.

ARTICLE 3 : la Directrice Générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Jean-Paul Huchon', written over the printed name.

AVENANT N° 2

AU CONTRAT D'EXPLOITATION du 27 mai 2005

LIGNE EXPRESS PAR AUTOCARS EMPRUNTANT L'AUTOROUTE A14

« Les Mureaux / La Défense »

Entre :

LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39bis-41, rue de Châteaudun à Paris (9^{ème}), n° SIRET 287 500 078 00020, représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD, en vertu de la délibération n°2010 [REDACTED] du 7 juillet 2010,

ci-après désigné « le STIF »,

Et :

La Compagnie des Transports Collectifs de l'Ouest Parisien (CTCOP), Société par Actions Simplifiée au capital de 40 000€, immatriculée au registre du commerce de Versailles sous le numéro B 411 861 834, dont le siège social est situé 18, rue de la Senette, 78955, Carrières-sous-Poissy, représenté par Monsieur Xavier LECOMTE, son Président, dûment habilité,

ci-après désigné « L'Exploitant »,

Le STIF et l'Exploitant étant ensemble désignés ci-après soit la ou les « Parties ».

Préambule

La création puis le succès de la ligne Mantes – La Défense directe par autocar empruntant l'autoroute A 14 a suscité des demandes de plusieurs collectivités des Yvelines auprès du STIF pour mettre en place des liaisons identiques pour desservir leurs populations.

Lors de sa séance du 7 novembre 2003, le conseil du STIF a ainsi autorisé son Directeur Général à lancer une consultation pour désigner l'exploitant de deux nouvelles lignes régulières express, dérogeant ainsi au système de l'autorisation unilatérale issu du Décret n° 49-1473 du 14 novembre 1949, permettant de désigner les exploitants de services routiers réguliers.

Au terme d'une procédure ad hoc respectant le principe d'égalité de traitement des candidats, le STIF a décidé d'entamer les négociations avec la CTCOP pour l'élaboration du contrat pour chacune des deux nouvelles lignes régulières express.

Conformément à la délibération du conseil du STIF en date du 8 avril 2005, deux contrats ont donc été signés, pour une période de cinq ans et arrivent à échéance le 16 octobre 2010. L'un pour la ligne « Les Mureaux – La Défense » et l'autre pour la ligne « Verneuil – Vernouillet via Orgeval – La Défense ».

La loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 dite « ORTF » fait entrer dans le droit commun la dévolution des nouveaux services de transports en Ile-de-France créés après le 3 décembre 2009 et va, de ce fait, directement impacter le renouvellement des deux contrats relatifs à l'exploitation des deux lignes express.

Certes, les services en question ont été créés avant le 3 décembre 2009 mais ils ont été confiés après une procédure de mise en concurrence.

En conséquence, les règles à retenir seront celles applicables en vertu de la loi ORTF précitée, en l'occurrence, compte tenu de la nature et des caractéristiques des contrats signés, celles des délégations de service public.

Eu égard aux délais nécessaires pour mettre en œuvre une procédure de mise en concurrence, il apparaît essentiel aujourd'hui de passer un avenant de prolongation des deux contrats précités avec la CTCOP, en s'inspirant du principe évoqué à l'article L. 1411-2 du CGCT (l'article n'étant pas directement applicable en l'espèce), applicables aux délégations de service public et prévoyant la possibilité de prolonger un contrat pour des motifs d'intérêt général.

Ainsi, le motif d'intérêt général que constitue la continuité du service public justifie une prolongation par avenant d'une durée permettant au STIF de préparer la mise en concurrence de l'exploitation de la ligne régulière « Les Mureaux – La Défense ».

Compte tenu de ce qui précède, il a été convenu :

Article 1^{er} : La convention conclue pour l'exploitation de la ligne régulière express « Les Mureaux – La Défense » empruntant l'autoroute A 14 est prorogée à compter du 17 octobre 2010 pour se terminer le 31 décembre 2011.

Article 2 : L'annexe 6, relative aux coûts d'exploitation et bordereau de prix pour les cinq années d'exploitation est complétée afin de définir la rémunération de l'exploitant pour la période du 17 octobre 2010 au 31 décembre 2011. Le compte de résultat prévisionnel pour cette période est annexé au présent avenant.

Article 3 : Toutes les clauses du contrat d'exploitation en date du 27 mai 2005 non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, restent applicables de plein droit.

Fait à Paris, en deux exemplaires originaux, le

Pour le STIF.

Pour l'Exploitant

Madame Sophie MOUGARD
Directrice générale

Monsieur Xavier LECOMTE
Président

AVENANT N° 2

AU CONTRAT D'EXPLOITATION du 27 mai 2005

LIGNE EXPRESS PAR AUTOCARS EMPRUNTANT L'AUTOROUTE A14

« Verneuil – Vernouillet via Orgeval / La Défense »

Entre :

LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39bis-41, rue de Châteaudun à Paris (9^{ème}), n° SIRET 287 500 078 00020, représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD, en vertu de la délibération n°2010 [REDACTED] du 7 juillet 2010,

ci-après désigné « le STIF »,

Et :

La Compagnie des Transports Collectifs de l'Ouest Parisien (CTCOP), Société par Actions Simplifiée au capital de 40 000€, immatriculée au registre du commerce de Versailles sous le numéro B 411 861 834, dont le siège social est situé 18, rue de la Senette, 78955, Carrières-sous-Poissy, représenté par Monsieur Xavier LECOMTE, son Président, dûment habilité,

ci-après désigné « L'Exploitant »,

Le STIF et l'Exploitant étant ensemble désignés ci-après soit la ou les « Parties ».

Préambule

La création puis le succès de la ligne Mantes – La Défense directe par autocar empruntant l'autoroute A 14 a suscité des demandes de plusieurs collectivités des Yvelines auprès du STIF pour mettre en place des liaisons identiques pour desservir leurs populations.

Lors de sa séance du 7 novembre 2003, le conseil du STIF a ainsi autorisé son Directeur Général à lancer une consultation pour désigner l'exploitant de deux nouvelles lignes régulières express, dérogeant ainsi au système de l'autorisation unilatérale issu du Décret n° 49-1473 du 14 novembre 1949, permettant de désigner les exploitants de services routiers réguliers.

Au terme d'une procédure ad hoc respectant le principe d'égalité de traitement des candidats, le STIF a décidé d'entamer les négociations avec la CTCOP pour l'élaboration du contrat pour chacune des deux nouvelles lignes régulières express.

Conformément à la délibération du conseil du STIF en date du 8 avril 2005, deux contrats ont donc été signés, pour une période de cinq ans et arrivent à échéance le 16 octobre 2010. L'un pour la ligne « Les Mureaux – La Défense » et l'autre pour la ligne « Verneuil – Vernouillet via Orgeval – La Défense ».

La loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 dite « ORTF » fait entrer dans le droit commun la dévolution des nouveaux services de transports en Ile-de-France créés après le 3 décembre 2009 et va, de ce fait, directement impacter le renouvellement des deux contrats relatifs à l'exploitation des deux lignes express.

Certes, les services en question ont été créés avant le 3 décembre 2009 mais ils ont été confiés après une procédure de mise en concurrence.

En conséquence, les règles à retenir seront celles applicables en vertu de la loi ORTF précitée, en l'occurrence, compte tenu de la nature et des caractéristiques des contrats signés, celles des délégations de service public.

Eu égard aux délais nécessaires pour mettre en œuvre une procédure de mise en concurrence, il apparaît essentiel aujourd'hui de passer un avenant de prolongation des deux contrats précités avec la CTCOP, en s'inspirant du principe évoqué à l'article L. 1411-2 du CGCT (l'article n'étant pas directement applicable en l'espèce), applicables aux délégations de service public et prévoyant la possibilité de prolonger un contrat pour des motifs d'intérêt général.

Ainsi, le motif d'intérêt général que constitue la continuité du service public justifie une prolongation par avenant d'une durée permettant au STIF de préparer la mise en concurrence de l'exploitation de la ligne régulière « Verneuil-Vernouillet via Orgeval – La Défense ».

Compte tenu de ce qui précède, il a été convenu :

Article 1^{er} : La convention conclue pour l'exploitation de la ligne régulière express « Verneuil-Vernouillet via Orgeval – La Défense » empruntant l'autoroute A 14 est prorogée à compter du 17 octobre 2010 pour se terminer le 31 décembre 2011.

Article 2 : L'annexe 6, relative aux coûts d'exploitation et bordereau de prix pour les cinq années d'exploitation est complétée afin de définir la rémunération de l'exploitant pour la période du 17 octobre 2010 au 31 décembre 2011. Le compte de résultat prévisionnel pour cette période est annexé au présent avenant.

Article 3 : Toutes les clauses du contrat d'exploitation en date du 27 mai 2005 non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, restent applicables de plein droit.

Fait à Paris, en deux exemplaires originaux, le

Pour le STIF.

Pour l'Exploitant

Madame Sophie MOUGARD
Directrice générale

Monsieur Xavier LECOMTE
Président



Délibération n° 2010/0387

Séance du 7 juillet 2010

**RESEAU REGIONAL STRUCTURANT
CREATION DE LA LIGNE DE SERVICES ROUTIERS DE PÔLE A PÔLE
PERSAN – ROISSY CDG**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs dans la région d'Ile de France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France ;
- VU** la délibération n°2006-0573 du 5 juillet 2006 relative au renforcement de l'offre sur un réseau structurant de transport routier en Ile-de-France ;
- VU** la délibération n°2008/0444 du 9 juillet 2008, approuvant la procédure de consultation relative à la création de nouvelles liaisons routières de pôle à pôle dans le cadre de la mise en place d'un réseau régional structurant ;
- VU** la délibération n°2009/0517 du 27 mai 2009, approuvant la modification de la procédure de consultation relative à la création de nouvelles liaisons routières de pôle à pôle dans le cadre de la mise en place d'un réseau régional structurant ;
- VU** le rapport n° 2010/0387 ;
- VU** l'avis de la commission de l'offre de transport du 1^{er} juillet 2010.

DECIDE

Article 1^{er} : la ligne 014 195 100 « Persan – Roissy CDG » est inscrite au plan régional des transports.

Article 2 : le GME CIF/Keolis Val d'Oise est autorisé à exploiter la ligne susvisée jusqu'au 31 décembre 2016 comme suit :

- Sont créées les sous-lignes n°01 et 02
 - sous-ligne 1 sens aller de « Gare de Persan-Beaumont » (Commune de Persan) au terminus « Roissypôle RER » (Commune de Roissy en France).
 - sous-ligne 2 sens retour « Roissypôle RER » (Commune de Roissy en France) à « Gare de Persan-Beaumont » (Commune de Persan).

Article 3 : le contrat d'exploitation de la ligne « Persan – Roissy CDG » annexé à la présente délibération est approuvé et la directrice générale est autorisée à signer ledit contrat avec le GME CIF/Keolis Val d'Oise.

Article 4 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jean-Paul Huchon', written over the printed name.



Direction de l'Exploitation
Division Offre Routière

CONTRAT D'EXPLOITATION

D'UNE LIGNE DE SERVICES ROUTIERS DE POLE A POLE

« PERSAN – ROISSY CDG »

I.OBJET DU CONTRAT

1. PREAMBULE

Par délibération du Conseil du 5 juillet 2006, le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) a marqué sa volonté de développer l'offre de transport en Ile-de-France notamment par la création d'un réseau régional structurant. En grande couronne, une des actions du STIF vise à faciliter les liaisons de pôles à pôles et de rocadés par un renforcement de l'offre sur des lignes existantes et par la création de nouvelles lignes.

Par délibération du Conseil du 9 juillet 2008, le STIF a approuvé la procédure de consultation relative à la création de nouvelles liaisons routières de pôle à pôle dans le cadre de la mise en place d'un réseau régional structurant.

Le présent projet de contrat a pour objet l'exploitation de la ligne « Persan – Roissy CDG » dont les modalités techniques et financières sont exposées ci-après.

2. PARTIES CONTRACTANTES

Le contrat sera conclu entre la « personne publique » et le « titulaire » désignés ci-dessous :

La personne publique :

- le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 41 rue de Châteaudun (9^{ème}), (n° SIREN 287 500 078 / n° SIRET 287 500 078 00012), représenté par sa directrice générale, Mme MOUGARD en vertu de la délibération n° 2010/0387 du 07 juillet 2010, ci-après désigné le « STIF »,

Le titulaire :

- le groupement CIF/KEOLIS VAL D'OISE dont la société CIF est désignée comme mandataire dont le siège social est situé au 34 rue de Guivry BP 4-77990 Le Mesnil Amelot, représenté par son directeur, Claude FRASNAY.

L'Entreprise s'engage à exécuter les prestations dans les conditions définies au présent projet de contrat.

Sous-traitance :

L'Entreprise peut sous-traiter l'exécution de certaines parties de son contrat à condition d'avoir obtenu l'acceptation de chaque sous-traitant par le STIF.

Lors de la demande de sous-traitance, l'Entreprise devra fournir au STIF les éléments prévus à l'article 114-1 du Code des marchés publics.

Si le sous-traitant est présenté en cours de contrat, son acceptation est constatée dans un acte spécial par le pouvoir adjudicateur et par l'Entreprise.

3. DUREE DU CONTRAT

Le présent contrat court de la date de notification du contrat jusqu'au 31 décembre 2016.

4. DOCUMENTS APPLICABLES AU PRESENT CONTRAT

Le contrat conclu entre le STIF et l'Entreprise est constitué, par ordre de priorité décroissante, du présent projet de contrat, de ses annexes (y compris la proposition du candidat), du cahier des charges propre à la ligne définie au titre II ci-dessous.

II.L'EXECUTION DU CONTRAT

5. LA PRODUCTION DU SERVICE A ASSURER

1. LA CONSISTANCE DU SERVICE

La ligne «Persan – Roissy CDG» relie le terminus «Gare de Persan-Beaumont» (Commune de Persan) au terminus « Roissypôle RER » (Commune de Roissy en France).

L'itinéraire précis de la ligne (cartographie, axes empruntés, arrêts) est présenté en **Annexe n°1**.

Le niveau de service de référence défini pour cette ligne est le suivant, exprimé en nombre d'Allers / Retours quotidiens par type de journées détaillé en **Annexe n°2**.

- 48 courses en jour/semaine,
- 32 courses le samedi,
- 32 courses les dimanches et jours fériés

Le service est identique pour toute l'année.

Le kilométrage de la ligne est estimé à 40 km.

2. LES AUTRES COMPOSANTES DU SERVICE

L'exploitation de la ligne objet de la présente consultation comporte, outre la production de l'offre désignée ci-dessus et décrite dans les annexes correspondantes, l'engagement suivant :

L'engagement dans une démarche de qualité cohérente avec la démarche d'ensemble engagée au niveau des services routiers d'Île-de-France. L'Entreprise devra procéder à la mise en place d'un dispositif de mesure de la qualité produite sur la ligne.

6. LE MATERIEL ROULANT

L'Entreprise fournit tous les biens nécessaires à l'exécution des services et en particulier les véhicules, ainsi que les équipements nécessaires à leur garage, leur entretien et leurs équipements relatifs à l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

3. DISPOSITION CONCERNANT LE MATERIEL ROULANT

L'Entreprise est tenue de mettre en œuvre pour l'exploitation de la ligne des véhicules neufs et dédiés à ce service.

Le niveau de la qualité de service pour l'offre repose sur un certain nombre de critères relatifs au matériel roulant, que l'Entreprise devra impérativement respecter.

Les véhicules sont tenus en bon état de propreté intérieure et extérieure.

4. TYPE DE VEHICULES

Les véhicules mis à disposition par l'Entreprise devront obligatoirement respecter les normes législatives et réglementaires en vigueur et notamment les normes relatives à la circulation sur autoroute si l'itinéraire emprunte ce type de voies, ainsi que les normes d'accessibilité des PMR.

Le type de véhicule retenu est le Crossway avec 43 places assises. Les véhicules sont équipés d'un système de billetterie magnétique et compatible télébillettique ; d'une girouette avant et arrière indiquant le code public et la destination ; à l'arrière des véhicules le code public ; de moyen de télécommunication / radio-téléphonique (à préciser par le candidat) entre le véhicule et le poste central de l'Entreprise.

Les véhicules respecteront la norme environnementale « Euro 5 ».

Le matériel roulant proposé par l'Entreprise est conforme aux réglementations en vigueur et comprend les caractéristiques suivantes :

- capacité en places,
- motorisation et normes anti-pollution,
- baies et confort thermique,
- revêtement intérieur,
- accès au véhicule,
- équipements embarqués,
- confort climatique passager.

5. DECOUPE DE VEHICULE

Elle est définie par le STIF à partir de sa nouvelle charte d'habillage Mobilien. Il conviendra de se rapprocher du STIF (direction de la communication) pour l'obtenir. Cette charte précise les conditions de coexistence avec une éventuelle identité autre que celle du STIF. Tout projet d'habillage conçu à partir de la charte devra être validé par le STIF dans un délai minimum de 6 semaines. En cas de détérioration de l'habillage, le prestataire devra le rétablir à son initiative et à sa charge dans les meilleurs délais (maximum 2 mois).

6. CONTROLE DES VEHICULES

Les véhicules (y compris ceux de réserve) seront déclarés au STIF; la liste de ces véhicules constitue l'« inventaire A » des biens mis à disposition. Cet inventaire précise la marque et le type du véhicule retenu pour ce contrat. L'inventaire A est établi par l'Entreprise retenu avant la signature du présent contrat.

Durant les premiers mois du contrat, l'inventaire A sera complété des informations nécessaires pour prendre la forme de l'inventaire détaillé du parc appelé « Etat de Parc » et dont la copie est fournie en **Annexe n°3**. (L'évolution de l'inventaire A sera effective au plus tard durant le premier mois suivant le démarrage du contrat).

Cet « Etat de Parc » est ensuite mis à jour annuellement par l'Entreprise, chaque mois de janvier.

7. ENTRETIEN DES VEHICULES

Pour des raisons de sécurité et de qualité de service, il est essentiel que les véhicules utilisés sur la ligne soient parfaitement entretenus.

L'Entreprise propose le programme de maintenance préventive et d'entretien qu'il envisage de mettre en œuvre pour répondre à cet objectif, il précise les moyens (internes ou externes) dont il dispose pour l'exécution de ce programme.

Le STIF se réserve la possibilité de procéder à tout moment (ou de faire procéder par un mandataire) à d'éventuelles inspections du matériel en ligne, et mettre en demeure l'Entreprise de remettre à niveau technique ses véhicules sous huitaine (organes mécaniques et équipements) ou sous 48 heures (propreté).

8. GESTION DES SITUATIONS IMPREVUES ET EXCEPTIONNELLES

En cas de situation imprévue et de façon ponctuelle, et pour assurer la continuité du service, l'Entreprise peut avoir recours exceptionnellement à des véhicules non déclarés dans l'inventaire A ou dans l'« Etat de Parc » à condition qu'ils répondent aux normes de capacité et de sécurité demandées et qu'ils n'aient pas plus de 12 ans d'âge.

Dans de telles situations, le STIF doit être avisé dès que possible, et au plus tard le jour même par télécopie.

9. DISPOSITIONS CONCERNANT LES LIEUX DE GARAGE

Afin de garantir la meilleure disponibilité des moyens affectés au service et la continuité du service public, l'Entreprise s'engage à posséder ou disposer d'un dépôt situé à une distance raisonnable de l'itinéraire de la ligne, de telle sorte qu'il puisse intervenir rapidement en cas de panne.

La localisation du dépôt et sa distance par rapport à l'itinéraire de la ligne sont des données contractuelles et resteront constantes durant la durée du contrat, même si l'Entreprise déplace son dépôt (sauf si ce déplacement est effectué pour cas de force majeure).

III. QUALITE DE SERVICE

La recherche d'un bon niveau de qualité de service est l'un des objectifs principaux de la politique du STIF. Cette démarche se décline pour la ligne objet du présent projet de contrat dans la continuité du système existant pour les réseaux franciliens et notamment des autres lignes structurantes.

7. OBLIGATIONS DE QUALITE DE SERVICE

L'Entreprise s'engage à respecter un certain nombre d'obligations de qualité de service définies ci-après.

10. INFORMATION VOYAGEURS

L'entreprise met en œuvre les moyens nécessaires à l'élaboration, la mise à jour et la maintenance de l'information, et assure le bon état de marche des équipements permettant sa diffusion.

Sur l'information multimodale : service d'information voyageurs multimodale et multi-opérateurs

Conformément à l'article 27-1 de la loi n°82-1153 d'orientation pour les transports intérieurs (LOTI), il revient au STIF d'assurer la maîtrise d'ouvrage d'un service d'information multimodale à l'attention des voyageurs sur l'ensemble du territoire de l'Ile de France. Ce service comprend :

- un service d'information multimodale et multi-opérateurs, permettant notamment la recherche d'itinéraires d'adresse à adresse,
- un service d'information multimodale et multi-opérateurs sur l'accessibilité des transports pour les personnes à mobilité réduite.

L'Entreprise fournit à cet effet au STIF les informations nécessaires à l'alimentation de la base de données communautaire.

L'information fournie par l'Entreprise dans ce cadre se doit d'être fiable, à jour et performante.

Le STIF met à disposition de l'Entreprise un logiciel de saisie nécessaire à la description de l'offre (AMIWIN). Il se tiendra à disposition de l'Entreprise pour la former à cet outil de saisie.

L'Entreprise s'engage à ce que la codification des sous-lignes dans la base de données communautaire soit homogène avec celle des annexes techniques des décisions du STIF relatives à la description des itinéraires.

Information théorique à bord des véhicules

Les informations suivantes doivent être disponibles :

A l'extérieur :

- code ligne (à l'avant et à l'arrière du véhicule),

- nom du terminus vers lequel il se dirige,

A l'intérieur :

- schéma de ligne indiquant les arrêts (affiché ou à dispositions auprès du conducteur)
- et tarifs en vigueur.

Information théorique aux points d'arrêt

Tous les points d'arrêts sont équipés de l'information suivante, lisible et à jour :

- nom de l'arrêt,
- nom de l'Entreprise avec indication des coordonnées de l'entreprise (au minimum adresse ou n° de téléphone),
- code et schéma de la ligne avec le nom de tous les arrêts desservis par la ligne et l'indication des correspondances avec les réseaux ferrés,
- indication de la destination.

Le point d'arrêt présente les horaires de l'une ou l'autre au moins des manières suivantes :

- les horaires de passage à tous les arrêts de la ligne, (les correspondances avec les réseaux ferrés si la ligne est en passage ou en terminus à une gare),
- ou, si leur nombre est manifestement trop important, les horaires de passage aux arrêts majeurs, sans que l'intervalle entre deux arrêts renseignés ne puisse être supérieur à 10 minutes.

Information en cas de situation perturbée prévue ou imprévue

En cas de situations perturbées, l'Entreprise s'engage à donner le plus rapidement possible une information à ses clients dans les véhicules et/ou aux points d'arrêts.

En cas de perturbations prévues autres que les grèves (travaux, manifestations, déviations, ...) :

- L'entreprise s'engage à diffuser, par affichage (ou information temps réel, le cas échéant), l'origine, la nature, le début et la fin prévisionnelle de la perturbation à tous les arrêts :
 - au moins 24h avant la perturbation lorsque celle-ci est connue de l'entreprise depuis 72h

- au moins 12h avant la perturbation lorsque celle-ci est connue entre 24h et 72h à l'avance.
- L'entreprise s'engage à supprimer l'affichage aux points d'arrêts dans les 72h suivant la fin de la perturbation.
- L'entreprise s'engage également à diffuser, par affichage (ou information temps réel, le cas échéant), l'origine, la nature, le début et la fin prévisionnelle de la perturbation à bord des véhicules de la ligne :
 - au moins 24h avant la perturbation lorsque celle-ci est connue de l'entreprise depuis 48h
 - au moins 6h avant la perturbation lorsque celle-ci est connue entre 24h et 48h à l'avance
- L'entreprise s'engage à supprimer l'affichage à bord des véhicules dans les 48h suivant la fin de la perturbation.

En cas de perturbations imprévues :

L'entreprise s'engage à donner la consigne aux conducteurs d'informer oralement les voyageurs à bord du véhicule sur la nature de la perturbation et ses conséquences sur l'offre.

Information circonstancielle et temps réel aux points d'arrêt

Un dispositif d'information circonstancielle et temps réel, aux points d'arrêts devra être déployé au cours de la 1^{ère} année d'exploitation de la ligne.

L'Entreprise mettra ensuite en œuvre les moyens nécessaires à l'élaboration, la mise à jour et la maintenance de l'information temps réel, et assurera le bon état de marche des équipements permettant sa diffusion.

11. DISPONIBILITE DES EQUIPEMENTS EMBARQUES

- Valideurs,
- Demande d'arrêt,
- Bouton de commande de porte,
- Palettes PMR.

Pour ces différents équipements, l'Entreprise s'assure qu'ils sont en bon état de fonctionnement. En particulier, pour les palettes PMR, l'Entreprise veillera à leur bon fonctionnement afin d'assurer en permanence l'accessibilité des véhicules. Dans le cas de dysfonctionnement constaté, l'entreprise se verra infliger une pénalité de 200 €. De plus, les collectivités étant associées activement dans la mise en accessibilité des points d'arrêt, l'Entreprise participera si besoin aux études d'aménagements.

12. ACCESSIBILITE AUX PERSONNES A MOBILITE REDUITE (PMR)

L'accessibilité des PMR constitue une priorité du STIF, renforcée par les nouvelles obligations fixées par la loi 2005-102 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » adoptée le 11 février 2005.

Conformément à la loi précitée, un schéma directeur d'accessibilité est en cours de préparation par le STIF. En fonction de ses conclusions et des préconisations qui y seront développées, de nouveaux engagements pourraient être définis et s'imposer à la ligne du présent contrat.

Dès déclaration d'accessibilité de la ligne aux Usagers en Fauteuil Roulant, l'entreprise s'engage à accueillir toute personne à mobilité réduite, sauf en cas d'impossibilité technique avérée.

13. ENGAGEMENTS CONCERNANT LA POLITIQUE COMMERCIALE DE L'ENTREPRISE

Taux de contrôle

2% des voyageurs sont contrôlés chaque année.

Réponses aux réclamations

Toutes les réclamations doivent obtenir une réponse dans les 30 jours suivant la date de réception.

Le principe de présomption de la bonne foi des clients doit être respecté.

A minima, le client doit être informé des suites données à sa réclamation, voire obtenir des excuses quand il a subi un préjudice.

L'Entreprise s'attachera par ailleurs à analyser et exploiter les informations issues des réclamations pour améliorer la qualité du service.

14. LA MESURE DE LA SATISFACTION ET DES ATTENTES DE LA CLIENTELE

L'Entreprise effectue à la fin de la 1^{ère} année d'exploitation puis pour chaque année du contrat une enquête « Satisfaction / Attentes » qui poursuit un double objectif :

- appréhender la perception de la qualité de service et déterminer les attentes de la clientèle notamment l'adéquation du service à la demande,
- identifier, au travers des attentes exprimées, quels pourraient être les axes d'amélioration.

Les modalités de cette enquête (méthodologie et formulaire) devront être validées par le STIF.

15. ENQUETES SUR LES HABITUDES DE DEPLACEMENT DE LA CLIENTELE.

Les habitudes de déplacement de la clientèle seront étudiées au moyen d'un ensemble de données et d'enquêtes effectuées chaque année, à savoir :

Une base de données de la fréquentation résultant du traitement des validations, afin de :

- quantifier et comprendre la montée en charge de la ligne,
- comparer les niveaux de fréquentation (établissement d'un serpent de charge par période et type de jour).

8. CRITERES D'APPRECIATION DE LA QUALITE DE SERVICE (INDICATEURS)

Au-delà des différentes obligations de qualité de service décrites ci-dessus, l'entreprise doit mettre en place le suivi de plusieurs indicateurs qui définissent les engagements prioritaires et soumis à incitation financière. Ils sont issus pour certains de la norme européenne relative à la qualité de service dans les transports. Les mesures de ces indicateurs sont effectuées par l'Entreprise ou un mandataire désigné par celle-ci.

Ces indicateurs sont les suivants :

- Régularité et temps d'attente,
- Information statique aux points d'arrêts,
- Disponibilité de l'information voyageur en temps réel aux points d'arrêts,
- Service rendu par le conducteur
- Etat et netteté intérieurs et extérieurs des véhicules

Ils sont définis en **Annexe n°4** dans les fiches indicateurs. Chaque fiche précise le service de référence, le montant du bonus-malus (celui-ci sera défini lors de la signature du contrat), la méthode et l'organisation de la mesure, ainsi que le calendrier de reporting.

Chacun de ces indicateurs est mesuré et soumis à incitation financière. Les séries statistiques seront transmises au STIF à titre d'information durant cette période. Les indicateurs donneront lieu à bonus malus dès l'année suivante dont les modalités de calcul sont fixées à l'article 24.

9. LA PROMOTION DU SERVICE

Si un nom commercial de ligne devait être mis en place, il sera choisi en concertation étroite avec le STIF qui décidera in fine du nom et en sera propriétaire ainsi que des noms de domaines associés.

Au-delà des actions générales d'information, de promotions et de communication qui sont réalisées en Île de France pour l'utilisation des Transports Publics, l'Entreprise a la responsabilité de proposer au STIF et de mettre en œuvre des actions spécifiques d'information, de promotion et de communication de la ligne objet de la présente consultation.

Ces actions ont pour objectif de faire connaître la ligne et les avantages qu'elle présente pour sa clientèle potentielle, dans le but d'accroître la fréquentation du service et incidemment de rappeler le rôle du STIF dans l'organisation des transports et plus particulièrement sur la création de cette ligne.

L'Entreprise présentera annuellement au STIF, pour validation son plan prévisionnel d'information, de promotion et de communication.

D'une façon plus générale, 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 le temps nécessaire à la consultation et à la réflexion du STIF, ainsi qu'un temps réaliste pour que les éventuelles modifications souhaitées par le STIF puissent être prises en compte.

Par ailleurs, le voyageur en Ile-de-France doit percevoir la cohérence et l'unité du système de 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. Il est donc nécessaire que l'entreprise soit systématiquement proactive sur ces questions, et qu'avant tout renouvellement, mise à jour, création de documents ou de mobiliers, la question de la présence de l'identité du STIF soit posée et qu'une proposition soit formulée dans ce sens au STIF.

IV.TARIFICATION APPLIQUEE

10. TARIFS ET CONDITIONS DE TRANSPORT

16. LA TARIFICATION APPLICABLE

Les tarifs applicables aux voyageurs sont ceux fixés par le STIF.

Les titres de transport acceptés ainsi que les conditions de transport relatives aux services de la ligne sont :

- Le Ticket t+ (à l'unité ou en carnet plein et demi-tarif),
- Le Ticket d'accès à bord.

- Le forfait Navigo semaine, mois, Intégrale
- Le forfait Solidarité Transport,
- Le forfait gratuité transport,
- Le forfait carte Imagin'R,
- La carte de circulation police
- Le forfait Mobilis,
- La carte scolaire,
- La carte Rubis,
- Le ticket Jeune week-end,
- Le Paris Visite.

Les titres forfait Gratuité Transport, Mobilis, Rubis, ticket Jeune week-end et Paris Visite seront acceptés et ne donneront pas lieu à des recettes voyageurs telles qu'elles sont définies et calculées à l'article 18.

17. VENTE ET CONTROLE DES TITRES DE TRANSPORT

Les voyageurs auront la faculté d'accéder aux véhicules, soit en présentant un titre de transport, soit en achetant un ticket d'accès à bord auprès du conducteur.

Les titres de transport peuvent être acquis dans les points de vente SNCF, RATP, auprès des entreprises d'OPTILE ou des dépositaires agréées, à l'exception des tickets d'accès à bord.

Tous les voyageurs doivent être en possession d'un titre de transport validé et/ou accompagné des justifications requises pour leur utilisation conformément aux indications figurant à l'intérieur des véhicules et aux conditions générales de vente et d'utilisation de ces titres.

Vente de la carte scolaire

1. L'Entreprise délivre aux élèves qui satisfont les critères d'éligibilité définis par décision du STIF, une carte scolaire permettant d'effectuer quotidiennement un aller-retour sur le trajet entre leur domicile et l'établissement scolaire fréquenté.

2. Un prix de référence est fixé pour la carte scolaire. Le prix de référence de la carte varie avec le nombre de sections parcourues par l'élève.

La revalorisation annuelle des prix de référence intervient par décision du STIF. La décision est prise généralement au 31 mars et au plus tard le 30 avril, afin de permettre aux départements de délibérer sur le montant de leur subvention et fixer ainsi la part parentale.

3. La part acquittée par les familles ou les tiers payant représente 35% du prix de référence, elle constitue le prix public.

Contrôles

L'Entreprise organisera régulièrement et de manière aléatoire, les contrôles nécessaires pour s'assurer que chaque voyageur présent dans le véhicule est muni d'un titre de transport valable et valide. La fréquence de ces contrôles devra au minimum permettre le respect des objectifs fixés à l'article 13 ci-dessus.

L'Entreprise adressera annuellement au STIF un compte rendu des contrôles précités.

V.REMUNERATION ET INTERESSEMENT DU TITULAIRE

11. REMUNERATION DU TITULAIRE

18.PRINCIPES GENERAUX RELATIFS A LA REMUNERATION

Un compte financier prévisionnel du service de référence est proposé, traduisant l'équilibre économique du contrat entre le STIF et l'Entreprise. Il comprendra 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, établi conformément à l'**Annexe 5** sur la base du bordereau de prix unitaires, sera annexé au contrat.

L'Entreprise perçoit des recettes voyageurs 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 voyageurs**, telles que calculées à l'article 19,
- **les recettes liées aux activités annexes** telles que décrites à l'article 20,
- les contributions versées par le STIF correspondants à :
 - la **contribution forfaitaire C1**, liée aux charges d'exploitation destinées à couvrir les obligations de service public, définie comme la différence entre, d'une part, le coût du service calculé sur la base du bordereau de prix et, d'autre part, la somme des montants de l'objectif de recettes voyageurs et des recettes annexes prévisionnelles ;
 - la contribution C2, égale à l'écart entre l'indexation de l'objectif de recettes voyageurs et les hausses tarifaires.

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 qualité du service produit, décrit à l'article 23,
- des pénalités sur l'exécution du contrat définies à l'article 26, notamment en cas de non-réalisation de l'offre kilométrique du service de référence

19. LES RECETTES VOYAGEURS

Modalités de détermination des recettes voyageurs

L'Entreprise doit être dotée de systèmes billettique et de remontées des validations magnétiques et télébillettiques fiables, sécurisés et auditable. Ces systèmes sont décrits à l'**Annexe n°12**.

Les recettes voyageurs sont déterminées à partir, d'une part, des tarifs et des prix annuels définis pour les abonnements, permettant de reconstruire une recette voyageurs « abonnements », et d'autre part, du trafic voyageurs mesuré par les validations réelles.

Les règles de calcul des recettes voyageurs reconstituées sont les suivantes :

- Pour les tickets en carnet, plein tarif et demi-tarif, et les tickets d'accès à bord :

$$RV1 = (P_{(t+; DT)} \times NV_{(t+; DT)}) + (P_{(t+; PT)} \times NV_{(t+; PT)}) + (P_{tab} \times NV_{tab})$$

Pour les trois types d'abonnements suivants :

- Pour les abonnements Intégrale, carte Orange et carte de circulation police,

$$RV2_{CO} = [P_{V_{CO}} + P_{S_{CO}} \times S_{ABO}] \times NV_{CO}$$

- Pour la carte Imagine'R :

$$RV2_{IMR} = [P_{V_{IMR}} + P_{S_{IMR}} \times S_{ABO}] \times NV_{IMR}$$

- Pour le Forfait Solidarité Transport :

$$RV2_{FST} = [P_{V_{FST}} + P_{S_{FST}} \times S_{ABO}] \times NV_{FST}$$

$$RV2 = RV2_{CO} + RV2_{IMR} + RV2_{FST}$$

- Pour les abonnements avec des tiers payants (carte scolaire) :

$$RV3 = \text{Participation voyageurs} + \text{Recettes tiers payant}$$

Avec :

$P_{(t+; PT)}$: prix ticket t+ plein-tarif ; $P_{(t+; DT)}$: prix du ticket t+ demi-tarif ; P_{tab} : prix du ticket d'accès à bord

Pv et Ps : prix voyageur et section par type d'abonnements, révisés annuellement par décision du STIF.
Au 1^{er} janvier 2009, les valeurs de Pv et Ps sont les suivantes :

- **Pv_{CO} = 0,0884 € , Ps_{CO} = 0,2046 €**
- **Pv_{IMR} = 0,0599 €, Ps_{IMR} = 0,1385 €**
- **Pv_{FST} = 0,0214 €, Ps_{FST} = 0,0495 €**

NV : nombre annuel de validations pour chaque type d'abonnements ; nombre annuel de tickets d'accès à bord ;
nombre annuel **de premières validations pour les tickets t+ en carnet**

S_{ABO} : sectionnement moyen « abonnements » de la ligne. Il est identique pour tous les types d'abonnements.

Le sectionnement moyen S_{ABO} est fixé à 9 pour toute la durée du contrat.

La recette voyageur d'une carte scolaire correspond au prix public (35% de son prix de référence). La recette de l'année scolaire septembre n/juin n+1 est affectée à l'année n.

Les modifications des règles de calcul des recettes voyageurs en cours de contrat feront l'objet d'un avenant pour traiter leurs répercussions sur les objectifs de recettes voyageurs et sur la contribution forfaitaire C1.

Nombre de validations pris en compte

- Nombre de validations trimestriel

Le nombre de validations par catégorie de titre est basé sur les extractions des valideurs sur les mois et trimestres civils, les reports d'un trimestre à l'autre n'étant pas autorisé. Ce nombre trimestriel correspond au nombre figurant dans la base des extractions fournie par le constructeur des équipements de validation.

Pour les contrôles, le STIF s'appuiera sur les remontées des données de validation telles que décrites à l'**Annexe n°12**. L'Entreprise devra justifier les écarts constatés.

- Régularisation annuelle et traitement des incidents

Les ajustements de la base des extractions sont autorisés après l'envoi de la déclaration trimestrielle uniquement dans le cas de récupération des données des valideurs et des pupitres en réparation chez le constructeur.

La déclaration de ces données et des montants correspondants est effectuée dans le cadre de la facture annuelle.

Calcul de l'objectif de recettes voyageurs

Pour chaque année du contrat, un objectif de recettes voyageurs est fixé selon les règles de calcul des recettes voyageurs détaillées ci-dessus.

A cet effet, l'Entreprise proposera une estimation du nombre de voyageurs réparti par catégorie de titres et des recettes attendues : RV1, RV2, RV3.

L'Entreprise expliquera sa méthode de détermination de la structure des titres et ses hypothèses de progressivité du trafic.

Le montant de l'objectif de recettes voyageurs annuel est revu au cours du contrat par l'actualisation des tarifs et des prix annuels, ($P_{(t+; PT)}$ P_{VABO} et P_{SABO}) et aux modifications du service de référence qui génèrent de nouvelles recettes voyageurs.

20. LES RECETTES ANNEXES

Les recettes annexes seront 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.

L'entreprise donnera une estimation annuelle de ces recettes compte tenu du niveau d'offre contractuelle et de ses estimations de trafic voyageurs.

Les recettes annexes seront indexées selon les modalités prévues pour la contribution C1.

21. LES CONTRIBUTIONS DU STIF

La contribution forfaitaire C1 couvrant les charges liées à l'exploitation est définie comme la différence entre, d'une part, le coût du service calculé sur la base du bordereau de prix et, d'autre part, la somme des montants de l'objectif de recettes voyageurs et des recettes annexes prévisionnelles.

Par ailleurs, le STIF versera à l'Entreprise :

1. La compensation de l'écart entre l'indexation des recettes voyageurs et les hausses tarifaires

La contribution C2 couvre l'écart entre l'objectif de recettes voyageurs indexé selon les modalités prévues pour la contribution C1 et le montant de l'objectif de recettes voyageurs actualisé des hausses tarifaires du STIF.

La méthode de calcul du taux d'évolution tarifaire est décrite dans l'**Annexe n°6**.

2. **Les recettes voyageurs** diminuées des recettes effectives collectées par l'Entreprise

L'Entreprise conserve les recettes de tickets d'accès à bord, des cartes scolaires et toute recette collectée et reversée éventuellement par une autre entreprise.

Le montant versé par le STIF correspond au **montant RV2** des recettes des abonnements faisant l'objet de validations tel qu'il est défini et calculé ci-dessus.

La contribution forfaitaire versée par le STIF est actualisée et versée à l'Entreprise selon les modalités définies à l'**Annexe 7**. Elles ne varient pas en fonction de recettes voyageurs perçues par l'Entreprise, sauf dans les cas de modifications significatives de l'offre ou de modifications de la tarification en cours d'exécution du contrat qui seront traitées par voie d'avenant.

22. ELEMENTS ATTENDUS

L'Entreprise proposera un compte financier prévisionnel sur toute la durée du contrat conformément à l'**Annexe 5** sur la base :

- des charges annuelles calculées à partir des coûts unitaires ;
- de l'objectif de recettes voyageurs et des recettes annexes prévisionnelles.

12. INTERESSEMENT DU TITULAIRE A LA QUALITE DU SERVICE

23. BONUS-MALUS DE QUALITE DE SERVICE

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 :

$$\text{Bonus} = \text{bonus maximum} \times \frac{(\text{Valeur} - \text{Objectif})}{(\text{Valeur Sup} - \text{Objectif})}$$

$$\text{Malus} = \text{malus maximum} \times \frac{(\text{Valeur} - \text{Objectif})}{(\text{Valeur Inf} - \text{Objectif})}$$

VI.FONCTIONNEMENT DU SERVICE : AUTRES OBLIGATIONS DU TITULAIRE

13. REALISATION DE L'OFFRE SE SERVICE

Sauf en cas de force majeure ou assimilable, tel que le droit de retrait pour cause de sécurité publique, l'Entreprise est tenue d'assurer l'offre de service définie contractuellement.

En cas de non réalisation, partielle ou totale, ponctuelle ou continue du service due à la défaillance de l'Entreprise, de ses prestataires, il sera appliqué une pénalité financière pour non réalisation de l'offre, telle que décrite à l'article 26.

Est considérée comme force majeure, toute circonstance ou fait extérieur aux Parties et indépendant de leur volonté, imprévisible, irrésistible ou qui ne peut être empêché par elles malgré leurs efforts pour y remédier. Sont assimilés à des cas de force majeure, les aléas exceptionnels qu'il n'a pas été possible de programmer et/ou de surmonter malgré des efforts raisonnables, tels que de graves et subites perturbations dues à des mesures de police ou des travaux de voirie non programmés.

Dans les cas exposés ci-dessus, l'Entreprise entreprend le plus rapidement possible tous les efforts et diligences raisonnablement possibles pour limiter les effets de ces événements. Elle doit mettre en place des services de remplacement.

En toutes hypothèses, l'Entreprise doit signifier le plus rapidement possible au STIF toute interruption significative dans l'exploitation de la ligne, que cette dernière soit de son fait ou non, quelle qu'en soit l'origine, ainsi que des mesures qu'elle met en œuvre.

24. ENGAGEMENT DE SERVICE ET D'INFORMATION PAR L'ENTREPRISE EN CAS DE GREVE

1. Plan de transport adapté

Conformément à la loi 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 la ligne. 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 n°8**.

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 n°9**.

L'entreprise communiquera au STIF le mois suivant la période de grève les données quantitatives des remboursements voyageurs (nombre de remboursements par titre et la somme totale du remboursement en € HT).

4. Audits et contrôles

L'entreprise transmettra 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 pourront faire l'objet de missions d'audit à la demande du STIF. L'entreprise recevra communication des résultats obtenus.

25. MESURE DE LA REALISATION DE L'OFFRE DE REFERENCE

Le STIF assure le suivi de l'offre réalisée afin de mesurer le respect par l'Entreprise de ses engagements de production. La mesure de la réalisation de l'offre de référence porte sur la production kilométrique du service de référence, actualisée des modifications pérennes, (article 30) .

Le calcul de l'activité kilométrique réelle de l'Entreprise sur la ligne se fonde sur un système déclaratif, établi par l'Entreprise, permettant d'identifier mensuellement les services non réalisés (ou réalisés en plus) par rapport au service de référence. Elle utilise à cet effet un tableau du type de celui présenté à l'**Annexe n° 11** (cette annexe sera complétée par le candidat retenu lors de la signature du contrat d'exploitation).

L'Entreprise s'engage à produire au STIF des récapitulatifs trimestriels et annuels de ces décomptes, au plus tard le 30 du mois suivant chaque trimestre.

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 taux de non réalisation qui en résulte au regard de l'offre contractuelle contenue dans le service de référence, conformément à l'**Annexe n°2**.
- d'identifier et de quantifier les causes de non réalisation de l'offre en distinguant :
 - o les causes dites de « type A » et notamment l'indisponibilité du personnel, les incidents matériels et les aléas normaux de circulation ;
 - o les cas spécifiques des grèves dans l'Entreprise (« type B ») ;
 - o les cas de force majeure et assimilés (« type C »).

En cas de mise en œuvre de moyens de substitution, les courses sont réputées faites.

26. PENALITES POUR NON REALISATION DE L'OFFRE DE REFERENCE

Des pénalités sont appliquées pour non réalisation dans les cas de type A.

L'Entreprise encourt une pénalité pour non réalisation de l'offre (**Annexe n°10**) pour chaque course X km non faite en totalité (KCC).

La pénalité est proportionnelle au kilométrage de la course. Elle est égale à 3 euros HT par KCC. Dans une limite de 1% de non réalisation globale sur l'année, la pénalité est diminuée de moitié, à 1,5 euro HT par KCC.

14. MODIFICATIONS DE L'OFFRE DE SERVICE

27. PRINCIPES GENERAUX POUR L'EVOLUTION DE L'OFFRE

Il s'agit d'une ligne nouvelle. L'offre doit pouvoir s'adapter en fonction du rythme de montée en charge du trafic. Au cours de la première année d'exploitation les parties conviennent de dresser un bilan et le cas échéant d'ajuster l'offre par rapport à la demande.

Par la suite, les modifications de services à la hausse ou à la baisse seront conçues et réalisées dans les conditions ci-après et feront l'objet d'une décision du STIF avec ou non ajustement du service de référence.

Le service de référence peut être modifié de façon temporaire ou pérenne.

28. MODIFICATIONS TEMPORAIRES

Sans incidence financière

Dans les cas de travaux ponctuels effectués sur la voirie (ou de toute autres difficultés routières temporaires), des modifications pourront être apportées au fonctionnement des services. Ces modifications porteront selon les cas sur l'implantation de certains points d'arrêts, sur des modifications d'itinéraires, éventuellement sur certaines adaptations des horaires. L'entreprise en avertira le STIF par courrier.

Dans les cas d'urgence non prévus, l'Entreprise prendra les mesures d'adaptation qu'elle estimera nécessaires, et en avertira sans délais le STIF.

Avec incidence financière

Les modifications temporaires de l'offre de référence pouvant éventuellement conduire à une modification de l'offre de référence avec incidence financière relèvent de deux causes distinctes :

- en cas de travaux longs perturbant significativement la réalisation de l'offre de référence,

- en cas de renforcements d'offre décidés par le STIF et liés à des évènements exceptionnels.

La décision de modification de l'offre de référence est prise par le STIF ainsi que leur impact financier (cf bordereau n°9 de la maquette de charge).

29. MODIFICATIONS PERENNES

Le STIF peut demander des modifications à la consistance et aux modalités d'exploitation des services.

Concernant les points d'arrêt, le STIF pourra demander un à deux points d'arrêt supplémentaires en début ou en cours de contrat sans que les unités d'œuvre ne soient remises en cause.

Ces modifications consistent notamment à une augmentation de la fréquence justifiée par les niveaux de trafic, mais également à des modifications d'amplitudes permettant de répondre mieux à une demande des voyageurs. L'objectif de trafic et la rémunération seront modifiés en conséquence. Si ces modifications majorent les charges du contrat initial de plus de 30%, toutes choses égales par ailleurs, les modifications feront l'objet d'un avenant aux documents contractuels (projet de contrat et annexes concernées par les modifications).

15. INFORMATIONS RECIPROQUES

30. PRINCIPES GENERAUX

Les Parties 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 les difficultés rencontrées.

L'Entreprise doit répondre dans un délai raisonnable à toute demande d'information émanant du STIF. Elle s'engage en outre à porter à brefs délais à la connaissance du STIF tout incident grave (accident de la circulation, problème social grave, difficultés sur les équipements ou installations, problèmes de sécurité..) qui, par sa portée, est susceptible d'avoir des incidences de quelque nature que ce soit sur le service. Lorsque l'information est verbale, elle doit être confirmée par un écrit.

L'Entreprise s'engage également à transmettre au STIF les informations décrites aux articles suivants,

Toutes les informations transmises par l'Entreprise au STIF sont communiquées sur fichier informatique facilement exploitable et par voie électronique à la demande du STIF.

31. INFORMATION ANNUELLE ET RAPPORT ANNUEL D'ACTIVITE

Au plus tard au 31 janvier suivant l'année de mise en service, l'Entreprise communique :

- les éléments de trafic, de recettes, l'état du parc et tout autres éléments permettant au STIF de s'assurer de la bonne exécution du contrat.

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 ainsi qu'une analyse de la qualité de service.

L'Entreprise devra 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.

Ce rapport comprendra notamment :

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.

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 directes 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 ...).

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.

Compte rendu technique.

- l'état des travaux réalisés par l'Entreprise au cours de l'exercice ;
- L'état des travaux envisagé par elle et l'état de vieillissement des équipements constaté et prévisible sur l'exercice à venir ;
- Un bilan des moyens matériels engagés. Celui-ci devra comprendre un compte-rendu détaillé des cessions et acquisitions de biens (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.

A la demande du STIF et sous réserve de confidentialité, l'Entreprise transmettra avec 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 échu ;
- un tableau faisant apparaître le nombre des départs et des recrutements lors de l'année échu ;
- un récapitulatif des maturités, taux et amortissements des lignes d'emprunts (bancaires ou autres).

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.

16. CONTRÔLE

32. PRINCIPES

Le STIF dispose d'un pouvoir de contrôle sur les conditions d'exécution par l'Entreprise des obligations de service public liées au présent contrat.

Le STIF peut effectuer ou faire effectuer à tout moment des enquêtes, audits ou contrôles portant sur :

- le fonctionnement du service ;
- ses performances notamment en termes de qualité, pour des mesures complémentaires à celles prévues dans le cadre du dispositif de qualité mis en place en application de l'article n°8 ci-dessus;

L'information transmise par l'Entreprise et ses méthodes d'élaboration, notamment en matière de mesures de la qualité de service, et d'élaboration du Rapport Annuel d'Activité.

Le STIF peut également procéder à tout moment à des contrôles inopinés.

33. MODALITES PRATIQUES

Ces enquêtes, audits ou contrôles sont effectuées soit par le STIF, soit par l'Entreprise elle-même à la demande du STIF et après accord de celle-ci.

Dans le cas où ils sont effectués par le STIF, celui-ci peut avoir recours à des organismes de contrôle extérieurs et choisis par lui. La procédure de contrôle est alors définie de manière indépendante par ces organismes, en accord avec le STIF. Les méthodes de contrôle mises en œuvre et ses résultats s'imposent dans tous les cas à l'Entreprise. Le STIF prend à sa charge le coût de ces enquêtes, audits ou contrôles.

Dans le cas où ils sont effectués par l'Entreprise par ses moyens propres, celle-ci n'en répercute pas le coût au STIF. L'enquête est réalisée dans des conditions validées par le STIF.

Les enquêtes et audits, font l'objet d'une information préalable de l'entreprise dans un délai raisonnable.

Les résultats des enquêtes, audits et contrôles sont obligatoirement communiqués à l'autre Partie, dans un délai raisonnable fixé d'un commun accord.

Dans les cas où les résultats de ces enquêtes, audits et contrôles ne seraient pas conformes à ceux que l'Entreprise obtient par ses propres mesures, notamment en matière de mesure de la qualité de service et de pénalités, un débat contradictoire est engagé entre les deux parties dans le mois qui suit la remise des résultats.

17. ASSURANCE

34. RESPONSABILITE

L'Entreprise assure l'exploitation des services qui lui sont confiés par le présent contrat dans le respect de la législation et de la réglementation en vigueur et, notamment, de celle touchant à la sécurité.

A ce titre, elle est responsable vis à vis des voyageurs et des tiers, des dommages occasionnés par le fonctionnement du service et contractuellement vis-à-vis ou STIF.

L'Entreprise garantit le STIF contre toute action en responsabilité susceptible de résulter du mauvais fonctionnement des moyens d'exploitation.

35. 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 glace et 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 devra justifier de la souscription de ces polices dans les 45 jours à compter de la prise d'effet du présent contrat.

Le STIF pourra exiger à tout moment la preuve du paiement régulier des primes à leur date normale d'échéance.

Il sera d'autre part stipulé dans les polices :

- Que les compagnies d'assurances ne pourront se prévaloir de déchéance pour retard dans le paiement des primes de la part de l'Entreprise qu'un mois après la notification au STIF de ce défaut de paiement. Le STIF aura la faculté de se substituer à l'Entreprise défaillante pour effectuer ce paiement, sans préjudice de recours contre ce dernier; l'obligation d'informer le STIF du défaut de paiement est à la charge de l'assureur.
- Que l'indemnité versée par la compagnie d'assurance devra être intégralement affectée 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 seront 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 devront débiter immédiatement après le sinistre, sauf cas de force majeure ou impossibilité liées aux conditions

d'exécution des expertises. L'Entreprise ne pourra prétendre à aucune indemnité pour plus-values éventuelles résultant de ces travaux.

Les parties devront prendre 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 renonce à tout recours contre le STIF pour tous les dommages évoqués aux présentes et réciproquement.

18. FIN DE CONTRAT

36. EXPIRATION NORMALE DU CONTRAT

Le présent contrat court de la date de notification du contrat jusqu'au 31 décembre 2016.

La fin normale du contrat, n'ouvre droit à aucune indemnité à la charge de l'une ou l'autre des parties.

Sauf dispositions législatives et réglementaires en vigueur au moment de l'expiration, aucune clause concernant la reprise du personnel ou de versement d'une quelconque indemnité, ne pourra être invoquée à l'encontre du STIF ou de la nouvelle société qui deviendrait éventuellement nouvellement attributaire du même service.

37. RESILIATION - DECHEANCE

Résiliation de droit

Le STIF se réserve la possibilité de résilier le contrat, sans mise en demeure et sans indemnité, dans les cas suivants :

- dissolution de la société,
- mise en liquidation des biens,
- radiation du registre des entreprises de transport,

- non respect des capacités professionnelles et financières prévues par le décret du 3 juillet 1992,
- perte de l'honorabilité professionnelle prévue par le décret du 3 juillet 1992,
- cession du bénéfice du contrat et de l'exploitation à un tiers, sans autorisation du STIF,
- non exploitation du service.

Déchéance

L'Entreprise peut être déchue du bénéfice du contrat, sans indemnisation, notamment dans les cas suivants :

- fraude et malversation de sa part dans le cadre de l'exécution de ce contrat,
- inobservation de la réglementation du travail,
- inobservation grave ou transgression répétée des conditions d'exploitation du services, ou de toutes dispositions législatives et réglementaires relatives au domaine des transports,
- interruption de tout ou partie du service pendant une période de plus de cinq jours consécutifs, sauf cas de force majeure,
- si du fait du transporteur, la sécurité vient à être compromise, notamment par défaut d'entretien du matériel.

La déchéance est prononcée par le STIF, après mise en demeure de l'Entreprise de remédier aux fautes constatées.

Résiliation unilatérale

Le STIF peut résilier unilatéralement le présent contrat à tout moment pour des motifs d'intérêt général. Cette résiliation devra être notifiée à l'Entreprise par lettre recommandée avec accusé de réception et moyennant un préavis de 6 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 pourra résilier le contrat moyennant un préavis de douze mois à tout moment des présentes, sans préjudice des dommages et intérêts auxquels celui-ci pourrait être tenu par ailleurs.

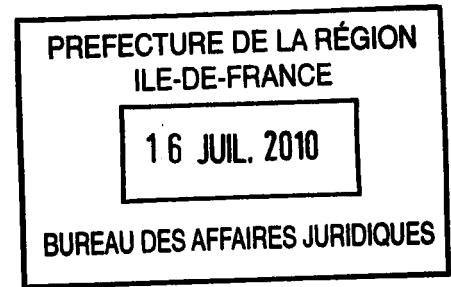
Toutes les difficultés auxquelles pourrait donner lieu l'exécution du présent contrat seront jugées par le Tribunal Administratif de Paris compétent.

Durant le délai que pourra exiger l'intervention du jugement, l'exécution du contrat sera poursuivie à moins que la personne responsable du contrat, représentant l'autorité organisatrice n'en ordonne expressément la suspension.

Fait à Paris le

Pour le Stif

Pour l'entreprise



**RESEAU REGIONAL STRUCTURANT
CREATION DE LA LIGNE DE SERVICES ROUTIERS DE PÔLE A PÔLE
LES MUREAUX – MONTIGNY-LE-BRETONNEUX**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs dans la région d'Ile de France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France ;
- VU** la délibération n°2006-0573 du 5 juillet 2006 relative au renforcement de l'offre sur un réseau structurant de transport routier en Ile-de-France ;
- VU** la délibération n°2008/0444 du 9 juillet 2008, approuvant la procédure de consultation relative à la création de nouvelles liaisons routières de pôle à pôle dans le cadre de la mise en place d'un réseau régional structurant ;
- VU** la délibération n°2009/0517 du 27 mai 2009, approuvant la modification de la procédure de consultation relative à la création de nouvelles liaisons routières de pôle à pôle dans le cadre de la mise en place d'un réseau régional structurant ;
- VU** l'avis de la commission de l'offre de transport du 25 septembre 2008 ;
- VU** le rapport n° 2010/0388 ;
- VU** l'avis de la commission de l'offre de transport du 1 juillet 2010 ;

DECIDE

Article 1^{er} : la ligne 052 178 100 « Les Mureaux – Montigny-le-Bretonneux » est inscrite au plan régional des transports.

Article 2 : le GME VEOLIA TRANSPORT TOURNEUX / HOURTOULE est autorisé à exploiter la ligne susvisée, jusqu'au 31 décembre 2016, comme suit :

- Sont créées les sous-lignes n°01 et 02
 - sous-ligne 1 sens aller « Gare des Mureaux » au terminus « Gare de Saint-Quentin-en-Yvelines » (Commune de Montigny-le-Bretonneux),
 - sous-ligne 2 sens retour « Gare de Saint-Quentin-en-Yvelines » (Commune de Montigny-le-Bretonneux) au terminus « Gare des Mureaux ».

Article 3 : le contrat d'exploitation de la ligne « Les Mureaux – Montigny-le-Bretonneux » annexé à la présente délibération est approuvé et la directrice générale est autorisée à signer ledit contrat avec le GME VEOLIA TRANSPORT TOURNEUX / HOURTOULE.

Article 4 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JP HUCHON', written over the printed name.



Direction de l'Exploitation
Division Offre Routière

CONTRAT D'EXPLOITATION

D'UNE LIGNE DE SERVICES ROUTIERS DE POLE A POLE

« Les Mureaux (Gare) – Montigny-le-Bretonneux (Gare de St Quentin-en-Yvelines) »

I.OBJET DU CONTRAT

1. PREAMBULE

Par délibération du Conseil du 5 juillet 2006, le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) a marqué sa volonté de développer l'offre de transport en Ile-de-France notamment par la création d'un réseau régional structurant. En grande couronne, une des actions du STIF vise à faciliter les liaisons de pôles à pôles et de rocades par un renforcement de l'offre sur des lignes existantes et par la création de nouvelles lignes.

Par délibération du Conseil du 9 juillet 2008, le STIF a approuvé la procédure de consultation relative à la création de nouvelles liaisons routières de pôle à pôle dans le cadre de la mise en place d'un réseau régional structurant.

Le présent contrat a pour objet l'exploitation de la ligne « Les Mureaux (Gare) – Montigny-le-Bretonneux (Gare de St Quentin-en-Yvelines) » dont les modalités techniques et financières sont exposées ci-après.

2. PARTIES CONTRACTANTES

Le contrat sera conclu entre la « personne publique » et le « titulaire » désignés ci-dessous :

La personne publique :

- le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 41 rue de Châteaudun (9^{ème}), (n° SIREN 287 500 078 / n° SIRET 287 500 078 00012), représenté par sa directrice générale, Mme MOUGARD en vertu de la délibération n° 2010/0388 du 07 juillet 2010, ci-après désigné le « STIF »,

Le titulaire :

- le groupement solidaire VEOLIA TRANSPORT TOURNEUX/HOURTOULE dont la société AUTOCARS TOURNEUX, est désignée comme mandataire, dont le siège social est situé ZAE du Rouillard- Parc des 3 Etangs 78480 Verneuil sur Seine, représenté par son président, Jean François CHIRON.

L'Entreprise s'engage à exécuter les prestations dans les conditions définies au présent projet de contrat.

Sous-traitance :

L'Entreprise peut sous-traiter l'exécution de certaines parties de son contrat à condition d'avoir obtenu l'acceptation de chaque sous-traitant par le STIF.

Lors de la demande de sous-traitance, l'Entreprise devra fournir au STIF les éléments prévus à l'article 114-1 du Code des marchés publics.

Si le sous-traitant est présenté en cours de contrat, son acceptation est constatée dans un acte spécial par le pouvoir adjudicateur et par l'Entreprise.

3. DUREE DU CONTRAT

Le présent contrat court de la date du contrat jusqu'au 31 décembre 2016.

4. DOCUMENTS APPLICABLES AU PRESENT CONTRAT

Le contrat conclu entre le STIF et l'Entreprise est constitué, par ordre de priorité décroissante, du présent projet de contrat, de ses annexes (y compris la proposition du candidat), du cahier des charges propre à la ligne définie au titre II ci-dessous.

II.L'EXECUTION DU CONTRAT

5. LA PRODUCTION DU SERVICE A ASSURER

1. LA CONSISTANCE DU SERVICE

La ligne «Les Mureaux (Gare) – Montigny-le Bretonneux (Gare de St Quentin-en-Yvelines)» relie le terminus «Gare des Mureaux» (Commune des Mureaux) au terminus « Gare de St Quentin-en-Yvelines » (Commune de Montigny-le-Bretonneux).

L'itinéraire précis de la ligne (cartographie, axes empruntés, arrêts) est présenté en **Annexe n°1**.

Le niveau de service de référence défini pour cette ligne est le suivant, exprimé en nombre d'Allers / Retours quotidiens par type de journées détaillé en **Annexe n°2**.

- 48 courses en jour/semaine,
- 32 courses le samedi,
- 32 courses les dimanches et jours fériés

Le service est identique pour toute l'année.

Le kilométrage de la ligne est estimé à 41,3 Km.

2. LES AUTRES COMPOSANTES DU SERVICE

L'exploitation de la ligne objet de la présente consultation comporte, outre la production de l'offre désignée ci-dessus et décrite dans les annexes correspondantes, l'engagement suivant :

L'engagement dans une démarche de qualité cohérente avec la démarche d'ensemble engagée au niveau des services routiers d'Île-de-France. L'Entreprise devra procéder à la mise en place d'un dispositif de mesure de la qualité produite sur la ligne.

6. LE MATERIEL ROULANT

L'Entreprise fournit tous les biens nécessaires à l'exécution des services et en particulier les véhicules, ainsi que les équipements nécessaires à leur garage, leur entretien et leurs équipements relatifs à l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

3. DISPOSITION CONCERNANT LE MATERIEL ROULANT

L'Entreprise est tenue de mettre en œuvre pour l'exploitation de la ligne des véhicules neufs et dédiés à ce service.

Le niveau de la qualité de service pour l'offre repose sur un certain nombre de critères relatifs au matériel roulant, que l'Entreprise devra impérativement respecter.

Les véhicules sont tenus en bon état de propreté intérieure et extérieure.

4. TYPE DE VEHICULES

Les véhicules mis à disposition par l'Entreprise devront obligatoirement respecter les normes législatives et réglementaires en vigueur et notamment les normes relatives à la circulation sur autoroute si l'itinéraire emprunte ce type de voies, ainsi que les normes d'accessibilité des PMR.

Le type de véhicule retenu est le Citaro avec 45 places assises. Les véhicules sont équipés d'un système de billetterie magnétique et compatible télébillettique ; d'une girouette avant et arrière indiquant le code public et la destination ; à l'arrière des véhicules le code public ; de moyen de télécommunication / radio-téléphonique (à préciser par le candidat) entre le véhicule et le poste central de l'Entreprise.

Les véhicules respecteront la norme environnementale « Euro 5 ».

Le matériel roulant proposé par l'Entreprise est conforme aux réglementations en vigueur et comprend caractéristiques suivantes :

- capacité en places,

- motorisation et normes anti-pollution,
- baies et confort thermique,
- revêtement intérieur,
- accès au véhicule,
- équipements embarqués,
- confort climatique passager.

5. DECOUPE DE VEHICULE

Elle est définie par le STIF à partir de sa nouvelle charte d'habillage Mobilien. Il conviendra de se rapprocher du STIF (direction de la communication) pour l'obtenir. Cette charte précise les conditions de coexistence avec une éventuelle identité autre que celle du STIF. Tout projet d'habillage conçu à partir de la charte devra être validé par le STIF dans un délai minimum de 6 semaines. En cas de détérioration de l'habillage, le prestataire devra le rétablir à son initiative et à sa charge dans les meilleurs délais (maximum 2 mois).

6. CONTROLE DES VEHICULES

Les véhicules (y compris ceux de réserve) seront déclarés au STIF; la liste de ces véhicules constitue l'« inventaire A » des biens mis à disposition. Cet inventaire précise la marque et le type du véhicule retenu pour ce contrat. L'inventaire A est établi par l'Entreprise retenu avant la signature du présent contrat.

Durant les premiers mois du contrat, l'inventaire A sera complété des informations nécessaires pour prendre la forme de l'inventaire détaillé du parc appelé « Etat de Parc » et dont la copie est fournie en **Annexe n°3**. (L'évolution de l'inventaire A sera effective au plus tard durant le premier mois suivant le démarrage du contrat).

Cet « Etat de Parc » est ensuite mis à jour annuellement par l'Entreprise, chaque mois de janvier.

7. ENTRETIEN DES VEHICULES

Pour des raisons de sécurité et de qualité de service, il est essentiel que les véhicules utilisés sur la ligne soient parfaitement entretenus.

L'Entreprise propose le programme de maintenance préventive et d'entretien qu'il envisage de mettre en œuvre pour répondre à cet objectif, il précise les moyens (internes ou externes) dont il dispose pour l'exécution de ce programme.

Le STIF se réserve la possibilité de procéder à tout moment (ou de faire procéder par un mandataire) à d'éventuelles inspections du matériel en ligne, et mettre en demeure l'Entreprise de remettre à niveau technique ses véhicules sous huitaine (organes mécaniques et équipements) ou sous 48 heures (propreté).

8. GESTION DES SITUATIONS IMPREVUES ET EXCEPTIONNELLES

En cas de situation imprévue et de façon ponctuelle, et pour assurer la continuité du service, l'Entreprise peut avoir recours exceptionnellement à des véhicules non déclarés dans l'inventaire A ou dans l'« Etat de Parc » à condition qu'ils répondent aux normes de capacité et de sécurité demandées et qu'ils n'aient pas plus de 12 ans d'âge.

Dans de telles situations, le STIF doit être avisé dès que possible, et au plus tard le jour même par télécopie.

9. DISPOSITIONS CONCERNANT LES LIEUX DE GARAGE

Afin de garantir la meilleure disponibilité des moyens affectés au service et la continuité du service public, l'Entreprise s'engage à posséder ou disposer d'un dépôt situé à distance raisonnable de l'itinéraire de la ligne, de telle sorte qu'il puisse intervenir rapidement en cas de panne.

La localisation du dépôt et sa distance par rapport à l'itinéraire de la ligne sont des données contractuelles

et resteront constantes durant la durée du contrat, même si l'Entreprise déplace son dépôt (sauf si ce déplacement est effectué pour cas de force majeure).

III. QUALITE DE SERVICE

La recherche d'un bon niveau de qualité de service est l'un des objectifs principaux de la politique du STIF. Cette démarche se décline pour la ligne objet du présent projet de contrat dans la continuité du système existant pour les réseaux franciliens et notamment des autres lignes structurantes.

7. OBLIGATIONS DE QUALITE DE SERVICE

L'Entreprise s'engage à respecter un certain nombre d'obligations de qualité de service définies ci-après.

10. INFORMATION VOYAGEURS

L'entreprise met en œuvre les moyens nécessaires à l'élaboration, la mise à jour et la maintenance de l'information, et assure le bon état de marche des équipements permettant sa diffusion.

[Sur l'information multimodale : service d'information voyageurs multimodale et multi-opérateurs](#)

Conformément à l'article 27-1 de la loi n°82-1153 d'orientation pour les transports intérieurs (LOTI), il revient au STIF d'assurer la maîtrise d'ouvrage d'un service d'information multimodale à l'attention des voyageurs sur l'ensemble du territoire de l'Île de France. Ce service comprend :

- un service d'information multimodale et multi-opérateurs, permettant notamment la recherche d'itinéraires d'adresse à adresse,
- un service d'information multimodale et multi-opérateurs sur l'accessibilité des transports pour les personnes à mobilité réduite.

L'Entreprise fournit à cet effet au STIF les informations nécessaires à l'alimentation de la base de données communautaire.

L'information fournie par l'Entreprise dans ce cadre se doit d'être fiable, à jour et performante.

Le STIF met à disposition de l'Entreprise un logiciel de saisie nécessaire à la description de l'offre (AMIWIN). Il se tiendra à disposition de l'Entreprise pour la former à cet outil de saisie.

L'Entreprise s'engage à ce que la codification des sous-lignes dans la base de données communautaire soit homogène avec celle des annexes techniques des décisions du STIF relatives à la description des itinéraires.

Information théorique à bord des véhicules

Les informations suivantes doivent être disponibles :

A l'extérieur :

- code ligne (à l'avant et à l'arrière du véhicule),
- nom du terminus vers lequel il se dirige,

A l'intérieur :

- schéma de ligne indiquant les arrêts (affiché ou à dispositions auprès du conducteur)
- et tarifs en vigueur.

Information théorique aux points d'arrêt

Tous les points d'arrêts sont équipés de l'information suivante, lisible et à jour :

- nom de l'arrêt,
- nom de l'Entreprise avec indication des coordonnées de l'entreprise (au minimum adresse ou n° de téléphone),

- code et schéma de la ligne avec le nom de tous les arrêts desservis par la ligne et l'indication des correspondances avec les réseaux ferrés,
- indication de la destination.

Le point d'arrêt présente les horaires de l'une ou l'autre au moins des manières suivantes :

- les horaires de passage à tous les arrêts de la ligne, (les correspondances avec les réseaux ferrés si la ligne est en passage ou en terminus à une gare),
- ou, si leur nombre est manifestement trop important, les horaires de passage aux arrêts majeurs, sans que l'intervalle entre deux arrêts renseignés ne puisse être supérieur à 10 minutes.

Information en cas de situation perturbée prévue ou imprévue

En cas de situations perturbées, l'Entreprise s'engage à donner le plus rapidement possible une information à ses clients dans les véhicules et/ou aux points d'arrêts.

En cas de perturbations prévues autres que les grèves (travaux, manifestations, déviations, ...) :

- L'entreprise s'engage à diffuser, par affichage (ou information temps réel, le cas échéant), l'origine, la nature, le début et la fin prévisionnelle de la perturbation à tous les arrêts :
 - au moins 24h avant la perturbation lorsque celle-ci est connue de l'entreprise depuis 72h
 - au moins 12h avant la perturbation lorsque celle-ci est connue entre 24h et 72h à l'avance.
- L'entreprise s'engage à supprimer l'affichage aux points d'arrêts dans les 72h suivant la fin de la perturbation.
- L'entreprise s'engage également à diffuser, par affichage (ou information temps réel, le cas échéant), l'origine, la nature, le début et la fin prévisionnelle de la perturbation à bord des véhicules de la ligne :
 - au moins 24h avant la perturbation lorsque celle-ci est connue de l'entreprise depuis 48h
 - au moins 6h avant la perturbation lorsque celle-ci est connue entre 24h et 48h à l'avance
- L'entreprise s'engage à supprimer l'affichage à bord des véhicules dans les 48h suivant la fin de la perturbation.

En cas de perturbations imprévues :

L'entreprise s'engage à donner la consigne aux conducteurs d'informer oralement les voyageurs à bord du véhicule sur la nature de la perturbation et ses conséquences sur l'offre.

Information circonstancielle et temps réel aux points d'arrêt

Un dispositif d'information circonstancielle et temps réel, aux points d'arrêts devra être déployé au cours de la 1^{ère} année d'exploitation de la ligne.

L'Entreprise mettra ensuite en œuvre les moyens nécessaires à l'élaboration, la mise à jour et la maintenance de l'information temps réel, et assurera le bon état de marche des équipements permettant sa diffusion.

11. DISPONIBILITE DES EQUIPEMENTS EMBARQUES

- Valideurs,
- Demande d'arrêt,
- Bouton de commande de porte,
- Palettes PMR.

Pour ces différents équipements, l'Entreprise s'assure qu'ils sont en bon état de fonctionnement. En particulier, pour les palettes PMR, l'Entreprise veillera à leur bon fonctionnement afin d'assurer en permanence l'accessibilité des véhicules. Dans le cas de dysfonctionnement constaté, l'entreprise se verra infliger une pénalité de 200 €. De plus, les collectivités étant associées activement dans la mise en accessibilité des points d'arrêt, l'Entreprise participera si besoin aux études d'aménagements.

12. ACCESSIBILITE AUX PERSONNES A MOBILITE REDUITE (PMR)

L'accessibilité des PMR constitue une priorité du STIF, renforcée par les nouvelles obligations fixées par la loi 2005-102 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » adoptée le 11 février 2005.

Conformément à la loi précitée, un schéma directeur d'accessibilité est en cours de préparation par le STIF. En fonction de ses conclusions et des préconisations qui y seront développées, de nouveaux engagements pourraient être définis et s'imposer à la ligne du présent contrat.

Dès déclaration d'accessibilité de la ligne aux Usagers en Fauteuil Roulant, l'entreprise s'engage à accueillir toute personne à mobilité réduite, sauf en cas d'impossibilité technique avérée.

13. ENGAGEMENTS CONCERNANT LA POLITIQUE COMMERCIALE DE L'ENTREPRISE

Taux de contrôle

2% des voyageurs sont contrôlés chaque année.

Toutes les réclamations doivent obtenir une réponse dans les 30 jours suivant la date de réception.

Le principe de présomption de la bonne foi des clients doit être respecté.

A minima, le client doit être informé des suites données à sa réclamation, voire obtenir des excuses quand il a subi un préjudice.

L'Entreprise s'attachera par ailleurs à analyser et exploiter les informations issues des réclamations pour améliorer la qualité du service.

14. LA MESURE DE LA SATISFACTION ET DES ATTENTES DE LA CLIENTELE

L'Entreprise effectue à la fin de la 1^{ère} année d'exploitation puis pour chaque année du contrat une enquête « Satisfaction / Attentes » qui poursuit un double objectif :

- appréhender la perception de la qualité de service et déterminer les attentes de la clientèle notamment l'adéquation du service à la demande,
- identifier, au travers des attentes exprimées, quels pourraient être les axes d'amélioration.

Les modalités de cette enquête (méthodologie et formulaire) devront être validées par le STIF.

15. ENQUETES SUR LES HABITUDES DE DEPLACEMENT DE LA CLIENTELE.

Les habitudes de déplacement de la clientèle seront étudiées au moyen d'un ensemble de données et d'enquêtes effectuées chaque année, à savoir :

Une base de données de la fréquentation résultant du traitement des validations, afin de :

- quantifier et comprendre la montée en charge de la ligne,
- comparer les niveaux de fréquentation (établissement d'un serpent de charge par période et type de jour).

8. CRITERES D'APPRECIATION DE LA QUALITE DE SERVICE (INDICATEURS)

Au-delà des différentes obligations de qualité de service décrites ci-dessus, l'entreprise doit mettre en place le suivi de plusieurs indicateurs qui définissent les engagements prioritaires et soumis à incitation financière. Ils sont issus pour certains de la norme européenne relative à la qualité de service dans les transports. Les mesures de ces indicateurs sont effectuées par l'Entreprise ou un mandataire désigné par celle-ci.

Ces indicateurs sont les suivants :

- Régularité et temps d'attente,
- Information statique aux points d'arrêts,
- Disponibilité de l'information voyageur en temps réel aux points d'arrêts,
- Service rendu par le conducteur
- Etat et netteté intérieurs et extérieurs des véhicules

Ils sont définis en **Annexe n°4** dans les fiches indicateurs. Chaque fiche précise le service de référence, le montant du bonus-malus (celui-ci sera défini lors de la signature du contrat), la méthode et l'organisation de la mesure, ainsi que le calendrier de reporting.

Chacun de ces indicateurs est mesuré et soumis à incitation financière. Les séries statistiques seront transmises au STIF à titre d'information durant cette période. Les indicateurs donneront lieu à bonus malus dès l'année suivante dont les modalités de calcul sont fixées à l'article 24.

9. LA PROMOTION DU SERVICE

Si un nom commercial de ligne devait être mis en place, il sera choisi en concertation étroite avec le STIF qui décidera in fine du nom et en sera propriétaire ainsi que des noms de domaines associés.

Au-delà des actions générales d'information, de promotions et de communication qui sont réalisées en Île de France pour l'utilisation des Transports Publics, l'Entreprise a la responsabilité de proposer au STIF et de mettre en œuvre des actions spécifiques d'information, de promotion et de communication de la ligne objet de la présente consultation.

Ces actions ont pour objectif de faire connaître la ligne et les avantages qu'elle présente pour sa clientèle potentielle, dans le but d'accroître la fréquentation du service et incidemment de rappeler le rôle du STIF dans l'organisation des transports et plus particulièrement sur la création de cette ligne.

L'Entreprise présentera annuellement au STIF, pour validation son plan prévisionnel d'information, de promotion et de communication.

D'une façon plus générale, 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 le temps nécessaire à la consultation et à la réflexion du STIF, ainsi qu'un temps réaliste pour que les éventuelles modifications souhaitées par le STIF puissent être prises en compte.

Par ailleurs, le voyageur en Ile-de-France doit percevoir la cohérence et l'unité du système de 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. Il est donc nécessaire que l'entreprise soit systématiquement proactive sur ces questions, et qu'avant tout renouvellement, mise à jour, création de documents ou de mobiliers, la question de la présence de l'identité du STIF soit posée et qu'une proposition soit formulée dans ce sens au STIF.

IV.TARIFICATION APPLIQUEE

10. TARIFS ET CONDITIONS DE TRANSPORT

16. LA TARIFICATION APPLICABLE

Les tarifs applicables aux voyageurs sont ceux fixés par le STIF.

Les titres de transport acceptés ainsi que les conditions de transport relatives aux services de la ligne sont :

- Le Ticket t+ (à l'unité ou en carnet plein et demi-tarif),
- Le Ticket d'accès à bord.
- Le forfait carte Orange, Intégrale,
- Le forfait Solidarité Transport,
- Le forfait gratuité transport,
- Le forfait carte Imagin'R,
- La carte de circulation police
- Le forfait Mobilis,
- La carte scolaire,
- La carte Rubis,
- Le ticket Jeune week-end,
- Le Paris Visite.

Les titres forfait Gratuité Transport, Mobilis, Rubis, ticket Jeune week-end et Paris Visite seront acceptés et ne donneront pas lieu à des recettes voyageurs telles qu'elles sont définies et calculées à l'article 18.

17. VENTE ET CONTROLE DES TITRES DE TRANSPORT

Les voyageurs auront la faculté d'accéder aux véhicules, soit en présentant un titre de transport, soit en achetant un ticket d'accès à bord auprès du conducteur.

Les titres de transport peuvent être acquis dans les points de vente SNCF, RATP, auprès des entreprises d'OPTILE ou des dépositaires agréées, à l'exception des tickets d'accès à bord.

Tous les voyageurs doivent être en possession d'un titre de transport validé et/ou accompagné des justifications requises pour leur utilisation conformément aux indications figurant à l'intérieur des véhicules et aux conditions générales de vente et d'utilisation de ces titres.

Vente de la carte scolaire

1. L'Entreprise délivre aux élèves qui satisfont les critères d'éligibilité définis par décision du STIF, une carte scolaire permettant d'effectuer quotidiennement un aller-retour sur le trajet entre leur domicile et l'établissement scolaire fréquenté.

2. Un prix de référence est fixé pour la carte scolaire. Le prix de référence de la carte varie avec le nombre de sections parcourues par l'élève.

La revalorisation annuelle des prix de référence intervient par décision du STIF. La décision est prise généralement au 31 mars et au plus tard le 30 avril, afin de permettre aux départements de délibérer sur le montant de leur subvention et fixer ainsi la part parentale.

3. La part acquittée par les familles ou les tiers payant représente 35% du prix de référence, elle constitue le prix public.

Contrôles

L'Entreprise organisera régulièrement et de manière aléatoire, les contrôles nécessaires pour s'assurer que chaque voyageur présent dans le véhicule est muni d'un titre de transport valable et validé. La fréquence de ces contrôles devra au minimum permettre le respect des objectifs fixés à l'article 13 ci-dessus.

L'Entreprise adressera annuellement au STIF un compte rendu des contrôles précités.

V.REMUNERATION ET INTERESSEMENT DU TITULAIRE

11. REMUNERATION DU TITULAIRE

18. PRINCIPES GENERAUX RELATIFS A LA REMUNERATION

Un compte financier prévisionnel du service de référence est proposé, traduisant l'équilibre économique du contrat entre le STIF et l'Entreprise. Il comprendra 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, établi conformément à l'**Annexe 5** sur la base du bordereau de prix unitaires, sera annexé au contrat.

L'Entreprise perçoit des recettes voyageurs 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 voyageurs**, telles que calculées à l'article 19,
- **les recettes liées aux activités annexes** telles que décrites à l'article 20,
- les contributions versées par le STIF correspondants à :
 - la **contribution forfaitaire C1**, liée aux charges d'exploitation destinées à couvrir les obligations de service public, définie comme la différence entre, d'une part, le coût du service calculé sur la base du bordereau de prix et, d'autre part, la somme des montants de l'objectif de recettes voyageurs et des recettes annexes prévisionnelles ;
 - la contribution C2, égale à l'écart entre l'indexation de l'objectif de recettes voyageurs et les hausses tarifaires.

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 qualité du service produit, décrit à l'article 23,
- des pénalités sur l'exécution du contrat définies à l'article 26, notamment en cas de non-réalisation de l'offre kilométrique du service de référence

19. LES RECETTES VOYAGEURS

Modalités de détermination des recettes voyageurs

L'Entreprise doit être dotée de systèmes billettique et de remontées des validations magnétiques et télébillettiques fiables, sécurisés et auditable. Ces systèmes sont décrits à l'**Annexe n°12**.

Les recettes voyageurs sont déterminées à partir, d'une part, des tarifs et des prix annuels définis pour les abonnements, permettant de reconstruire une recette voyageurs « abonnements », et d'autre part, du trafic voyageurs mesuré par les validations réelles.

Les règles de calcul des recettes voyageurs reconstituées sont les suivantes :

- Pour les tickets en carnet, plein tarif et demi-tarif, et les tickets d'accès à bord :

$$RV1 = (P_{(t+; DT)} \times NV_{(t+; DT)}) + (P_{(t+; PT)} \times NV_{(t+; PT)}) + (P_{tab} \times NV_{tab})$$

Pour les trois types d'abonnements suivants :

- Pour les abonnements Intégrale, carte Orange et carte de circulation police,

$$RV2_{CO} = [P_{V_{CO}} + P_{S_{CO}} \times S_{ABO}] \times NV_{CO}$$

- Pour la carte Imagine'R :

$$RV2_{IMR} = [P_{V_{IMR}} + P_{S_{IMR}} \times S_{ABO}] \times NV_{IMR}$$

- Pour le Forfait Solidarité Transport :

$$RV2_{FST} = [P_{V_{FST}} + P_{S_{FST}} \times S_{ABO}] \times NV_{FST}$$

$$RV2 = RV2_{CO} + RV2_{IMR} + RV2_{FST}$$

- Pour les abonnements avec des tiers payants (carte scolaire) :

$$RV3 = \text{Participation voyageurs} + \text{Recettes tiers payant}$$

Avec :

$P_{(t+;PT)}$: prix ticket t+ plein-tarif ; $P_{(t+;DT)}$: prix du ticket t+ demi-tarif ; P_{lab} : prix du ticket d'accès à bord

P_v et P_s : prix voyageur et section par type d'abonnements, révisés annuellement par décision du STIF.

Au 1^{er} janvier 2009, les valeurs de P_v et P_s sont les suivantes :

- $P_{V_{CO}} = 0,0884 \text{ €}$, $P_{S_{CO}} = 0,2046 \text{ €}$
- $P_{V_{IMR}} = 0,0599 \text{ €}$, $P_{S_{IMR}} = 0,1385 \text{ €}$
- $P_{V_{FST}} = 0,0214 \text{ €}$, $P_{S_{FST}} = 0,0495 \text{ €}$

NV : nombre annuel de validations pour chaque type d'abonnements ; nombre annuel de tickets d'accès à bord ; nombre annuel **de premières validations pour les tickets t+ en carnet**

S_{ABO} : sectionnement moyen « abonnements » de la ligne. Il est identique pour tous les types d'abonnements.

Le sectionnement moyen S_{ABO} est fixé à 9 pour toute la durée du contrat.

La recette voyageur d'une carte scolaire correspond au prix public (35% de son prix de référence). La recette de l'année scolaire septembre n/juin n+1 est affectée à l'année n.

Les modifications des règles de calcul des recettes voyageurs en cours de contrat feront l'objet d'un avenant pour traiter leurs répercussions sur les objectifs de recettes voyageurs et sur la contribution forfaitaire C1.

Nombre de validations pris en compte

- Nombre de validations trimestriel

Le nombre de validations par catégorie de titre est basé sur les extractions des valideurs sur les mois et trimestres civils, les reports d'un trimestre à l'autre n'étant pas autorisé. Ce nombre trimestriel

correspond au nombre figurant dans la base des extractions fournie par le constructeur des équipements de validation.

Pour les contrôles, le STIF s'appuiera sur les remontées des données de validation telles que décrites à l'**Annexe n°12**. L'Entreprise devra justifier les écarts constatés.

- Régularisation annuelle et traitement des incidents

Les ajustements de la base des extractions sont autorisés après l'envoi de la déclaration trimestrielle uniquement dans le cas de récupération des données des valideurs et des pupitres en réparation chez le constructeur.

La déclaration de ces données et des montants correspondants est effectuée dans le cadre de la facture annuelle.

Calcul de l'objectif de recettes voyageurs

Pour chaque année du contrat, un objectif de recettes voyageurs est fixé selon les règles de calcul des recettes voyageurs détaillées ci-dessus.

A cet effet, l'Entreprise proposera une estimation du nombre de voyageurs réparti par catégorie de titres et des recettes attendues : RV1, RV2, RV3.

L'Entreprise expliquera sa méthode de détermination de la structure des titres et ses hypothèses de progressivité du trafic.

Le montant de l'objectif de recettes voyageurs annuel est revu au cours du contrat par l'actualisation des tarifs et des prix annuels, ($P_{(t+; PT)}$ P_{VABO} et P_{SABO}) et aux modifications du service de référence qui génèrent de nouvelles recettes voyageurs.

20. LES RECETTES ANNEXES

Les recettes annexes seront 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.

L'entreprise donnera une estimation annuelle de ces recettes compte tenu du niveau d'offre contractuelle et de ses estimations de trafic voyageurs.

Les recettes annexes seront indexées selon les modalités prévues pour la contribution C1.

21. LES CONTRIBUTIONS DU STIF

La contribution forfaitaire C1 couvrant les charges liées à l'exploitation est définie comme la différence entre, d'une part, le coût du service calculé sur la base du bordereau de prix et, d'autre part, la somme des montants de l'objectif de recettes voyageurs et des recettes annexes prévisionnelles.

Par ailleurs, le STIF versera à l'Entreprise :

1. La compensation de l'écart entre l'indexation des recettes voyageurs et les hausses tarifaires

La contribution C2 couvre l'écart entre l'objectif de recettes voyageurs indexé selon les modalités prévues pour la contribution C1 et le montant de l'objectif de recettes voyageurs actualisé des hausses tarifaires du STIF.

La méthode de calcul du taux d'évolution tarifaire est décrite dans **l'Annexe n°6**.

2. **Les recettes voyageurs** diminuées des recettes effectives collectées par l'Entreprise

L'Entreprise conserve les recettes de tickets d'accès à bord, des cartes scolaires et toute recette collectée et reversée éventuellement par une autre entreprise.

Le montant versé par le STIF correspond au **montant RV2** des recettes des abonnements faisant l'objet de validations tel qu'il est défini et calculé ci-dessus.

La contribution forfaitaire versée par le STIF est actualisée et versée à l'Entreprise selon les modalités définies à **l'Annexe 7**. Elles ne varient pas en fonction de recettes voyageurs perçues par l'Entreprise, sauf dans les cas de modifications significatives de l'offre ou de modifications de la tarification en cours d'exécution du contrat qui seront traitées par voie d'avenant.

22. ELEMENTS ATTENDUS

L'Entreprise proposera un compte financier prévisionnel sur toute la durée du contrat conformément à **l'Annexe 5** sur la base :

- des charges annuelles calculées à partir des coûts unitaires ;
- de l'objectif de recettes voyageurs et des recettes annexes prévisionnelles.

12. INTERESSEMENT DU TITULAIRE A LA QUALITE DU SERVICE

23. BONUS-MALUS DE QUALITE DE SERVICE

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 :

$$\text{Bonus} = \text{bonus maximum} \times \frac{(\text{Valeur} - \text{Objectif})}{(\text{Valeur Sup} - \text{Objectif})}$$

$$\text{Malus} = \text{malus maximum} \times \frac{(\text{Valeur} - \text{Objectif})}{(\text{Valeur Inf} - \text{Objectif})}$$

VI.FONCTIONNEMENT DU SERVICE : AUTRES OBLIGATIONS DU TITULAIRE

13. REALISATION DE L'OFFRE SE SERVICE

Sauf en cas de force majeure ou assimilable, tel que le droit de retrait pour cause de sécurité publique, l'Entreprise est tenue d'assurer l'offre de service définie contractuellement.

En cas de non réalisation, partielle ou totale, ponctuelle ou continue du service due à la défaillance de l'Entreprise, de ses prestataires, il sera appliqué une pénalité financière pour non réalisation de l'offre, telle que décrite à l'article 26.

Est considérée comme force majeure, toute circonstance ou fait extérieur aux Parties et indépendant de leur volonté, imprévisible, irrésistible ou qui ne peut être empêché par elles malgré leurs efforts

pour y remédier. Sont assimilés à des cas de force majeure, les aléas exceptionnels qu'il n'a pas été possible de programmer et/ou de surmonter malgré des efforts raisonnables, tels que de graves et subites perturbations dues à des mesures de police ou des travaux de voirie non programmés.

Dans les cas exposés ci-dessus, l'Entreprise entreprend le plus rapidement possible tous les efforts et diligences raisonnablement possibles pour limiter les effets de ces événements. Elle doit mettre en place des services de remplacement.

En toutes hypothèses, l'Entreprise doit signifier le plus rapidement possible au STIF toute interruption significative dans l'exploitation de la ligne, que cette dernière soit de son fait ou non, quelle qu'en soit l'origine, ainsi que des mesures qu'elle met en œuvre.

24. ENGAGEMENT DE SERVICE ET D'INFORMATION PAR L'ENTREPRISE EN CAS DE GREVE

1. Plan de transport adapté

Conformément à la loi 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 n°8**.

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 n°9**.

L'entreprise communiquera au STIF le mois suivant la période de grève les données quantitatives des remboursements voyageurs (nombre de remboursements par titre et la somme totale du remboursement en € HT).

4. Audits et contrôles

L'entreprise transmettra 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 pourront faire l'objet de missions d'audit à la demande du STIF. L'entreprise recevra communication des résultats obtenus.

25. MESURE DE LA REALISATION DE L'OFFRE DE REFERENCE

Le STIF assure le suivi de l'offre réalisée afin de mesurer le respect par l'Entreprise de ses engagements de production. La mesure de la réalisation de l'offre de référence porte sur la production kilométrique du service de référence, actualisée des modifications pérennes, (article 30)

Le calcul de l'activité kilométrique réelle de l'Entreprise sur la ligne se fonde sur un système déclaratif, établi par l'Entreprise, permettant d'identifier mensuellement les services non réalisés (ou réalisés en plus) par rapport au service de référence. Elle utilise à cet effet un tableau du type de celui présenté à **l'Annexe n° 11** (cette annexe sera complétée par le candidat retenu lors de la signature du contrat d'exploitation).

L'Entreprise s'engage à produire au STIF des récapitulatifs trimestriels et annuels de ces décomptes, au plus tard le 30 du mois suivant chaque trimestre.

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 taux de non réalisation qui en résulte au regard de l'offre contractuelle contenue dans le service de référence, conformément à l'**Annexe n°2**.
- d'identifier et de quantifier les causes de non réalisation de l'offre en distinguant :
 - o les causes dites de « type A » et notamment l'indisponibilité du personnel, les incidents matériels et les aléas normaux de circulation ;
 - o les cas spécifiques des grèves dans l'Entreprise (« type B ») ;
 - o les cas de force majeure et assimilés (« type C »).

En cas de mise en œuvre de moyens de substitution, les courses sont réputées faites.

26. PENALITES POUR NON REALISATION DE L'OFFRE DE REFERENCE

Des pénalités sont appliquées pour non réalisation dans les cas de type A.

L'Entreprise encourt une pénalité pour non réalisation de l'offre (**Annexe n°10**) pour chaque course X km non faite en totalité (KCC).

La pénalité est proportionnelle au kilométrage de la course. Elle est égale à 3 euros HT par KCC. Dans une limite de 1% de non réalisation globale sur l'année, la pénalité est diminuée de moitié, à 1,5 euro HT par KCC.

14. MODIFICATIONS DE L'OFFRE DE SERVICE

27. PRINCIPES GENERAUX POUR L'EVOLUTION DE L'OFFRE

Il s'agit d'une ligne nouvelle. L'offre doit pouvoir s'adapter en fonction du rythme de montée en charge du trafic. Au cours de la première année d'exploitation les parties conviennent de dresser un bilan et le cas échéant d'ajuster l'offre par rapport à la demande.

Par la suite, les modifications de services à la hausse ou à la baisse seront conçues et réalisées dans les conditions ci-après et feront l'objet d'une décision du STIF avec ou non ajustement du service de référence.

Le service de référence peut être modifié de façon temporaire ou pérenne.

28. MODIFICATIONS TEMPORAIRES

Sans incidence financière

Dans les cas de travaux ponctuels effectués sur la voirie (ou de toute autres difficultés routières temporaires), des modifications pourront être apportées au fonctionnement des services. Ces modifications porteront selon les cas sur l'implantation de certains points d'arrêts, sur des modifications d'itinéraires, éventuellement sur certaines adaptations des horaires. L'entreprise en avertira le STIF par courrier.

Dans les cas d'urgence non prévus, l'Entreprise prendra les mesures d'adaptation qu'elle estimera nécessaires, et en avertira sans délais le STIF.

Avec incidence financière

Les modifications temporaires de l'offre de référence pouvant éventuellement conduire à une modification de l'offre de référence avec incidence financière relèvent de deux causes distinctes :

- en cas de travaux longs perturbant significativement la réalisation de l'offre de référence,
- en cas de renforcements d'offre décidés par le STIF et liés à des événements exceptionnels.

La décision de modification de l'offre de référence est prise par le STIF ainsi que leur impact financier (cf bordereau n°9 de la maquette de charge).

29. MODIFICATIONS PERENNES

Le STIF peut demander des modifications à la consistance et aux modalités d'exploitation des services.

Concernant les points d'arrêt, le STIF pourra demander un à deux points d'arrêt supplémentaires en début ou en cours de contrat sans que les unités d'œuvre ne soient remises en cause.

Ces modifications consistent notamment à une augmentation de la fréquence justifiée par les niveaux de trafic, mais également à des modifications d'amplitudes permettant de répondre mieux à une demande des voyageurs. L'objectif de trafic et la rémunération seront modifiés en conséquence. Si ces modifications majorent les charges du contrat initial de plus de 30%, toutes choses égales par ailleurs, les modifications feront l'objet d'un avenant aux documents contractuels (projet de contrat et annexes concernées par les modifications).

15. INFORMATIONS RECIPROQUES

Les Parties 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 les difficultés rencontrées.

L'Entreprise doit répondre dans un délai raisonnable à toute demande d'information émanant du STIF. Elle s'engage en outre à porter à brefs délais à la connaissance du STIF tout incident grave (accident de la circulation, problème social grave, difficultés sur les équipements ou installations, problèmes de sécurité..) qui, par sa portée, est susceptible d'avoir des incidences de quelque nature que ce soit sur le service. Lorsque l'information est verbale, elle doit être confirmée par un écrit.

L'Entreprise s'engage également à transmettre au STIF les informations décrites aux articles suivants,

Toutes les informations transmises par l'Entreprise au STIF sont communiquées sur fichier informatique facilement exploitable et par voie électronique à la demande du STIF.

31. INFORMATION ANNUELLE ET RAPPORT ANNUEL D'ACTIVITE

Au plus tard au 31 janvier suivant l'année de mise en service, l'Entreprise communique :

- les éléments de trafic, de recettes, l'état du parc et tout autres éléments permettant au STIF de s'assurer de la bonne exécution du contrat.

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 ainsi qu'une analyse de la qualité de service.

L'Entreprise devra 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.

Ce rapport comprendra notamment :

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.

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 directes 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 ...).

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.

Compte rendu technique.

- l'état des travaux réalisés par l'Entreprise au cours de l'exercice ;

- L'état des travaux envisagé par elle et l'état de vieillissement des équipements constaté et prévisible sur l'exercice à venir ;

- Un bilan des moyens matériels engagés. Celui-ci devra comprendre un compte-rendu détaillé des cessions et acquisitions de biens (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.

A la demande du STIF et sous réserve de confidentialité, l'Entreprise transmettra avec 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 échué ;
- un tableau faisant apparaître le nombre des départs et des recrutements lors de l'année échué ;
- un récapitulatif des maturités, taux et amortissements des lignes d'emprunts (bancaires ou autres).

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.

16. CONTRÔLE

32. PRINCIPES

Le STIF dispose d'un pouvoir de contrôle sur les conditions d'exécution par l'Entreprise des obligations de service public liées au présent contrat.

Le STIF peut effectuer ou faire effectuer à tout moment des enquêtes, audits ou contrôles portant sur :

- le fonctionnement du service ;
- ses performances notamment en termes de qualité, pour des mesures complémentaires à celles prévues dans le cadre du dispositif de qualité mis en place en application de l'article n°8 ci-dessus;

L'information transmise par l'Entreprise et ses méthodes d'élaboration, notamment en matière de mesures de la qualité de service, et d'élaboration du Rapport Annuel d'Activité.

Le STIF peut également procéder à tout moment à des contrôles inopinés.

33. MODALITES PRATIQUES

Ces enquêtes, audits ou contrôles sont effectuées soit par le STIF, soit par l'Entreprise elle-même à la demande du STIF et après accord de celle-ci.

Dans le cas où ils sont effectués par le STIF, celui-ci peut avoir recours à des organismes de contrôle extérieurs et choisis par lui. La procédure de contrôle est alors définie de manière indépendante par ces organismes, en accord avec le STIF. Les méthodes de contrôle mises en œuvre et ses résultats s'imposent dans tous les cas à l'Entreprise. Le STIF prend à sa charge le coût de ces enquêtes, audits ou contrôles.

Dans le cas où ils sont effectués par l'Entreprise par ses moyens propres, celle-ci n'en répercute pas le coût au STIF. L'enquête est réalisée dans des conditions validées par le STIF.

Les enquêtes et audits, font l'objet d'une information préalable de l'entreprise dans un délai raisonnable.

Les résultats des enquêtes, audits et contrôles sont obligatoirement communiqués à l'autre Partie, dans un délai raisonnable fixé d'un commun accord.

Dans les cas où les résultats de ces enquêtes, audits et contrôles ne seraient pas conformes à ceux que l'Entreprise obtient par ses propres mesures, notamment en matière de mesure de la qualité de service et de pénalités, un débat contradictoire est engagé entre les deux parties dans le mois qui suit la remise des résultats.

17. ASSURANCE

34. RESPONSABILITE

L'Entreprise assure l'exploitation des services qui lui sont confiés par le présent contrat dans le respect de la législation et de la réglementation en vigueur et, notamment, de celle touchant à la sécurité.

A ce titre, elle est responsable vis à vis des voyageurs et des tiers, des dommages occasionnés par le fonctionnement du service et contractuellement vis-à-vis ou STIF.

L'Entreprise garantit le STIF contre toute action en responsabilité susceptible de résulter du mauvais fonctionnement des moyens d'exploitation.

35. 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 glace et 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 devra justifier de la souscription de ces polices dans les 45 jours à compter de la prise d'effet du présent contrat.

Le STIF pourra exiger à tout moment la preuve du paiement régulier des primes à leur date normale d'échéance.

Il sera d'autre part stipulé dans les polices :

- Que les compagnies d'assurances ne pourront se prévaloir de déchéance pour retard dans le paiement des primes de la part de l'Entreprise qu'un mois après la notification au STIF de ce défaut de paiement. Le STIF aura la faculté de se substituer à l'Entreprise défaillante pour effectuer ce paiement, sans préjudice de recours contre ce dernier; l'obligation d'informer le STIF du défaut de paiement est à la charge de l'assureur.
- Que l'indemnité versée par la compagnie d'assurance devra être intégralement affectée 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 seront 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 devront débiter immédiatement après le sinistre, sauf cas de force majeure ou impossibilité liées aux conditions d'exécution des expertises. L'Entreprise ne pourra prétendre à aucune indemnité pour plus-values éventuelles résultant de ces travaux.

Les parties devront prendre 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 renonce à tout recours contre le STIF pour tous les dommages évoqués aux présentes et réciproquement.

18. FIN DE CONTRAT

Le présent contrat court de la date du contrat jusqu'au 31 décembre 2016.

La fin normale du contrat, n'ouvre droit à aucune indemnité à la charge de l'une ou l'autre des parties.

Sauf dispositions législatives et réglementaires en vigueur au moment de l'expiration, aucune clause concernant la reprise du personnel ou de versement d'une quelconque indemnité, ne pourra être invoquée à l'encontre du STIF ou de la nouvelle société qui deviendrait éventuellement nouvellement attributaire du même service.

37. RESILIATION - DECHEANCE

Résiliation de droit

Le STIF se réserve la possibilité de résilier le contrat, sans mise en demeure et sans indemnité, dans les cas suivants :

- dissolution de la société,
- mise en liquidation des biens,
- radiation du registre des entreprises de transport,
- non respect des capacités professionnelles et financières prévues par le décret du 3 juillet 1992,
- perte de l'honorabilité professionnelle prévue par le décret du 3 juillet 1992,
- cession du bénéfice du contrat et de l'exploitation à un tiers, sans autorisation du STIF,
- non exploitation du service.

Déchéance

L'Entreprise peut être déchue du bénéfice du contrat, sans indemnisation, notamment dans les cas suivants :

- fraude et malversation de sa part dans le cadre de l'exécution de ce contrat,
- inobservation de la réglementation du travail,

- inobservation grave ou transgression répétée des conditions d'exploitation des services, ou de toutes dispositions législatives et réglementaires relatives au domaine des transports,
- interruption de tout ou partie du service pendant une période de plus de cinq jours consécutifs, sauf cas de force majeure,
- si du fait du transporteur, la sécurité vient à être compromise, notamment par défaut d'entretien du matériel.

La déchéance est prononcée par le STIF, après mise en demeure de l'Entreprise de remédier aux fautes constatées.

Résiliation unilatérale

Le STIF peut résilier unilatéralement le présent contrat à tout moment pour des motifs d'intérêt général. Cette résiliation devra être notifiée à l'Entreprise par lettre recommandée avec accusé de réception et moyennant un préavis de 6 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 pourra résilier le contrat moyennant un préavis de douze mois à tout moment des présentes, sans préjudice des dommages et intérêts auxquels celui-ci pourrait être tenu par ailleurs.

38. REGLEMENT DES CONTESTATIONS

Toutes les difficultés auxquelles pourrait donner lieu l'exécution du présent contrat seront jugées par le Tribunal Administratif de Paris compétent.

Durant le délai que pourra exiger l'intervention du jugement, l'exécution du contrat sera poursuivie à moins que la personne responsable du contrat, représentant l'autorité organisatrice n'en ordonne expressément la suspension.

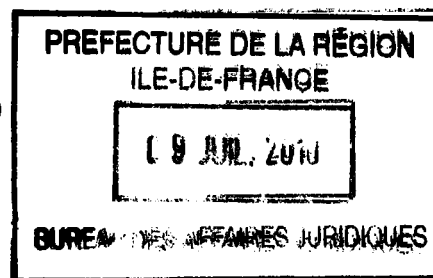
Fait à Paris le

Pour le Stif

Pour l'entreprise

Délibération n° 2010/0389

Séance du 7 juillet 2010



**SERVICE DE NAVETTES ENTRE « GARE DE PONT DE RUNGIS
ET LES AEROGARES D'ORLY OUEST ET SUD »**

AVENANT DE PROLONGATION

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le rapport n° 2010/0389 ;
- VU** l'avis de la commission de l'offre de transport du 1^{er} juillet 2010 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : L'avenant n°1 à la convention signée le 17 août 2006 pour l'exploitation des navettes entre « Gare de Pont de Rungis et les aéroports d'Orly Ouest et Sud » est approuvé.

ARTICLE 2 : La Directrice Générale est autorisée à signer l'avenant visé à l'article 1 et annexé à la présente délibération, avec BIEVRE BUS MOBILITES.

ARTICLE 3 : la Directrice Générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JP HUCHON', written over the printed name.

AVENANT N° 1

AU CONTRAT D'EXPLOITATION du 17 août 2006

Service de Navettes entre « Gare de Pont de Rungis
et les Aéroports d'Orly Ouest et Sud »

« Ligne 020 820 001 »

Entre :

LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39bis-41, rue de Châteaudun à Paris (9^{ème}), n° SIRET 287 500 078 00020, représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD, en vertu de la délibération n°2010 [REDACTED] du 7 juillet 2010,

ci-après désigné « le STIF »,

Et :

BIEVRE BUS MOBILITES, Société par Actions Simplifiée au capital de 153 574 euros, immatriculée au registre du commerce de Evry sous le numéro 622 006 443, dont le siège social est situé 15, avenue Ampère, BP 23, 91320, Wissous, représentée par Monsieur Bertrand MARQUET, son Directeur, dûment habilité,

ci-après désigné « L'Exploitant »,

Le STIF et l'Exploitant étant ensemble désignés ci-après soit la ou les « Parties ».

Préambule

Conformément à la délibération du conseil du STIF en date du 5 juillet 2006, la convention d'exploitation de navettes entre « Gare de Pont du Rungis et les Aéroports d'Orly Ouest et Sud » a été signée entre le STIF et la Société Bièvre Bus Mobilité, pour une période de quatre ans et arrive à échéance le 31 Août 2010.

Conformément aux dispositions de l'article 22 de la convention d'exploitation précitée, cette dernière peut être prolongée par avenant dans l'hypothèse d'un retard de mise en service de la ligne de tramway « Villejuif – Juvisy-sur-Orge ».

Eu égard aux délais nécessaires pour la mise en service de ladite ligne et afin d'assurer la continuité du service public, les parties se sont rapprochées et ont convenu de la prolongation de la convention d'exploitation.

Compte tenu de ce qui précède, il a été convenu :

Article 1^{er} : La convention conclue pour l'exploitation du service de Navettes entre « Gare de Pont de Rungis et les Aéroports d'Orly Ouest et Sud » est prorogée à compter du 1^{er} Septembre 2010 jusqu'à la date de mise en service commerciale de la ligne de Tramway « Villejuif – Juvisy-sur-Orge » (Date prévisionnelle avril 2013). La convention d'exploitation prendra fin à compter de cette date.

Article 2 : L'annexe 1, relative à la fiche horaire, est modifiée afin de transformer huit (8) courses partielles en courses pleines, à compter du 1 Septembre 2010. L'annexe 1 modifiée est annexée au présent avenant.

Article 3 : La rémunération de l'exploitant prend en compte la modification du service telle que définie à l'article 2 du présent avenant. Le coût annuel du service complémentaire est de 2 645,22 euros HT.

Article 4 : Toutes les clauses de la convention d'exploitation en date du 17 Août 2006 non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, restent applicables de plein droit.

Fait à Paris, en deux exemplaires originaux, le

Pour le STIF.

Pour l'Exploitant

Madame Sophie MOUGARD
Directrice générale

Monsieur Bertrand Marquet
Directeur

Annexe à l'avenant n°1 : navettes entre " Gare de Pont de Rungis et les aéroports d'Orly Ouest et Sud"

FICHE HORAIRE

BUS 1														
Service N°	1	1	1	1	1	1	1 + 41	1 + 41	1	1	1	1	1	1+3
Code ligne	1	3	5	8	11	13	15	18	21	24	27	29	31	33
Départ RUNGIS			5:33	6:18	6:48	7:18	7:48	8:18	8:48	9:18	9:48	10:18	10:49	11:19
ORLY OUEST			5:40	6:25	6:55	7:25	7:55	8:25	8:55	9:25	9:55	10:25	10:56	11:26
ORLY SUD	4:34	5:04	5:50	6:35	7:05	7:35	8:05	8:35	9:05	9:35	10:05	10:35	11:05	11:35
Arrivée RUNGIS	4:41	5:11	5:57	6:42	7:12	7:42	8:12	8:42	9:12	9:42	10:12	10:42	11:12	11:42

Service N°	3	3	3	3	3	3	3	3 + 43	3 + 43	3	3	3	3+5	5
Code ligne	37	39	41	43	48	49	52	55	57	59	61	63	65	69
Départ RUNGIS	11:49	12:19	12:49	13:19	13:49	14:19	14:49	15:19	15:49	16:19	16:49	17:18	17:48	18:18
ORLY OUEST	11:56	12:26	12:56	13:26	13:56	14:26	14:56	15:26	15:56	16:26	16:56	17:25	17:55	18:25
ORLY SUD	12:05	12:35	13:05	13:35	14:05	14:35	15:05	15:34	16:04	16:34	17:04	17:34	18:04	18:34
Arrivée RUNGIS	12:12	12:42	13:12	13:42	14:12	14:42	15:12	15:41	16:11	16:41	17:11	17:41	18:11	18:41

Service N°	5	5	5	5	5	5	5	5 + 44	5 + 44	5	5	5	5
Code ligne	71	73	75	77	79	81	83	86	89	91	93	94	95
Départ RUNGIS	18:48	19:19	19:49	20:19	20:49	21:19	21:48	22:18	22:48	23:18	23:48	0:18	0:49
ORLY OUEST	18:55	19:26	19:56	20:26	20:56	21:26	21:55	22:25	22:55	23:25	23:55	0:25	0:56
ORLY SUD	19:04	19:34	20:03	20:33	20:56	21:26	21:55	22:25	22:55	23:25	23:55	0:25	
Arrivée RUNGIS	19:11	19:41	20:10	20:40	20:56	21:26	21:55	22:25	22:55	23:25	23:55	0:25	

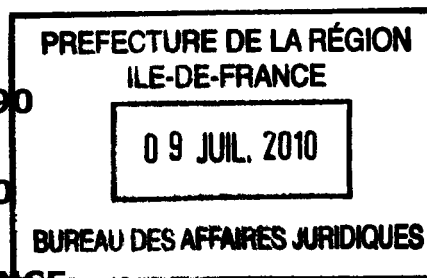
BUS 2														
Service N°	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2 + 41	2 + 41	2	2	2
Code ligne	2	4	6	7	9	10	12	14	16	19	25	26	28	30
Départ RUNGIS				5:48		6:33	7:03	7:33	8:03	8:33	9:03	9:33	10:03	10:33
ORLY OUEST				5:55		6:40	7:10	7:40	8:10	8:40	9:10	9:40	10:10	10:40
ORLY SUD	4:49	5:19	5:34	6:05	6:20	6:50	7:20	7:50	8:20	8:50	9:20	9:50	10:20	10:50
Arrivée RUNGIS	4:56	5:26	5:41	6:12	6:27	6:57	7:27	7:57	8:27	8:57	9:27	9:57	10:27	10:57

Service N°	2+4	4	4	4	4	4	4	4 + 43	4 + 43	4	4	4	4	4+6
Code ligne	32	35	38	40	42	44	47	51	54	56	58	60	62	64
Départ RUNGIS	11:03	11:34	12:04	12:34	13:04	13:34	14:04	14:34	15:04	15:34	16:04	16:34	17:04	17:33
ORLY OUEST	11:10	11:41	12:11	12:41	13:11	13:41	14:11	14:41	15:11	15:41	16:11	16:41	17:11	17:40
ORLY SUD	11:20	11:50	12:20	12:50	13:20	13:50	14:20	14:50	15:19	15:49	16:19	16:49	17:19	17:49
Arrivée RUNGIS	11:27	11:57	12:27	12:57	13:27	13:57	14:27	14:57	15:26	15:56	16:26	16:56	17:26	17:56

Service N°	6	6	6	6	6	6	6	6 + 44	6 + 44	6	6	6
Code ligne	67	70	72	74	76	78	80	82	87	88	90	92
Départ RUNGIS	18:03	18:33	19:03	19:34	20:04	20:34	21:04	21:33	22:03	22:37	23:07	23:37
ORLY OUEST	18:10	18:40	19:10	19:41	20:11	20:41	21:11	21:40	22:10	22:44	23:14	23:44
ORLY SUD	18:19	18:49	19:19	19:48	20:18	20:48	21:18	21:48	22:18	22:48	23:18	
Arrivée RUNGIS	18:26	18:56	19:26	19:55	20:25	20:55	21:25	21:55	22:25	22:55	23:25	

Délibération n°2010/0390

Séance du 7 juillet 2010



**DELEGATION DE COMPETENCE
A LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION
GRAND PARIS SEINE OUEST
POUR L'ORGANISATION DE DESSERTES DE NIVEAU LOCAL**

**Services Réguliers Locaux de Boulogne-Billancourt, Chaville,
Issy-les-Moulineaux, Meudon et Vanves**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France, modifiée notamment par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile de France ;
- VU** la délibération du conseil du STIF n° 2007/0048 du 14 février 2007 relative aux dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n° CC2010/06/53 du 24 juin 2010 du Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération Grand Paris Seine Ouest ;
- VU** le rapport n° 2010/0390 ;
- VU** les avis de la commission de l'offre de transport du 1^{er} juillet 2010 et de la commission économique et tarifaire du 2 juillet 2010 ;

CONSIDERANT que l'article 5 de la loi n°2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports est venu profondément modifier le régime juridique des services de transports publics de voyageurs en Ile-de-France ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La Communauté d'Agglomération de Grand Paris Seine Ouest reçoit délégation de compétence du Syndicat des Transports d'Ile de France pour l'organisation et la mise en place de dessertes de niveau local, de type service régulier local, telle que décrite ci-dessous :

- Service régulier local de Boulogne-Billancourt, nommé SUBB, comprenant une boucle Nord et une boucle Sud ;
- Service régulier local de Chaville, nommé Chavilbus, comprenant le circuit Chavilbus Bleu et le circuit Chavilbus Rouge ;

.../...

- Service régulier local d'Issy-les-Moulineaux, nommé TUVIM, comprenant le circuit centre-ville, le circuit Saint-Germain et le circuit des Epinettes ;
- Service régulier local de Meudon, nommé TIM, comprenant la desserte en boucle de Meudon ;
- Service régulier local de Vanves, nommé Navette de Vanves, comprenant un circuit court du matin, un circuit journée et un circuit court du soir.

ARTICLE 2 : La convention de délégation de compétence du Syndicat des Transports d'Ile de France à la Communauté d'Agglomération Grand Paris Seine Ouest pour l'organisation et la mise en place de dessertes de niveau local, telle que définie à l'article 1^{er} de la présente délibération, est approuvée.

ARTICLE 3 : La participation du STIF au financement des dessertes de niveau local de Grand Paris Seine Ouest est de 253 000 € TTC (valeur 2010), en année pleine ; elle est revalorisée chaque année selon la formule fixée dans la convention de délégation de compétence visée à l'article 2.

ARTICLE 4 : La directrice générale est autorisée à signer la convention visée à l'article 2 de la présente délibération.

ARTICLE 5 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON



Convention de délégation de compétence en matière de services réguliers locaux

ENTRE :

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 41 avenue de Châteaudun à Paris (9^{ème}) (n° SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa Directrice Générale Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n° _____ du _____, ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- La Communauté d'agglomération GRAND PARIS SEINE OUEST, ayant son siège 2 rue de Paris à MEUDON (92190), et représentée par Monsieur le Président de la Communauté d'agglomération, en vertu de la délibération n° _____ du _____, ci-après désignée « l'autorité organisatrice de proximité » ou « l'AOP »,

D'AUTRE PART

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France, modifiée notamment par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, notamment son article 16,
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2007/0048 du 14 février 2007 sur les dessertes de niveau local,
- VU** la délibération du Conseil communautaire de la Communauté d'agglomération GRAND PARIS SEINE OUEST n° _____ du _____, ; (AOP)

PREAMBULE

La présente convention s'inscrit dans le cadre de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, modifiée par la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.

Dans ce cadre les parties à la présente convention entendent organiser la délégation de compétence permise entre le STIF et l'Autorité Organisatrice de Proximité (AOP) par l'article 1^{er} de l'ordonnance modifiée du 7 janvier 1959 et par le décret du 10 juin 2005.

En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Ile-de-France, le STIF peut organiser des services réguliers locaux.

Conformément à l'article 1^{er}-II, alinéa 6, de l'ordonnance précitée, le STIF peut, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, déléguer tout ou partie de ses attributions, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités locales ou à leurs groupements, autorités organisatrices de proximité, dans le cadre d'une convention.

Cette délégation de compétence s'inscrit dans une volonté d'améliorer l'offre de transport et de mieux répondre aux attentes des usagers.

Dans cette optique, la délégation de compétence consentie par le STIF à l'AOP a notamment pour objectif de favoriser l'adéquation entre l'offre et la demande de transport, de renforcer la qualité de service et de permettre une allocation des ressources plus proche des besoins locaux.

Titre I - DISPOSITIONS GENERALES

Article 1 - Objet

La présente convention a pour objet de définir les compétences déléguées par le STIF à l'AOP en matière de service régulier local, ainsi que les modalités juridiques et financières de cette délégation de compétence.

La délégation de compétence porte sur les services dont la liste figure à l'Article 5.1 -. Elle n'emporte pas délégation de compétence sur l'ensemble du territoire de l'AOP. En cas de nouveaux services à créer, le périmètre de la présente délégation pourra être élargi par avenant.

Le STIF délègue à l'AOP les compétences définies à l'Article 5.2 -. Ces compétences sont principalement de définir le contenu du service, d'en organiser la mise en œuvre et d'en désigner l'exploitant. Il est rappelé que compte tenu de la compétence générale du STIF qui demeure dans tous les cas Autorité Organisatrice des Transports de premier rang, la présente convention de délégation n'emporte pas transfert complet de compétences au bénéfice de l'AOP. Le STIF demeure notamment autorité coordinatrice de l'offre de transport et responsable de la politique tarifaire et des politiques intermodales. En outre, la présente convention, d'une durée limitée, est réversible : à son terme, ou en cas de résiliation prévue à l'Article 14 -, le STIF reprend la responsabilité de l'ensemble des compétences déléguées.

Article 2 - Durée

La présente convention est conclue pour une durée de 6 ans à compter de sa date de notification par le STIF.

Article 3 - Principes généraux

Article 3.1 - Principe d'exclusivité de l'AOP

Dans les limites fixées à la présente convention et, sauf dispositions législatives et réglementaires contraires, les compétences déléguées sont, pendant la durée de la présente convention, exclusivement exercées par l'AOP.

Article 3.2 - Principe de coopération et de transparence

Les parties mettent tout en œuvre pour assurer une coopération et une transparence permanente dans l'exécution de la présente convention.

L'AOP informe régulièrement le STIF des conditions d'exercice des compétences déléguées et le cas échéant des problèmes rencontrés à cette occasion. Elle produit chaque année avant le 1^{er} juillet au STIF un rapport d'exercice des compétences déléguées conformément aux dispositions de l'Article 10 -.

Article 4 - Droits et obligations du STIF

Le STIF, en tant qu'autorité organisatrice, est garant de la politique régionale des transports et en assure la cohérence :

- Il établit et tient à jour le plan régional des transports, après avis des collectivités locales et de leurs groupements.
- Il définit la politique tarifaire, décide la création des titres de transport et fixe les tarifs.
- Il définit les conditions générales d'exploitation et des règles minimales en matière de qualité de service. Ces obligations trouvent leur traduction dans le cahier des charges relatif à l'exploitation de services réguliers locaux figurant en Annexe I de la présente convention.
- Il contrôle ponctuellement les conditions d'exploitation des services.
- Il coordonne la modernisation du système de transport collectif francilien et garantit le caractère intermodal des systèmes.
- Il définit, assure ou fait assurer l'information multimodale.
- Il définit les principes de mise en œuvre de la loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux.
- Il définit et met en œuvre sa politique de communication.
- En contrepartie des compétences déléguées, le STIF :
 - participe au financement des services en fonction de critères d'éligibilité aux financements et de modalités définis au Titre II - de la présente convention,
 - contrôle l'exécution de la présente convention ; en particulier évalue avec l'AOP les conditions de mise en œuvre ainsi que les conditions d'exécution des conventions passées avec le ou les exploitants de transport,
 - étudie toute demande de modification de la présente convention permettant notamment un meilleur exercice de la compétence déléguée,
 - propose des solutions en cas de différends avec les exploitants.

Article 5 - Droits et obligations de l'AOP

Article 5.1 - Services faisant l'objet de la délégation de compétence

En vertu de la présente convention, l'AOP est responsable de l'organisation des services réguliers locaux décrit(s) ci-dessous :

Il s'agit d'un réseau de transport intercommunal, comportant aujourd'hui 5 services :

- TUVIM

- TIM
- SUBB
- Navette de Vanves
- Chavilbus

Chacun de ces services est décrit dans l'annexe I à la présente convention.

Article 5.2 - Compétences déléguées

L'AOP s'engage à assurer les compétences suivantes qui lui sont déléguées par le STIF :

- La mise en service des services visés au 5.1 (entrée en vigueur des futurs contrats) au 1^{er} janvier 2011.
- L'exploitation des services, soit directement en régie, soit par une entreprise ou une association ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'AOP après mise en concurrence, selon les modalités fixées à l'Article 5.3 - et à l'Annexe I.
- Le financement des services, avec le cas échéant le concours du STIF, sur la base des modalités fixées à l'Article 8.
- Le suivi et le contrôle de l'exécution des services en particulier dans le respect du cahier des charges annexé à la présente convention.
- L'examen des mesures d'amélioration possibles du service rendu en matière de création, modification ou suppression d'offre de transport ou de qualité de service, selon les modalités fixées à l'Annexe I.
- Le respect par les entreprises de transport des règles de sécurité applicables aux systèmes qu'elles exploitent.
- Le cas échéant, l'adaptation des systèmes de validation télébillettiques aux évolutions des spécifications régionales.

Dans le cadre de ses relations avec le STIF, l'AOP s'engage en outre à :

- Informer le STIF de tout événement majeur concernant l'exécution du service susceptible d'avoir un impact sur la continuité du service et la sécurité des personnes,
- Etablir un rapport annuel au STIF sur l'exécution du présent contrat conformément à l'Article 10 et sur l'usage du service (rapport d'exercice des compétences déléguées),
- Définir et mettre en œuvre une politique et des actions de communication et promotion des services délégués qui soit cohérente avec la politique de communication du STIF.

Article 5.3 - Désignation de l'exploitant et mise en service

Pour l'exploitation des services pour lesquels elle a reçu délégation de compétence par la présente convention, l'AOP décide, conformément à l'article 7-II de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 (LOTI) :

- soit d'exploiter le (les) service(s) en régie,
- soit de confier par la signature d'une convention à durée déterminée l'exploitation du (des) service(s) à une entreprise ou une association après une procédure de mise en concurrence.

Dans le second cas, il appartient à l'AOP de mettre en œuvre dans sa globalité, selon les dispositions législatives et réglementaires en vigueur et sous sa responsabilité, la procédure de passation de la convention d'exploitation. Dans ce cadre, elle s'engage à rechercher le meilleur rapport qualité/coût.

La convention passée entre l'AOP et le transporteur doit être transmise au STIF pour information dans le mois suivant la notification au transporteur. Sa durée ne peut excéder le terme de la présente convention.

Afin que le STIF puisse tenir à jour le plan régional des transports conformément à l'article 4 de la présente convention, l'AOP s'engage à transmettre au STIF :

- En cas de régie :
 - la délibération mettant en place ladite régie,
 - l'inscription au registre des transports de la régie.
- En cas de convention avec un tiers :
 - La délibération approuvant le choix de l'exploitant ainsi que les modalités d'exploitation du(des) service(s) et autorisant l'AOP à signer ladite convention,
 - La convention exécutoire signée des parties accompagnée de l'acte constatant son entrée en vigueur.
- En cas de régie et de convention avec un tiers :
 - L'acte justifiant la date de mise en service du(des) service(s),
 - Tous les autres actes que l'AOP estimera utile de devoir transmettre au STIF ou que le STIF demandera expressément à l'AOP.

Article 5.4 - Retard dans la mise en service

Dans l'hypothèse où l'AOP ne respecterait pas la date de mise en service prévue à l'article 5.2, elle prévient sans délai le STIF afin que les parties se rapprochent pour envisager :

- Soit un report de la date de mise en service par la conclusion d'un avenant à la présente convention,
- Soit la résiliation de la présente convention dans le cadre des dispositions de l'article 14.2 ; dans cette hypothèse les parties ne sont pas tenues de respecter le préavis de 8 mois.

Titre II - TARIFICATION ET FINANCEMENT DU SERVICE

Article 6 - Tarification applicable

6-1. La tarification applicable aux services suivants est la gratuité :

- TUVIM
- Navette de Vanves
- SUBB

Toute modification des règles tarifaires devra faire l'objet d'un avenant, sous réserve du respect des conditions techniques nécessaires à leur application.

6-2. La tarification applicable aux services suivants est la tarification francilienne :

- Chavilbus
- TIM

Les services sont accessibles avec les produits tarifaires suivants :

- Les forfaits d'une durée égale ou supérieure à une semaine autres qu'Émeraude et Rubis,
- La carte Émeraude pour les dessertes situées dans Paris et la carte Rubis et la carte Améthyste pour les dessertes situées hors Paris,
- Les forfaits journaliers et touristiques,
- Les tickets t+ et les tickets d'accès à bord.

En outre, l'AOP est autorisée à mettre en place une billetterie spécifique au voyage, la valeur du billet au voyage vendu à l'unité étant égale à celle du ticket t+ vendu à l'unité.

Les recettes tarifaires, perçues avec le système de billetterie, représentent la contribution des voyageurs au financement des services décrits dans la présente convention.

Toute modification des règles tarifaires devra faire l'objet d'un avenant, sous réserve du respect des conditions techniques nécessaires à leur application.

L'AOP s'engage par ailleurs à ne pas appliquer de réductions, par rapport aux tarifs fixés, qui ne seraient pas mentionnées dans la présente convention.

La révision des tarifs spécifiques voyageurs est décidée annuellement par le STIF.

La sécurité et l'interopérabilité du système télébillettique d'Ile-de-France, appelé « système NAVIGO », sont organisées dans une charte appelée « Charte du système télébillettique NAVIGO ».

L'AOP adhère à la charte du système télébillettique NAVIGO, jointe en Annexe II de la présente convention, et s'engage à la respecter.

L'AOP mandate le STIF pour se faire représenter au sein des comités mentionnés dans la charte.

Elle s'engage en outre, à faire respecter la dite charte par toute personne, physique ou morale, qu'elle autorise à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du système NAVIGO, en intégrant des dispositions en ce sens dans les contrats qu'elle passe avec ces personnes.

Article 7 - Financement par l'AOP

7-1. S'agissant des services organisés à titre gratuit visés à l'article 6-1

L'AOP supporte toutes les conséquences financières des décisions relevant des compétences déléguées : les contributions versées par l'AOP sont la contrepartie de la réalisation des services délégués, et notamment, des obligations de service public incombant à l'exploitant.

7-2. S'agissant des services soumis à la tarification francilienne visés à l'article 6-2

Sous réserve des dispositions de l'Article 8, l'AOP supporte toutes les conséquences financières des décisions relevant des compétences déléguées : les contributions versées par l'AOP sont la contrepartie de la réalisation des services délégués, et notamment, des obligations de service public incombant à l'exploitant.

Article 8 - Participation du STIF au financement du service

Le STIF participe au financement des services qui satisfont les critères définis dans la délibération n° 2007/0048 de son Conseil du 14 février 2007.

Il en résulte que le STIF ne participe pas au financement des services organisés à titre gratuit visés à l'article 6-1.

Il participe en revanche aux services soumis à la tarification francilienne visés à l'article 6-2.

Conformément aux modalités prévues à l'Article 2 de ladite délibération, la participation du STIF au financement des services réguliers locaux visés à l'article 6-2 est fixée à 253 000€ TTC en année pleine.

La participation financière du STIF sera revalorisée chaque année comme suit :

$$\text{Montant de l'année N} = (1+t_N) \times \text{Montant de l'année N-1}$$

Où t_N est calculé sur la base de la formule détaillée dans le tableau ci-après.

Intitulé de l'indice	Coeff. associé à l'indice	Valeurs prises en compte pour le calcul
Indice salaire horaire ouvriers « transport terrestre et transport par conduite » - Ministère du travail SHOUV § (indice 49 de la NAF 88)	0.45	Valeur moyenne de octobre N-2 à septembre N-1 / Valeur moyenne de octobre N-3 à septembre N-2
Prix HT du gazole en cuve en fin de mois (Conseil National Routier), déduction faite du remboursement partiel de la TIPP (Bulletin Officiel des Douanes)	0.10	
Indice des prix (IP) de l'offre intérieure de produits industriels - Autobus et autocars (Identifiant INSEE : 1559272)	0.10	
Indice des prix à la consommation (IPC) - Entretien et réparation de véhicules personnels (Identifiant INSEE : 638814)	0.05	
Indice des prix à la consommation (IPC) - Services (Identifiant INSEE : 641257)	0.30	

Le financement du STIF pourra être modifié par voie d'avenant, en particulier dans le cas de modification substantielle du service.

Article 9 - Modalités de règlement de la participation du STIF

La participation du STIF au titre de l'Article 8 est facturée par l'AOP à la fin de chaque trimestre. La facture est présentée par l'AOP au plus tard 45 jours après la fin de chaque trimestre.

Le 1^{er} versement de la participation du STIF est conditionné à la notification par l'AOP au STIF de la date de mise en place du service régulier local.

Domiciliation bancaire :

Trésorerie principale de Meudon
2 rue du Ponceau - 92190 Meudon

Coordonnées bancaire :

- Domiciliation : BDF SEGPS (100105)
- RIB : 30001 /00903 / E9220000000 / 89

Titre III - INFORMATION ET CONTROLE

Article 10 - Suivi financier et rapport d'exercice des compétences déléguées

Le suivi financier a pour objet de contrôler l'évolution de la dépense de transport dans une approche globale du coût des services de transport collectif en Ile-de-France et dans l'éventualité d'un retour au STIF des compétences transférées au terme de la convention.

L'AOP établit annuellement le rapport d'exercice des compétences déléguées comportant au minimum les éléments suivants :

- Analyse détaillée de l'usage du service : résultats de validation des titres de transport (pour les services soumis à la tarification francilienne, visés à l'article 6-2), données statistiques sur la fréquentation, nombre moyen, médian, maximum et minimum de voyageurs par course,
- Niveau d'offre réalisé, nombre de courses non réalisées,
- Evolution de l'offre de transport en nombre de services, kilomètres commerciaux parcourus, nombre de véhicules et de conducteurs en équivalent temps plein,
- Compte(s) financier(s) de l'exécution des services confiés au(x) transporteur(s) comportant en produits, les contributions de l'AOP, les autres contributions publiques (RIF, STIF, CG, autre collectivité...), les autres produits d'exploitation, financiers ou exceptionnels ; en charges, les charges d'exploitation des services ; et plus généralement tout autre produit ou charge rattachable à l'exécution du service,
- Conditions d'exercice des compétences déléguées et difficultés éventuelles rencontrées dans l'exercice de ces compétences.

Le rapport d'exercice des compétences déléguées est présenté chaque année aux services du STIF. Seront annexés à ce document le ou les rapports d'activité élaborés par le ou les exploitants.

Article 11 - Contrôle

Le STIF se réserve le droit de prendre toute disposition qu'il jugera nécessaire pour contrôler la bonne application de la présente convention et exiger de l'AOP qu'elle prenne toutes les mesures nécessaires pour que l'exploitant remédie aux éventuels manquements constatés lorsqu'ils relèvent de sa responsabilité.

L'AOP s'engage à prévoir dans sa convention avec l'exploitant des dispositions permettant les contrôles et audits.

Article 12 - Evaluation de la délégation de compétence

Une évaluation de la délégation de compétence sera effectuée à mi-parcours de la convention.

Titre IV - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 13 - Responsabilité

L'AOP exerce sa mission d'autorité organisatrice de proximité sous son entière responsabilité à l'exception des conséquences pouvant être générées par les décisions tarifaires ou les modifications du cahier des charges ayant des incidences financières sur les conventions d'exploitation passées par l'AOP.

Elle fait son affaire et supportera toutes les conséquences financières en cas de recours contentieux pouvant être engagés à l'occasion de l'exercice par elle des compétences qui lui sont confiées par le STIF dans le cadre de la présente convention.

Elle informe le STIF de toute action engagée à son encontre dans ce cadre.

Le STIF ne pourra, en aucun cas, ni pendant la durée de la présente convention, ni après son expiration, être mis en cause dans les litiges qui résulteraient de l'exercice par l'AOP des compétences qui lui sont déléguées.

Article 14 - Résiliation

Article 14.1 - Résiliation pour faute

En cas de fautes graves ou de manquements répétés de l'une des parties à une ou plusieurs de ses obligations contractuelles, l'autre partie peut décider, 15 jours après mise en demeure d'exécuter, par lettre recommandée avec accusé de réception demeurée sans effet, de résilier la présente convention, sans préjudice de tous dommages et intérêts, dans le respect d'un préavis de 8 mois.

La défaillance de l'exploitant d'un des services de transport visés à l'Article 5.1 ne saurait être assimilée à une faute ou un manquement. En effet, en cas de défaillance, il appartiendra à l'AOP d'assurer la continuité du service.

Durant le préavis susvisé, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service.

Article 14.2 - Résiliation amiable

Dans les autres cas, les parties peuvent décider, d'un commun accord et par le biais d'un avenant, de procéder à la résiliation amiable de la présente convention, sans préjudice de tous dommages et intérêts, dans le respect d'un préavis de 8 mois.

Durant ce préavis, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service.

Article 15 - Fin de la convention

18 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à se contacter afin d'envisager ensemble les modalités de renouvellement éventuel de la délégation de compétence.

Article 16 - Litiges

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention. Elles se réunissent dans un délai de 1 mois à compter de la réception d'un courrier adressé par la partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé de réception.

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déferés au Tribunal Administratif de Paris.

Fait à _____

Le _____

En double exemplaire,

Pour le STIF

La Directrice Générale

Pour l'AOP

Le Vice-président,

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE

Délibération n°2010/0391

SEANCE DU 7 JUILLET 2010

PREFECTURE DE LA RÉGION
ILE-DE-FRANCE

09 JUIL. 2010

BUREAU DES AFFAIRES JURIDIQUES

**SUBVENTIONNEMENT DU MATERIEL ROULANT
DE LA LIGNE TZEN « SENART-CORBEIL »**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile-de-France;
- VU** la délibération n°2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d' un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs;
- VU** la délibération n°2009/1061 approuvant la le contrat d'exploitation de type 2 avec la société Veolia Moissy ;
- VU** le rapport n°2010/0391 ;
- VU** les avis de la commission de la qualité de service et de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 1er juillet 2010 ;

Après en avoir délibéré,

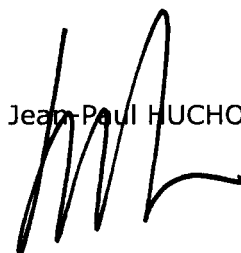
DECIDE

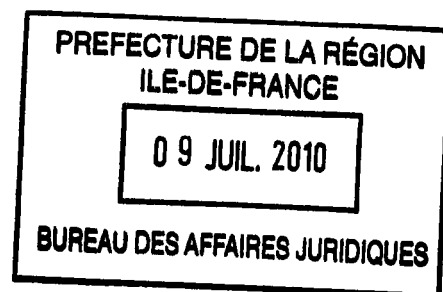
ARTICLE 1 : D'approuver le subventionnement à hauteur de 50% de 12 véhicules d'un coût unitaire de 349 350 €, soit un montant de subvention total de 2 096 100 €.

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





Délibération n° 2010/0392

Séance du 7 juillet 2010

MISE EN ŒUVRE DU SCHEMA DIRECTEUR DES PARCS RELAIS

**REHABILITATION DU PARC RELAIS DES BEAUDOTTES
SOUS MAITRISE D'OUVRAGE SEAPFA**

POLE DE SEVRAN-BEAUDOTTES (93)

Le conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 07 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 07 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** les articles R 2334-10 à 2334-12 et R 4414-1 à R 4414-2 du code général des collectivités territoriales relatifs au produit des amendes ;
- VU** la délibération n° 2006/1172 du Conseil du 13 décembre 2006 approuvant le Schéma Directeur des Parcs Relais ;
- VU** la délibération n° 2008/0752 du Conseil du 2 octobre 2008 portant sur les modalités de mise en œuvre du Schéma Directeur des Parcs Relais ;
- VU** le rapport n° 2010/0392 ;
- VU** les avis de la commission de la qualité de service et de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 1^{er} juillet 2010 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

- ARTICLE 1 :** est attribuée une subvention de 2 807 275 euros au bénéfice du SEAPFA pour le Parc Relais des Beaudottes.
- ARTICLE 2 :** la convention de participation financière du STIF telle qu'annexée à la présente délibération est approuvée. La directrice générale est autorisée à signer cette convention avec le SEAPFA.
- ARTICLE 3 :** la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JP HUCHON', written over the printed name.



CONVENTION DE FINANCEMENT ET D'EXPLOITATION

Parc Relais des Beaudottes en gare de Sevrans - Beaudottes

SUBVENTION A SUR AP 2010

ENTRE :

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) le siège est situé à Paris 9^e, 39bis-41 rue de Châteaudun, numéro de SIRET 287 500 078 00020, représenté par Madame Sophie MOUGARD, en sa qualité de Directrice Générale, agissant en vertu de la délibération n°2010- du , dénommé ci après « le STIF ».

d'une part,

ET :

Le syndicat intercommunal d'équipement et d'aménagement des Pays de France et de l'Aulnoye (SEAPFA) représenté par Monsieur François ASENSI dûment habilité à cet effet par une délibération de Conseil communautaire en date du 15 octobre 2009, domicilié en cette qualité au 2-4, rue Joliot-Curie, 93270 Sevran, dénommé ci-après « le Bénéficiaire » ou le « Maître d'ouvrage ».

d'autre part,

IL A ETE EXPOSE CE QUI SUI T :

En vertu des dispositions de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, le STIF est l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France. A ce titre, il intervient dans le domaine du stationnement de rabattement par une politique de soutien à la création, l'extension, la réhabilitation ou la mise à niveau des Parcs Relais. Afin d'assurer la cohérence et l'efficacité de cette politique, le STIF s'est notamment attaché à en définir les principes au travers du Schéma directeur des Parcs Relais, adopté par son Conseil dans sa séance du 13 décembre 2006 (délibération n°2006-1172).

De son côté, et dans le souci de faire face à l'inadaptation de son offre de stationnement aux abords de sa gare, le Bénéficiaire a décidé de procéder à la réhabilitation de son Parc Relais de 343 places en structure.

Il a sollicité pour ce faire le concours du STIF. Après avoir réalisé une analyse des conditions du stationnement actuelles, au travers notamment d'enquêtes locales de stationnement, et consulté le Cahier de références établi par le STIF, il a déposé un dossier en ce sens.

La Commission Qualité de service, dans sa séance du 1^{er} juillet 2010, puis le Conseil du STIF dans sa séance du 7 juillet 2010 ont approuvé le projet présenté sous réserve du respect d'un certain nombre de conditions s'inscrivant dans le cadre de la politique de stationnement en Parcs Relais.

La présente convention a pour objet de déterminer les obligations réciproques des deux parties, concernant d'une part la participation du STIF au financement de l'opération et d'autre part les modalités d'exploitation du Parc Relais en cause.

EN CONSÉQUENCE IL EST ARRÊTÉ ET CONVENU CE QUI SUIT :

TITRE I : SUBVENTION A. DU STIF

ARTICLE 1^{er} – DESCRIPTION DU PROJET

Le projet établi par le SEAPFA consiste en la réalisation de travaux de réhabilitation du Parc Relais des Beaudottes.

Le coût des travaux a été estimé au montant de : 2 961 000€ HT.

ARTICLE 2 – PARTICIPATION DU STIF AU FINANCEMENT DE L'OPERATION

La subvention A maximale et non révisable à la hausse d'un montant de 2 807 275€ HT est allouée par le STIF au Maître d'ouvrage qui fera son affaire de l'exploitation et de l'entretien de l'ouvrage.

Une autorisation de programme de 2 807 275€ courants HT est ouverte.

ARTICLE 3 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES A L'ENGAGEMENT DES TRAVAUX

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006, le bénéficiaire doit informer le STIF du commencement d'exécution de l'opération.

Si à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la notification de la présente convention (valant attribution de la subvention), le bénéficiaire n'a pas transmis aux services du STIF une demande de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et est annulée.

Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision de la directrice du STIF, si le bénéficiaire établit, avant l'expiration du délai de deux ans, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables.

Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue impossible est désengagée et annulée par décision du STIF.

ARTICLE 4 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES A LA REALISATION DES TRAVAUX

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006, à compter de la date de demande de premier acompte, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de l'opération désignée à l'article 1^{er}.

Passé ce délai, le Maître d'ouvrage ne peut plus prétendre recevoir la part de subvention non encore versée.

En outre, le nom du Syndicat des Transports d'Ile-de-France, cofinanceur de l'opération, ainsi que son logotype, doivent figurer :

- sur le panneau de signalisation du chantier,
- sur tous les supports informatifs destinés au public à l'occasion de la réalisation de cette opération.

ARTICLE 5 – MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION

Nonobstant les dispositions des articles 3 et 4 ci-dessus, cette subvention fera l'objet de versements échelonnés intervenant, sur demande du bénéficiaire, dans les conditions suivantes :

- le versement d'un premier acompte de 15% au vu de l'ordre de service (ou bon de commande) de démarrer les travaux ;
- le versement des acomptes suivants sur présentation des attestations d'avancement précisant le pourcentage des travaux effectués, dans la limite de 60 % du montant total de la subvention ;
- le règlement du solde sera subordonné à :
 - la production de l'avis d'achèvement des travaux, sans réserve, daté, établi par le bénéficiaire de la subvention allouée,
 - la communication de la date de mise en service de l'ouvrage et en cas de parc payant à la production des tarifs pratiqués,
 - la production de l'état récapitulatif des dépenses HT, mandatées et payées visé par le comptable public,
 - un contrôle sur site effectué par le STIF ou son représentant, afin de vérifier la conformité des travaux réalisés par rapport au projet initial ;

Les versements sont effectués au profit du Maître d'ouvrage, par virement auprès de :

- titulaire du compte : TRESORERIE DE SEVRAN
- code établissement : 30001
- code guichet : 00934
- numéro de compte : E9330000000
- clé RIB : 26

Si le coût définitif du projet pris en considération est inférieur à l'estimation sur la base de laquelle la subvention a été attribuée, le montant de la subvention accordée par le STIF est ajusté à proportion et selon le cas :

- le bénéficiaire devra reverser au STIF les sommes perçues en trop ;
- le solde à verser au bénéficiaire sera réduit en conséquence.

ARTICLE 6 – INVARIABILITÉ DU PROJET

Aucune modification non autorisée par le STIF ne pourra être apportée au projet décrit dans le dossier de demande de subvention visé en préambule, à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention (cf. article 13) et pendant toute la durée des travaux.

S'il est constaté lors de la visite de contrôle effectuée par le STIF ou son représentant à l'issue des travaux que la réalisation n'est pas conforme au projet décrit dans le dossier de demande de subvention, le Bénéficiaire sera mis en demeure de procéder aux adaptations nécessaires. Le versement du solde sera suspendu.

Si au terme du délai fixé par le STIF, les adaptations demandées n'ont pas été réalisées ou ne sont pas satisfaisantes, les dispositions prévues à l'article 15 seront alors mises en œuvre.

Dans le cas contraire, le solde de la subvention sera normalement versé, sous réserve que les pièces nécessaires au paiement aient été également fournies.

TITRE II : EXPLOITATION DE L'OUVRAGE

ARTICLE 7 – MAITRISE D'OUVRAGE DU "BENEFICIAIRE"

Le Bénéficiaire a l'obligation d'affecter en priorité, le Parc Relais aux usagers des Transports publics.

Le Bénéficiaire informe par courrier le STIF, de la date effective de mise en service du Parc Relais. Cette date détermine conformément à l'article 13 de la présente convention, le terme de celle-ci.

Le Bénéficiaire s'engage à exploiter le Parc Relais dans les conditions de la présente convention, pour une durée de 15 ans à compter de la mise en service effective du Parc Relais.

Le Bénéficiaire assume l'entière responsabilité de cet ouvrage et de son exploitation pendant la durée de la convention et notamment en cas de recours formulés par des tiers.

Le STIF ne peut, en aucun cas, ni pendant la durée de la présente convention, ni après son expiration, être mis en cause dans les litiges qui résulteraient des travaux, de la présence ou de l'exploitation de cet ouvrage.

Le Bénéficiaire se charge, seul ou par l'intermédiaire d'un tiers, de l'exploitation du Parc Relais. Il informe le STIF, un mois avant la mise en place de l'exploitation, des modalités qu'il envisage appliquer.

Lorsque l'exploitation du Parc Relais est confiée à un tiers par le Bénéficiaire, ce dernier s'engage à faire respecter les engagements du présent titre audit tiers. Le Bénéficiaire ne saurait se prévaloir de la défaillance du tiers à qui il aurait confié l'exploitation du Parc Relais pour s'exonérer des engagements auxquels il a souscrit au titre de la présente convention.

ARTICLE 8 – LABEL PARC RELAIS

L'attribution de subventions Parc Relais par le STIF est liée à la mise en place du label Parc Relais. Le label Parc Relais est le pivot de la politique menée par le STIF. Il est délivré par le STIF. Le référentiel de service du label Parc Relais est annexé à la présente convention (cf. annexe 1).

ARTICLE 8.1 – OBJECTIFS DE QUALITÉ DE SERVICE

Le Bénéficiaire s'engage à mettre en place le label dans le Parc Relais objet de la présente convention. Pour ce faire, il reconnaît avoir pris pleinement connaissance du référentiel de service figurant en annexe 1 et met en œuvre les dispositions nécessaires pour le rendre opérationnel dès la mise en service du Parc Relais.

Le référentiel de service du label Parc Relais comporte 6 items :

- Item 1 : Le respect de l'identité Parc Relais
- Item 2 : Propreté
- Item 3 : Information voyageurs
- Item 4 : Sécurité / sûreté

- Item 5 : Tarifs définis conformément au référentiel en annexe 2
- Item 6 : Transmission des données d'exploitation

A la mise en service du Parc Relais et jusqu'au terme de la présente convention, le Maître d'ouvrage veille à ce que le parc en cause soit et reste titulaire dudit label.

ARTICLE 8.2 – MODALITÉS DE CONTRÔLE

Le Bénéficiaire adresse au STIF pour le 30 juin au plus tard de l'année n+1, un rapport d'activité permettant de justifier le respect de l'ensemble des 6 items définissant le référentiel de service du label Parc Relais figurant en annexe 1, au titre de l'année n.

Le STIF se réserve le droit de prendre toute disposition qu'il juge nécessaire (demande de documentation, contrôle sur place comme une visite de type « client mystère », audit) pour contrôler la bonne application de la présente convention.

Lorsque l'exploitation du Parc Relais est confiée à un tiers par le Bénéficiaire, ce dernier s'engage à prévoir dans sa ou ses convention(s) avec ledit tiers des dispositions compatibles avec les engagements de la présente convention, et notamment des dispositions relatives à l'établissement d'un rapport d'activité et permettant les contrôles et audits du STIF.

ARTICLE 9 – FRÉQUENTATION DU PARC RELAIS

ARTICLE 9.1 – OBJECTIF DE FREQUENTATION

La réalisation du projet a été précédée d'une analyse des conditions du stationnement actuelles, au travers notamment d'enquêtes locales de stationnement permettant d'apprécier la bonne adéquation entre la capacité de stationnement offerte et le niveau de demande attendue. C'est à cette condition que le STIF a attribué la subvention visée au titre I de la présente convention.

Cette disposition doit permettre de :

- limiter les risques liés au surdimensionnement des ouvrages notamment en termes de charges d'exploitation / éviter les nuisances générées par de la saturation,
- obtenir le respect du principe d'affectation du Parc Relais aux usagers des Transports publics pour limiter le foisonnement (principe selon lequel un Parc Relais est ouvert à d'autres usagers, généralement pour limiter les conséquences d'un surdimensionnement) et,
- par le biais des comptages sollicités (Item 6 du label), vérifier la mise en œuvre puis le maintien de la politique locale de stationnement.

Le Maître d'ouvrage doit justifier chaque année que la fréquentation du Parc Relais par les usagers des Transports publics, appelée ci après « Fréquentation P+R » est supérieure ou égale à 80 %. Dans ce cas, un bonus est appliqué.

ARTICLE 9.2 – MODALITÉS DE CONTRÔLE

La mesure de l'objectif est effectuée sur la base des comptages visés à l'item 6 du référentiel de service du label Parc Relais. Les comptages sont transmis par le Maître d'ouvrage avant le 30 juin de l'année n+1.

ARTICLE 10 – ATTRIBUTION DU BONUS

Le barème suivant s'applique aux systèmes de bonus décrit aux articles 8 et 9.

Conformément au barème figurant en annexe 3 :

- Dans le cas où le Maître d'ouvrage satisfait à l'ensemble des items du label et atteint l'objectif de fréquentation le montant du bonus sera de 34 300 € HT ;
- Dans le cas où le Maître d'ouvrage satisfait à l'ensemble des items du label ou atteint l'objectif de fréquentation le montant du bonus sera de 17 150 € HT ;
- Dans le cas où le Maître d'ouvrage ne satisfait pas l'ensemble des items du label et n'atteint pas l'objectif de fréquentation aucun bonus ne sera versé.

En application de l'alinéa précédent, et après réception complète des documents des informations visées aux articles 8.2 et 9.2, une décision de la directrice générale déterminera le montant dudit bonus et sera notifiée au Maître d'ouvrage.

Le STIF versera le montant du bonus dans un délai de 45 jours à compter la notification de la décision susvisée.

Les versements sont effectués au profit du Maître d'ouvrage, par virement auprès de :

- titulaire du compte : TRESORERIE DE SEVRAN
- code établissement : 30001
- code guichet : 00934
- numéro de compte : E9330000000
- clé RIB : 26

ARTICLE 11 – BILAN ET PERSPECTIVES

Dans le cas d'une perception par le Maître d'ouvrage de l'un ou des deux bonus, le STIF préconise que le produit de celui-ci ou de ceux-ci soit affecté prioritairement aux besoins nécessaires au maintien de la politique locale de stationnement, sur voirie notamment.

Le Bénéficiaire s'engage à informer par courrier le STIF des éventuelles évolutions des caractéristiques d'exploitation du Parc Relais et de la politique locale de stationnement :

- Affectation/utilisation du produit du ou des bonus,
- Modification de la réglementation appliquée sur voirie et/ou dans les espaces de stationnement autres que le Parc Relais,
- Evolution des conditions d'exploitation du Parc Relais (mise en place, renouvellement, modification d'une délégation de service public...)
- Programme de travaux engagé sur les fonds propres du Maître d'ouvrage,
- Perspectives d'évolution de la demande au regard du développement prévisible du territoire, notamment dans le but d'anticiper de nouveaux investissements,
- ...

ARTICLE 12 – DEMOLITION OU MODIFICATION D'AFFECTATION DU PARC RELAIS

En cas de démolition ou de modification d'affectation du Parc Relais (utilisation de la totalité de la capacité offerte par des usagers autres que ceux des transports publics), le Maître d'ouvrage en informe préalablement le STIF par lettre recommandée avec accusé de réception 6 mois avant la démolition ou la modification.

Dans cette hypothèse, les dispositions de l'article 15 seront alors mises en œuvre.

TITRE III : DISPOSITIONS DIVERSES

ARTICLE 13 – ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention entre en vigueur à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée par le STIF au Bénéficiaire.

La présente convention prend fin 15 ans après la date de la mise en service effective du Parc Relais dont il a préalablement informé le STIF conformément à l'article 7 ci-dessus.

ARTICLE 14 – DOCUMENTS CONTRACTUELS

Les pièces constitutives de la convention sont les suivantes :

- le présent document, daté et signé ;
- l'annexe 1 - Référentiel de service du label Parc Relais ;
- l'annexe 2 – Tarifs ;
- l'annexe 3 – Barème des bonus.

ARTICLE 15 - RESILIATION

Dans l'hypothèse visée à l'article 6, la convention est résiliée de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et les sommes déjà perçues par le Bénéficiaire correspondant à la subvention visée au titre 1 devront être reversées au STIF.

Dans l'hypothèse visée à l'article 12, la convention est résiliée de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et le produit de la subvention perçu non amorti sera alors reversé au STIF conformément au tableau d'amortissement fourni par le maître d'ouvrage dans le dossier de demande de subvention.

ARTICLE 16 - FRAIS ET DISPOSTIONS DIVERSES

Tous les frais auxquels donnera lieu la présente convention (publication, enregistrement, etc...) seront à la charge du Bénéficiaire.

ARTICLE 17 - LITIGES

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déferés au Tribunal Administratif territorialement compétent.

Fait à Paris, le

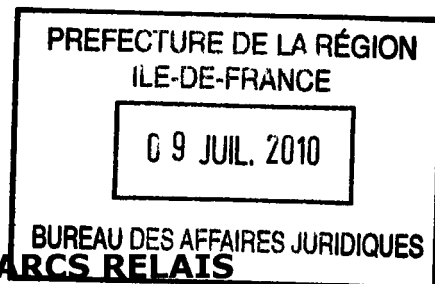
en deux originaux.

Pour le Syndicat
des Transports d'Ile-de-France,
La Directrice Générale,

Pour le SEAPFA,
Le Président,

Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2010/0393
Séance du 7 juillet 2010



MISE EN ŒUVRE DU SCHEMA DIRECTEUR DES PARCS RELAIS

**REHABILITATION DU PARC RELAIS DE BOISSY SAINT LEGER
SOUS MAITRISE D'OUVRAGE COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION HAUT
VAL-DE-MARNE (CAHVM)**

POLE DE BOISSY-SAINT-LEGER (94)

Le conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 07 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 07 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** les articles R 2334-10 à 2334-12 et R 4414-1 à R 4414-2 du code général des collectivités territoriales relatifs au produit des amendes ;
- VU** la délibération n° 2006/1172 du Conseil du 13 décembre 2006 approuvant le Schéma Directeur des Parcs Relais ;
- VU** la délibération n° 2008/0752 du Conseil du 2 octobre 2008 portant sur les modalités de mise en œuvre du Schéma Directeur des Parcs Relais ;
- VU** le rapport n° 2010/0393 ;
- VU** les avis de la commission de la qualité de service et de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 1^{er} juillet 2010 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

- ARTICLE 1 :** est attribuée une subvention de 2 800 000 euros au bénéfice de la CAVHM pour le Parc Relais de Boissy-Saint-Léger ;
- ARTICLE 2 :** la convention de participation financière du STIF telle qu'annexée à la présente délibération est approuvée. La directrice générale est autorisée à signer cette convention avec la CAVHM.
- 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



CONVENTION DE FINANCEMENT ET D'EXPLOITATION

Parc Relais de Boissy Saint-Léger en gare de Boissy Saint-Léger

SUBVENTION A SUR AP 2010

ENTRE :

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) dont le siège est situé à Paris 9^e, 39bis-41, rue de Châteaudun, numéro de SIRET 287 500 078 00020, représenté par Madame Sophie MOUGARD, en sa qualité de Directrice Générale, agissant en vertu de la délibération n° du , dénommé ci après « le STIF ».

d'une part,

ET :

La Communauté d'Agglomération du Haut Val-de-Marne représenté par Monsieur René Dessert dûment habilité à cet effet par une délibération du Conseil Communautaire en date du 25 mars 2010, domicilié en cette qualité au 19, avenue de la Sablière,,94,371 Sucy-en-Brie cedex, dénommée ci-après « le Bénéficiaire » ou le « Maître d'ouvrage ».

d'autre part,

IL A ETE EXPOSE CE QUI SUI T :

En vertu des dispositions de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, le STIF est l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France. A ce titre, il intervient dans le domaine du stationnement de rabattement par une politique de soutien à la création, l'extension, la réhabilitation ou la mise à niveau des Parcs Relais. Afin d'assurer la cohérence et l'efficacité de cette politique, le STIF s'est notamment attaché à en définir les principes au travers du Schéma directeur des Parcs Relais, adopté par son Conseil dans sa séance du 13 décembre 2006 (délibération n°2006-1172).

De son côté, et dans le souci de faire face à l'inadaptation de son offre de stationnement aux abords de sa gare, le Bénéficiaire a décidé de procéder à la réhabilitation de son Parc Relais de 350 places en structure.

Il a sollicité pour ce faire le concours du STIF. Après avoir réalisé une analyse des conditions du stationnement actuelles, au travers notamment d'enquêtes locales de stationnement, et consulté le Cahier de références établi par le STIF, il a déposé un dossier en ce sens.

La Commission Qualité de Service, dans sa séance du 1^{er} juillet 2010, puis le Conseil du STIF dans sa séance du 7 juillet 2010 ont approuvé le projet présenté sous réserve du respect d'un certain nombre de conditions s'inscrivant dans le cadre de la politique de stationnement en Parcs Relais.

La présente convention a pour objet de déterminer les obligations réciproques des deux parties, concernant d'une part la participation du STIF au financement de l'opération et d'autre part les modalités d'exploitation du Parc Relais en cause.

EN CONSÉQUENCE IL EST ARRÊTÉ ET CONVENU CE QUI SUIT :

TITRE I : SUBVENTION A DU STIF

ARTICLE 1^{er} – DESCRIPTION DU PROJET

Le projet établi par la Communauté d'Agglomération du Haut Val-de-Marne consiste en la réhabilitation du Parc Relais de Boissy Saint-Léger.

Le coût des travaux a été estimé au montant de : 4 070 000€ HT.

ARTICLE 2 – PARTICIPATION DU STIF AU FINANCEMENT DE L'OPERATION

La subvention A maximale et non révisable à la hausse d'un montant de 2 800 000€ HT est allouée par le STIF au Maître d'ouvrage qui fera son affaire de l'exploitation et de l'entretien de l'ouvrage.

Une autorisation de programme de 2 800 000€ courants HT est ouverte.

ARTICLE 3 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES A L'ENGAGEMENT DES TRAVAUX

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006, le bénéficiaire doit informer le STIF du commencement d'exécution de l'opération.

Si à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la notification de la présente convention (valant attribution de la subvention), le bénéficiaire n'a pas transmis aux services du STIF une demande de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et est annulée.

Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision de la directrice du STIF, si le bénéficiaire établit, avant l'expiration du délai de deux ans, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables.

Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue impossible est désengagée et annulée par décision du STIF.

ARTICLE 4 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES A LA REALISATION DES TRAVAUX

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006, à compter de la date de demande de premier acompte, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de l'opération désignée à l'article 1^{er}.

Passé ce délai, le Maître d'ouvrage ne peut plus prétendre recevoir la part de subvention non encore versée.

En outre, le nom du Syndicat des Transports d'Ile-de-France, cofinanceur de l'opération, ainsi que son logotype, doivent figurer :

- sur le panneau de signalisation du chantier,
- sur tous les supports informatifs destinés au public à l'occasion de la réalisation de cette opération.

ARTICLE 5 – MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION

Nonobstant les dispositions des articles 3 et 4 ci-dessus, cette subvention fera l'objet de versements échelonnés intervenant, sur demande du bénéficiaire, dans les conditions suivantes :

- le versement d'un premier acompte de 15% au vu de l'ordre de service (ou bon de commande) de démarrer les travaux ;
- le versement des acomptes suivants sur présentation des attestations d'avancement précisant le pourcentage des travaux effectués, dans la limite de 60 % du montant total de la subvention ;
- le règlement du solde sera subordonné à :
 - la production de l'avis d'achèvement des travaux, sans réserve, daté, établi par le bénéficiaire de la subvention allouée,
 - la communication de la date de mise en service de l'ouvrage et en cas de parc payant à la production des tarifs pratiqués,
 - la production de l'état récapitulatif des dépenses HT, mandatées et payées visé par le comptable public,
 - un contrôle sur site effectué par le STIF ou son représentant, afin de vérifier la conformité des travaux réalisés par rapport au projet initial ;

Les versements sont effectués au profit du Maître d'ouvrage, par virement auprès de :

- titulaire du compte : TRESORERIE DE CHENNEVIERES-SUR-MARNE
- code établissement : DBF DE CRETEIL
- code guichet : 00907
- numéro de compte : E949 0000000
- clé RIB : 81

Si le coût définitif du projet pris en considération est inférieur à l'estimation sur la base de laquelle la subvention a été attribuée, le montant de la subvention accordée par le STIF est ajusté à proportion et selon le cas :

- le bénéficiaire devra reverser au STIF les sommes perçues en trop ;
- le solde à verser au bénéficiaire sera réduit en conséquence.

ARTICLE 6 – INVARIABILITÉ DU PROJET

Aucune modification non autorisée par le STIF ne pourra être apportée au projet décrit dans le dossier de demande de subvention visé en préambule, à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention (cf. article 13) et pendant toute la durée des travaux.

S'il est constaté lors de la visite de contrôle effectuée par le STIF ou son représentant à l'issue des travaux que la réalisation n'est pas conforme au projet décrit dans le dossier de demande de subvention, le Bénéficiaire sera mis en demeure de procéder aux adaptations nécessaires. Le versement du solde sera suspendu.

Si au terme du délai fixé par le STIF, les adaptations demandées n'ont pas été réalisées ou ne sont pas satisfaisantes, les dispositions prévues à l'article 15 seront alors mises en œuvre.

Dans le cas contraire, le solde de la subvention sera normalement versé, sous réserve que les pièces nécessaires au paiement aient été également fournies.

TITRE II : EXPLOITATION DE L'OUVRAGE

ARTICLE 7 – MAITRISE D'OUVRAGE DU "BENEFICIAIRE"

Le Bénéficiaire a l'obligation d'affecter en priorité, le Parc Relais aux usagers des Transports publics.

Le Bénéficiaire informe par courrier le STIF, de la date effective de mise en service du Parc Relais. Cette date détermine conformément à l'article 13 de la présente convention, le terme de celle-ci.

Le Bénéficiaire s'engage à exploiter le Parc Relais dans les conditions de la présente convention, pour une durée de 15 ans à compter de la mise en service effective du Parc Relais.

Le Bénéficiaire assume l'entière responsabilité de cet ouvrage et de son exploitation pendant la durée de la convention et notamment en cas de recours formulés par des tiers.

Le STIF ne peut, en aucun cas, ni pendant la durée de la présente convention, ni après son expiration, être mis en cause dans les litiges qui résulteraient des travaux, de la présence ou de l'exploitation de cet ouvrage.

Le Bénéficiaire se charge, seul ou par l'intermédiaire d'un tiers, de l'exploitation du Parc Relais. Il informe le STIF, un mois avant la mise en place de l'exploitation, des modalités qu'il envisage appliquer.

Lorsque l'exploitation du Parc Relais est confiée à un tiers par le Bénéficiaire, ce dernier s'engage à faire respecter les engagements du présent titre audit tiers. Le Bénéficiaire ne saurait se prévaloir de la défaillance du tiers à qui il aurait confié l'exploitation du Parc Relais pour s'exonérer des engagements auxquels il a souscrit au titre de la présente convention.

ARTICLE 8 – LABEL PARC RELAIS

L'attribution de subventions Parc Relais par le STIF est liée à la mise en place du label Parc Relais. Le label Parc Relais est le pivot de la politique menée par le STIF. Il est délivré par le STIF. Le référentiel de service du label Parc Relais est annexé à la présente convention (cf. annexe 1).

ARTICLE 8.1 – OBJECTIFS DE QUALITÉ DE SERVICE

Le Bénéficiaire s'engage à mettre en place le label dans le Parc Relais objet de la présente convention. Pour ce faire, il reconnaît avoir pris pleinement connaissance du référentiel de service figurant en annexe 1 et met en œuvre les dispositions nécessaires pour le rendre opérationnel dès la mise en service du Parc Relais.

Le référentiel de service du label Parc Relais comporte 6 items :

- Item 1 : Le respect de l'identité Parc Relais
- Item 2 : Propreté
- Item 3 : Information voyageurs
- Item 4 : Sécurité / sûreté

- Item 5 : Tarifs définis conformément au référentiel en annexe 2
- Item 6 : Transmission des données d'exploitation

A la mise en service du Parc Relais et jusqu'au terme de la présente convention, le Maître d'ouvrage veille à ce que le parc en cause soit et reste titulaire dudit label.

ARTICLE 8.2 – MODALITÉS DE CONTRÔLE

Le Bénéficiaire adresse au STIF pour le 30 juin au plus tard de l'année n+1, un rapport d'activité permettant de justifier le respect de l'ensemble des 6 items définissant le référentiel de service du label Parc Relais figurant en annexe 1, au titre de l'année n.

Le STIF se réserve le droit de prendre toute disposition qu'il juge nécessaire (demande de documentation, contrôle sur place comme une visite de type « client mystère », audit) pour contrôler la bonne application de la présente convention.

Lorsque l'exploitation du Parc Relais est confiée à un tiers par le Bénéficiaire, ce dernier s'engage à prévoir dans sa ou ses convention(s) avec ledit tiers des dispositions compatibles avec les engagements de la présente convention, et notamment des dispositions relatives à l'établissement d'un rapport d'activité et permettant les contrôles et audits du STIF.

ARTICLE 9 – FRÉQUENTATION DU PARC RELAIS

ARTICLE 9.1 – OBJECTIF DE FREQUENTATION

La réalisation du projet a été précédée d'une analyse des conditions du stationnement actuelles, au travers notamment d'enquêtes locales de stationnement permettant d'apprécier la bonne adéquation entre la capacité de stationnement offerte et le niveau de demande attendue. C'est à cette condition que le STIF a attribué la subvention visée au titre I de la présente convention.

Cette disposition doit permettre de :

- limiter les risques liés au surdimensionnement des ouvrages notamment en termes de charges d'exploitation / éviter les nuisances générées par de la saturation,
- obtenir le respect du principe d'affectation du Parc Relais aux usagers des Transports publics pour limiter le foisonnement (principe selon lequel un Parc Relais est ouvert à d'autres usagers, généralement pour limiter les conséquences d'un surdimensionnement) et,
- par le biais des comptages sollicités (Item 6 du label), vérifier la mise en œuvre puis le maintien de la politique locale de stationnement.

Le Maître d'ouvrage doit justifier chaque année que la fréquentation du Parc Relais par les usagers des Transports publics, appelée ci après « Fréquentation P+R » est supérieure ou égale à 80 %. Dans ce cas, un bonus est appliqué.

ARTICLE 9.2 – MODALITÉS DE CONTRÔLE

La mesure de l'objectif est effectuée sur la base des comptages visés à l'item 6 du référentiel de service du label Parc Relais. Les comptages sont transmis par le Maître d'ouvrage avant le 30 juin de l'année n+1.

ARTICLE 10 – ATTRIBUTION DU BONUS

Le barème suivant s'applique aux systèmes de bonus décrit aux articles 8 et 9.

Conformément au barème figurant en annexe 3 :

- Dans le cas où le Maître d'ouvrage satisfait à l'ensemble des items du label et atteint l'objectif de fréquentation le montant du bonus sera de 35 000€ HT ;
- Dans le cas où le Maître d'ouvrage satisfait à l'ensemble des items du label ou atteint l'objectif de fréquentation le montant du bonus sera de 17 500€ HT ;
- Dans le cas où le Maître d'ouvrage ne satisfait pas l'ensemble des items du label et n'atteint pas l'objectif de fréquentation aucun bonus ne sera versé.

En application de l'alinéa précédent, et après réception complète des documents des informations visées aux articles 8.2 et 9.2, une décision de la directrice générale déterminera le montant dudit bonus et sera notifiée au Maître d'ouvrage.

Le STIF versera le montant du bonus dans un délai de 45 jours à compter la notification de la décision susvisée.

Les versements sont effectués au profit du Maître d'ouvrage, par virement auprès de :

- titulaire du compte : TRESORERIE DE CHENNEVIERES-SUR-MARNE
- code établissement : DBF DE CRETEIL
- code guichet : 00907
- numéro de compte : E949 0000000
- clé RIB : 81

ARTICLE 11 – BILAN ET PERSPECTIVES

Dans le cas d'une perception par le Maître d'ouvrage de l'un ou des deux bonus, le STIF préconise que le produit de celui-ci ou de ceux-ci soit affecté prioritairement aux besoins nécessaires au maintien de la politique locale de stationnement, sur voirie notamment.

Le Bénéficiaire s'engage à informer par courrier le STIF des éventuelles évolutions des caractéristiques d'exploitation du Parc Relais et de la politique locale de stationnement :

- Affectation/utilisation du produit du ou des bonus,
- Modification de la réglementation appliquée sur voirie et/ou dans les espaces de stationnement autres que le Parc Relais,
- Evolution des conditions d'exploitation du Parc Relais (mise en place, renouvellement, modification d'une délégation de service public...)
- Programme de travaux engagé sur les fonds propres du Maître d'ouvrage,
- Perspectives d'évolution de la demande au regard du développement prévisible du territoire, notamment dans le but d'anticiper de nouveaux investissements,
- ...

ARTICLE 12 – DEMOLITION OU MODIFICATION D'AFFECTATION DU PARC RELAIS

En cas de démolition ou de modification d'affectation du Parc Relais (utilisation de la totalité de la capacité offerte par des usagers autres que ceux des transports publics), le Maître d'ouvrage en informe préalablement le STIF par lettre recommandée avec accusé de réception 6 mois avant la démolition ou la modification.

Dans cette hypothèse, les dispositions de l'article 15 seront alors mises en œuvre.

TITRE III : DISPOSITIONS DIVERSES

ARTICLE 13 – ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention entre en vigueur à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée par le STIF au Bénéficiaire.

La présente convention prend fin 15 ans après la date de la mise en service effective du Parc Relais dont il a préalablement informé le STIF conformément à l'article 7 ci-dessus.

ARTICLE 14 – DOCUMENTS CONTRACTUELS

Les pièces constitutives de la convention sont les suivantes :

- le présent document, daté et signé ;
- l'annexe 1 - Référentiel de service du label Parc Relais ;
- l'annexe 2 – Tarifs ;
- l'annexe 3 – Barème des bonus.

ARTICLE 15 - RESILIATION

Dans l'hypothèse visée à l'article 6, la convention est résiliée de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et les sommes déjà perçues par le Bénéficiaire correspondant à la subvention visée au titre 1 devront être reversées au STIF.

Dans l'hypothèse visée à l'article 12, la convention est résiliée de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et le produit de la subvention perçu non amorti sera alors reversé au STIF conformément au tableau d'amortissement fourni par le maître d'ouvrage dans le dossier de demande de subvention.

ARTICLE 16 - FRAIS ET DISPOSTIONS DIVERSES

Tous les frais auxquels donnera lieu la présente convention (publication, enregistrement, etc...) seront à la charge du Bénéficiaire.

ARTICLE 17 - LITIGES

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déferés au Tribunal Administratif territorialement compétent.

Fait à Paris, le
en deux originaux.

Pour le Syndicat
des Transports d'Ile-de-France,
La Directrice Générale,

Pour la Communauté d'Agglomération,
du Haut Val-de-Marne
Le Président,



Délibération n° 2010/0394

Séance du 7 juillet 2010

**SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE
DES TRANSPORTS PUBLICS EN ILE-DE-FRANCE
Deuxième tranche d'études opérationnelles de mise
en accessibilité de 18 gares**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France,
- VU** les articles R 2334-10 à 2334-12 et R 4414-1 à R 4414-2 du code général des collectivités territoriales relatifs au produit des amendes ;
- VU** la délibération n°143 du 14 février 2008 approuvant les orientations pour un Schéma Directeur d'Accessibilité des services de transport d'Ile de France,
- VU** la délibération n°2009/0577 du 8 juillet 2009 approuvant le Schéma Directeur d'Accessibilité des services de transport d'Ile de France,
- VU** le rapport n°2010/0394 ;
- VU** les avis de la commission de la qualité de service et de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 1^{er} juillet 2010 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : est approuvé le financement d'une deuxième tranche d'études opérationnelles de mise en accessibilité concernant 18 gares

ARTICLE 2 : est attribuée une subvention maximale de 5 400 000 euros HT au bénéfice de la SNCF et de 6 500 000 euros HT au bénéfice de RFF pour la réalisation de 4 études préliminaires, 3 de niveau AVP, 6 de niveau PRO et 5 de niveaux études préliminaires à AVP/PRO, dont 50% viendront minorer la part de financement du STIF sur les travaux à réaliser sur les gares concernées.

ARTICLE 3 : la convention relative aux conditions de financement et de réalisation de ces études telle qu'annexée à la présente délibération est approuvée. La directrice générale est autorisée à signer cette convention avec la SNCF et RFF.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON



CONVENTION DE PARTICIPATION FINANCIERE DU STIF

Etudes 2010-2011 de mise en accessibilité de 18 gares du SDA

Opération référencée :

sur **AP 2010**

PROJET

ENTRE :

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) dont le siège est situé 39 bis - 41, rue de Châteaudun à Paris 9ème, numéro de SIRET 287 500 078 00012, représenté par Madame Sophie MOUGARD, en sa qualité de Directrice Générale, agissant en vertu de la délibération n° 2009-05 - 77 du 8 juillet 2009, dénommé ci après « le STIF ».

d'une part,

ET :

SNCF, Société Nationale des Chemins de Fer, représenté par Monsieur Jean-Pierre FARANDOU, dûment habilité à cet effet, domicilié 209/211 rue de Bercy à Paris 12ème, en sa qualité de Directeur général de la Branche Proximités, dénommé ci-après « le Bénéficiaire » ou le « Maître d'ouvrage ».

d'autre part,

ET :

RFF, Réseau Ferré de France, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-412 280 737 N°APE 632 A, dont le siège est à Paris 13ème, 92 avenue de France, représenté par Monsieur Jean-François Orizet, Directeur Régional Ile de France, dénommé ci-après « le Bénéficiaire » ou le « Maître d'ouvrage ».

d'autre part,

IL A ETE EXPOSE CE QUI SUIT :

La loi 2005-102 du 11 février 2005 concernant « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » fixe dans son article 45 un délai :

- de 10 ans pour la mise en accessibilité des réseaux de transport collectif à l'ensemble des personnes à mobilité réduite
- de 3 ans pour l'élaboration d'un schéma directeur d'accessibilité des services de transport (SDA)

Les personnes à mobilité réduite sont définies par la directive 2001/85/CE comme les personnes "ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que par exemple, les personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, les personnes en fauteuil roulant, les personnes handicapées des membres, les personnes de petite taille, les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes transportant des bagages lourds et les personnes avec enfants y compris enfants en poussette".

Le STIF est l'autorité compétente en Ile-de-France pour l'élaboration du schéma directeur d'accessibilité des services de transport. L'objet du schéma directeur est d'assurer l'accessibilité des services et réseaux de transports collectifs en 2015 par une mise en œuvre progressive de mesures appropriées.

Dans le cadre du vote du SDA en date du 08 juillet 2009, le Conseil du STIF a notamment approuvé :

- la mise en accessibilité de 266 gares à horizon 2018 (dont 207 exploitées par la SNCF)
- un financement à hauteur de 50% des études et travaux de ce programme, dans la limite de 736 M€
- un financement, exceptionnellement à hauteur de 100%, d'une première tranche initiée en 2009, afin de ne pas bloquer la mise en œuvre du programme et dans l'attente du bouclage financier.

Pour débiter la mise en œuvre de cette programmation, la SNCF et RFF ont sollicité le concours du STIF et déposé un dossier pour une deuxième tranche d'études portant sur 18 gares.

La présente convention a pour objet de déterminer les obligations réciproques des parties concernant la participation du STIF au financement de l'opération.

PROJET

EN CONSÉQUENCE IL EST ARRÊTÉ ET CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 – DESCRIPTION DU PROJET

Le projet établi par la SNCF et RFF consiste en la réalisation d'études de mise en accessibilité jusqu'au niveau 4 de 18 gares dont :

- 2 sur la ligne C : Ivry-sur-Seine et Meudon Val Fleury,
- 9 sur la ligne D : Grigny Centre, Le Vert de Maisons, Yerres, Boussy Saint Antoine, Le Bras de Fer, Maisons Alfort Alfortville, Corbeil Essonnes, Garges Sarcelles et Goussainville,
- 1 sur la ligne H : Sarcelles Saint Brice,
- 1 sur la ligne J : Les Mureaux,
- 1 sur la ligne L : La Garenne Colombes,
- 2 sur la ligne N : Viroflay Rive Gauche et Versailles Chantiers
- 1 sur la ligne P : Lagny Thorigny,
- 1 sur la ligne R : Montereau

Les études incluront notamment :

- des projets phase PRO dans 1 gare de la ligne H, 1 de la ligne L et 4 du RER D : La Garenne Colombes, Sarcelles St Brice, Grigny Centre, Le Vert de Maisons, Yerres, Boissy St Antoine
- des projets phase AVP de niveau 4 dans 2 gares de la ligne C, 1 gare de la ligne P. Elles intègrent des études complémentaires type GOC : Lagny Thorigny, Ivry sur Seine, Meudon Val Fleury
- des études préliminaires dans 4 gares non accessibles, dont 3 sur la ligne D et 1 sur la ligne N : Corbeil Essonnes, Garges Sarcelles, Goussainville, Viroflay rive Gauche
- des études EP + AVP de niveau 4 et des projets phase PRO niveau 3 et 4 pour 3 gares dont 1 sur la ligne D, 1 gare sur la ligne J et 1 sur la ligne R : Montereau, Les Mureaux, Maisons Alfort Alfortville.
- des études AVP de niveau 4 et des projets phase PRO niveau 3 et 4 pour une gare de la ligne D : Le Bras de Fer.....
- des études EP sur le niveau 4 pour 1 gare de la ligne N : Versailles Chantier.

	Type d'études à réaliser					
	EP	AVP N4	PRO	EP/AVP N4 PRO N3/N4	AVP N4 PRO N3/N4	EP/AVP N4
Ligne C		2				
Ligne D	3		4	1	1	
Ligne H			1			
Ligne J				1		
Ligne L			1			
Ligne N	1					1
Ligne P		1				
Ligne R				1		
TOTAL	4	3	6	3	1	1

EP : Etudes Préliminaires / AVP : Avant Projet / PRO : Projet

N3 : accessibilité voirie / quai – N4 : accessibilité quai/train

ARTICLE 2 – PARTICIPATION DU STIF AU FINANCEMENT DE L'OPERATION

La subvention maximale et non révisable à la hausse d'un montant de 11 900 000 € courants hors taxes est allouée par le STIF à RFF et à la SNCF, pour respectivement 6 500 000 € courants hors taxes et 5 400 000 € courants hors taxes.

Une autorisation de programme de 11,9 M€ HT courants, dont 6,5 M€ pour RFF et 5,4 M€ pour SNCF est ouverte au budget du STIF

La subvention étant une subvention d'équipement, elle est non assujettie à la TVA.

ARTICLE 3 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES A L'ENGAGEMENT DES ETUDES

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006 et modifié le 10 décembre 2008, les Bénéficiaires doivent informer le STIF du commencement d'exécution des études.

Si à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la notification de la subvention, les Bénéficiaires n'ont pas transmis aux services du STIF une demande de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et est annulée.

Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision de la directrice du STIF, si les Bénéficiaires établissent auprès du STIF, avant l'expiration du délai de deux ans, que les retards dans le démarrage des études ne leur sont pas imputables.

Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue impossible est désengagée et annulée.

ARTICLE 4 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES AUX DELAIS DE REALISATION DES ETUDES

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006 et modifié le 10 décembre 2008, les Bénéficiaires disposent, à compter de la date de demande de premier acompte, d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de l'opération désignée à l'article 1^{er}.

Passé ce délai, les Bénéficiaires ne pourront plus prétendre recevoir la part de subvention non encore versée.

ARTICLE 5 – MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION

5.1. DEMANDES DE VERSEMENT

Nonobstant les dispositions des articles 3 et 4 ci-dessus, cette subvention fera l'objet de versements échelonnés intervenant, sur demande du (des) Bénéficiaire(s), dans les conditions suivantes :

- le versement d'un premier acompte de 15% du montant total de la subvention du STIF allouée pour la réalisation de la totalité du programme au vu de la déclaration de démarrage des études ;
- le versement d'acomptes intermédiaires sur des projets d'accessibilité de gares en cours d'études, sur présentation des attestations d'avancement précisant le pourcentage des études réalisées sur chacune de ces gares, dans la limite de 75 % du montant total de subventions allouées sur chacune de ces gares ;
- le règlement du solde de chacune des études d'accessibilité, dès lors qu'elle sera achevée, sera subordonné à :

- la production de la déclaration d'achèvement de l'étude concernée, sans réserve, datée, établie par le Bénéficiaire de la subvention allouée,
- la livraison de l'ensemble des livrables attendus pour cette gare,
- la production de l'état récapitulatif des dépenses HT comptabilisées, certifié exact et sincère par les services financiers des bénéficiaires pour l'étude concernée,
- la production d'un tableau récapitulatif du coût final prévisionnel du programme d'études à la dernière étude.

Le versement des montants de subventions appelés par les maîtres d'ouvrage RFF et SNCF doit être effectué dans un délai de 40 jours à compter de la date d'émission des appels de fonds. Le délai légal ne pourra courir qu'à compter de la date de réception de l'ensemble des pièces indispensables au paiement des factures, telles que prévues à l'article 5.1 de la présente convention. En cas de réception incomplète des pièces indispensables au paiement des factures, toute demande de complément par le STIF vient proroger le délai de paiement. A défaut de paiement dans ce délai, les sommes sont passibles d'intérêts moratoires (calculés sur la période courant entre la date limite de paiement et la date effective de paiement), au taux d'intérêt légal en vigueur.

5.2. MANDATEMENT ET REGLEMENT

Le versement des paiements est effectué par virement bancaire portant numéro de référence de la facture (numéro porté dans le libellé du virement) à :

Bénéficiaire	Etablissement Agence	Code Etablissement	Code Guichet	N° de compte	Clé RIB
RFF	Société Générale agence Opéra à Paris	30003	03620	00020062145	94
SNCF	Agence Centrale de la Banque de France à Paris	30001	00064	00000062385	95

Les domiciliations des parties pour la gestion des flux financiers sont :

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
STIF	41 rue de Châteaudun 75009 Paris	Direction de l'Exploitation, Division IPDU	01 47 53 28 89

RFF	Pôle Finances et achats 92 avenue de France 75648 Paris cedex 13	Service Finances et Gestion des flux – Unité Back office Exploitation	01 53 94 32 83 Adresse électronique communiquée lors du premier appel de fonds
SNCF	Département Gestion Finances 209-211 rue de Bercy 75585 Paris Cedex 12	Division des Investissements	01 53 25 86 90 jean- luc.perrin@sncf.fr

Si le coût définitif des études pris en considération est inférieur à l'estimation sur la base de laquelle la subvention a été attribuée, le montant de la subvention accordée par le STIF est ajusté à proportion et selon le cas :

- le(s) Bénéficiaire(s) devront reverser au STIF les sommes perçues en trop ;
- le solde à verser au(x) Bénéficiaire(s) sera réduit en conséquence.

5.3. ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES

Le calendrier prévisionnel des appels de fonds par les Bénéficiaires figure dans l'Annexe 1 de la convention. Cet échéancier peut être recalé dans les limites des délais du règlement budgétaire et financier du STIF mentionnés aux articles 3 et 4. Dans ce cas, le(s) Bénéficiaire(s) en informe(nt) le STIF.

ARTICLE 6 – INVARIABILITÉ DU PROJET

Aucune modification substantielle non autorisée expressément par le STIF ne pourra être apportée au contenu de cette étude décrit dans le dossier de demande de subvention, à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention et pendant la durée des études.

Si une modification substantielle des études apparaît nécessaire, le MOA doit présenter immédiatement au STIF une demande de modification, en précisant l'impact de la modification demandée sur le contenu des études et du projet correspondant, et sur les calendriers de réalisation. Les modifications mineures font l'objet d'une information préalable au STIF.

S'il est constaté à l'issue des études, par le STIF ou toute personne dûment habilitée par lui, que la réalisation n'est pas conforme au projet décrit dans le dossier de demande de subvention ou au projet modifié après acceptation expresse du STIF, le Bénéficiaire sera mis en demeure de procéder aux adaptations nécessaires ou de reverser la subvention perçue. Le versement du solde sera suspendu.

Si au terme du délai fixé par le STIF, les adaptations demandées n'ont pas été réalisées ou ne sont pas satisfaisantes, les dispositions prévues à l'article 12 seront alors mises en œuvre.

Dans le cas contraire, le solde de la subvention sera normalement versé, sous réserve que toutes les pièces nécessaires au paiement aient été également fournies.

ARTICLE 7 – LIVRABLES

Les études préliminaires et de faisabilité comprendront a minima pour chaque gare :

- une esquisse reprenant le site de la gare avec les aménagements à prévoir,
- un programme indiquant les aménagements à envisager par lieu : extérieur, bâtiment voyageur, accès aux quais, quais,
- une étude simple pour la solution préconisée. Dans le cas où deux solutions resteraient envisagées, une étude comparative des solutions techniques pour les aménagements : par exemple, passerelle / souterrain, rehaussement partiel ou complet des quais,
- une première estimation chiffrée du montant des travaux et des études, avec le détail des coûts renseignés par nature de travaux
- dans le cas des rehaussements partiels réversibles, le détail des coûts et délais de réversibilité y compris l'impact sur l'exploitation sera précisé.

Les études d'avant-projet comprendront a minima pour chaque gare :

- le plan de la gare et des aménagements,
- le descriptif détaillé des aménagements par lieu,
- l'argumentaire détaillé et l'approfondissement des conséquences opérationnelles des solutions techniques retenues,
- les services complémentaires à prévoir en phase exploitation,
- un chiffrage détaillé et engageant des travaux et des études, avec le détail des coûts par nature de travaux.

Les études projet comprendront a minima pour chaque gare :

- les plans détaillés de la gare et des aménagements,
- le descriptif détaillé des aménagements avec un comparatif des solutions retenues par rapport à celles de la phase précédente,
- une description du phasage retenu des travaux,
- un chiffrage définitif des montants des travaux avec le détail des coûts renseignés par nature de travaux
- une estimation de l'échéancier des coûts des travaux
- une mise à jour des pièces fournies à l'AVP

RFF et la SNCF s'engagent à répondre sous 15 jours ouvrés à toute demande de précision du STIF sur cette étude à l'exception des informations qui relèvent du savoir faire industriel des maîtres d'ouvrage, ces dernières étant uniquement consultables.

ARTICLE 8 – MAITRISE D'OUVRAGE ET PROPRIETE INTELLECTUELLE DES ETUDES

Les Bénéficiaires informent le STIF de la date effective de commencement et de la date prévisionnelle d'achèvement des études.

Le STIF ne peut, en aucun cas, ni pendant la durée de la présente convention, ni après son expiration, être mis en cause dans les litiges qui résulteraient de ces études.

Les Bénéficiaires se chargent, seuls ou par l'intermédiaire d'un tiers, de leur réalisation. Lorsque la réalisation est confiée à un tiers par les Bénéficiaires, ces derniers s'engagent à faire respecter les engagements de la présente convention audit tiers. Les Bénéficiaires ne sauraient se prévaloir de la défaillance des tiers à qui ils auraient confié la réalisation

des études pour s'exonérer des engagements auxquels ils ont souscrit au titre de la présente convention.

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention restent la propriété des maîtres d'ouvrage pour leur périmètre respectif et du STIF.

Les résultats des études sont transmis au STIF. Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable des parties (RFF, SNCF et STIF).

ARTICLE 9 – ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention entre en vigueur à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée par le STIF au(x) Bénéficiaire(s)

La présente convention prend fin à la livraison de l'ensemble des livrables tels que définis dans l'article 7 et au versement de la totalité des subventions aux maîtres d'ouvrage.

ARTICLE 10 – DOCUMENTS CONTRACTUELS

Les pièces constitutives de la convention sont les suivantes :

- le présent document, daté et signé ;

ARTICLE 11 - RESILIATION

Dans l'hypothèse, visée à l'article 6, d'une modification du programme d'études non autorisée par le STIF et à défaut d'accord en dernier recours après une conciliation organisée entre le STIF et les maîtres d'ouvrage, l'engagement des AP et le paiement de la subvention sont annulés pour l'étude de la gare concernée. Les sommes déjà perçues par le Bénéficiaire correspondant à la subvention pour l'étude de la gare concernée devront être reversées au STIF.

A défaut d'accord en dernier recours à l'issue de la conciliation prévue, les différentes dispositions de la présente convention pour l'étude de la gare concernée sont considérées comme résiliées de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et le STIF émet un titre de recettes exécutoire dans un délai de 45 jours, à l'encontre du Bénéficiaire en vue du reversement des sommes susvisées.

ARTICLE 12 - FRAIS ET DISPOSITIONS DIVERSES

Tous les frais auxquels donnera lieu la présente convention (publication, enregistrement, etc...) seront à la charge des Bénéficiaires.

ARTICLE 13 - LITIGES

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déferés au Tribunal Administratif territorialement compétent.

Fait à Paris, le
en trois originaux.

Pour le STIF,
La Directrice Générale,

Pour RFF,

Pour la SNCF ,

PROJET

ANNEXE 1 :

CALENDRIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS

en M€ courants

2010		2011		2012		2013	
RFF	SNCF	RFF	SNCF	RFF	SNCF	RFF	SNCF
1	0,8	1,5	2,5	2,2	1,6	1,8	0,5

PROJET

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2010/0395

Séance du 07 juillet 2010

Marché 2009-69



**TIERCE MAINTENANCE APPLICATIVE D'UN SYSTEME DECISIONNEL
S'APPUYANT SUR LES DONNEES DE VALIDATION
TELEBILLETTE**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics notamment ses articles 60 à 64 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 15 juin 2010 attribuant le marché à Cap Gemini ;
- VU** le rapport n° 2010/0395 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 2 juillet 2010 ;

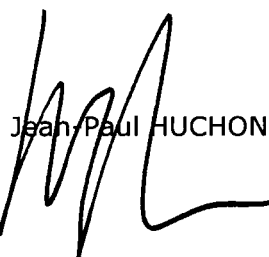
Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer le marché 2009-69 avec Cap Gemini, marché conclu à prix mixtes, avec un montant forfaitaire de 1 095 203 € HT et pour partie à bons de commande sans montant minimum et sans montant maximum.

ARTICLE 2 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

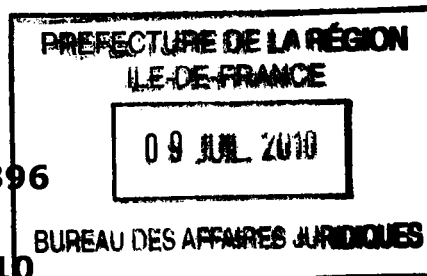
Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France


Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2010/0396

Séance du 07 juillet 2010



Marché 2010-05

**NETTOYAGE, MAINTIEN DE L'HYGIENE ET DE LA PROPETE DES
LOCAUX DU STIF**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics notamment ses articles 57 à 59 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 15 juin 2010 attribuant le marché à CHALLANCIN ;
- VU** le rapport n° 2010/0396 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 2 juillet 2010 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer le marché 2010-05 avec CHALLANCIN, marché conclu à prix mixtes, avec un montant forfaitaire mensuel de 7 826.15 € TTC et pour partie à bons de commande sans montant minimum et sans montant maximum.

ARTICLE 2 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JP HUCHON', written over the printed name.

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2010/0398

Séance du 07 juillet 2010

Marché 2010-11



**EXPERTISE DES ESTIMATIONS DES COUTS DE REALISATION
RELATIFS AU PROLONGEMENT DU RER E EOLE A L'OUEST**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics notamment ses articles 57 à 59 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 15 juin 2010 attribuant le marché à EGIS RAIL ;
- VU** le rapport n° 2010/0398 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 2 juillet 2010 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer le marché 2010-11 avec EGIS RAIL, marché conclu à prix mixtes, avec un montant forfaitaire de 150 275 € HT pour la tranche ferme, 98 250 € HT pour la tranche conditionnelle 1 et pour partie à bons de commande sans montant minimum et sans montant maximum pour la tranche conditionnelle 2.

ARTICLE 2 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France


Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2010/0399

Séance du 07 juillet 2010

Marché 2010-13



**EXPERTISE DES ESTIMATIONS DES COUTS DE REALISATION
RELATIFS AU PROLONGEMENT DU PROLONGEMENT DE LA LIGNE
14 DU METRO**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics notamment ses articles 57 à 59 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 15 juin 2010 attribuant le marché à SETEC ;
- VU** le rapport n° 2010/0399 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 2 juillet 2010 ;

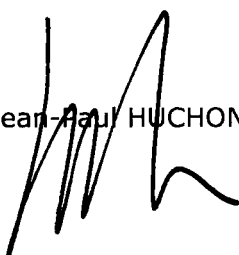
Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer le marché 2010-13 avec SETEC, marché conclu à prix mixtes, avec un montant forfaitaire de 222 420 € HT pour la tranche ferme, 116 240 € HT pour la tranche conditionnelle 1 et pour partie à bons de commande sans montant minimum et sans montant maximum pour la tranche conditionnelle 2.

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-Henri HUCHON


Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2010/0400

Séance du 07 juillet 2010

Marché 2010-24



ETUDE D'IMPACT, REDACTION DU SCHEMA DE PRINCIPE ET DU DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE DANS LE CADRE DU PROLONGEMENT DE LA LIGNE 14

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics notamment ses articles 57 à 59 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 15 juin 2010 attribuant le marché à INEXIA-GESTE ;
- VU** le rapport n° 2010/0400 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 2 juillet 2010 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer le marché 2010-24 avec le Groupement constitué d'INEXIA et GESTE, marché conclu à prix mixtes, avec un montant forfaitaire de 199 783 € HT pour la tranche ferme, et pour partie à bons de commande sans montant minimum et sans montant maximum pour la tranche conditionnelle 1.

ARTICLE 2 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Jean-Paul Huchon', written over the printed name.

Délibération n° 2010/0401
Séance du 7 juillet 2010



**CONVENTION PARTENARIALE
PASSEE DANS LE CADRE DE LA CONCLUSION DU CONTRAT
D'EXPLOITATION DE TYPE 2 POUR LE RESEAU DU TERRITOIRE DU
SYNDICAT D'EQUIPEMENT ET D'AMENAGEMENT DES
PAYS DE FRANCE ET DE L'AULNOYE (SEAPFA)**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France ;
- VU** la délibération du conseil du STIF n° 2009/1060 du 9 décembre 2009 relative au contrat d'exploitation de type 2 et à la convention partenariale du réseau SEAPFA ;
- VU** le rapport n° 2010/0401 ;
- VU** les avis de la commission de l'offre de transport du 1^{er} juillet 2010 et de la commission économique et tarifaire du 2 juillet 2010 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : Il est pris acte de la substitution de la Communauté d'Agglomération « Plaine de France » au Syndicat d'Équipement et d'Aménagement des Pays de France et de l'Aulnoye (SEAPFA) dans les droits et obligations de ce dernier au titre de la convention partenariale conclue avec les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Tremblay-en-France, le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la société Les courriers de l'Ile-de-France - Keolis dans le cadre de la conclusion du contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau du SEAPFA.

ARTICLE 2 : La convention partenariale approuvée par le Conseil d'Administration du STIF en date du 9 décembre 2009 est annulée et est remplacée par la convention partenariale annexée à la présente délibération.

ARTICLE 3 : Sont signataires de cette nouvelle convention partenariale : le STIF, les Communes de Tremblay-en-France et d'Aulnay-sous-Bois, la Communauté d'Agglomération « Plaine de France » et les Courriers de l'Ile-de-France – Groupe Keolis.

ARTICLE 4 : Les autres clauses de la convention partenariale sont adoptées dans les mêmes termes que la convention partenariale passée lors du conseil du 9 décembre 2009 au titre du réseau du SEAPFA.

ARTICLE 5 : La directrice générale est autorisée à signer la convention partenariale annexée et visée aux articles 2, 3 et 4 de la présente délibération.

ARTICLE 6 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

CONVENTION PARTENARIALE STIF / TREMBLAY EN FRANCE / AULNAY SOUS
BOIS / SYNDICAT D'EQUIPEMENT ET D'AMENAGEMENT DES PAYS DE FRANCE ET
DE L'AULNOYE / COURRIERS DE L'ILE DE FRANCE – GROUPE KEOLIS DANS LE
CADRE DE LA CONCLUSION DU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 POUR LE
RESEAU DU TERRITOIRE DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION PLAINE DE
FRANCE

La présente convention est établie entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif dont le siège social est situé au 39bis-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par sa Directrice Générale Mme Sophie Mougard autorisée à signer la présente par délibération du Conseil d'Administration en date du [...].

Ci-après dénommé le « STIF »,

ET

La Commune de Tremblay en France, représentée par M. François ASENSI, Député-Maire, autorisé à signer la présente par délibération du Conseil Municipal en date du [...]

ET

La Commune d'Aulnay Sous Bois, représentée par M. Gérard SEGURA son Maire, autorisé à signer la présente par délibération du Conseil Municipal en date du [...]

ET

La Communauté d'Agglomération Plaine de France, représentée par son Président M. François ASENSI, autorisé à signer la présente par délibération du conseil communautaire en date du [...]

Ensemble ci-après dénommées « les Collectivités »,

ET

Les Courriers de l'Ile-de-France (CIF) – Groupe Keolis, dont le siège social est situé 34 rue de Guivry 77990 Le Mesnil Amelot, Société par Actions Simplifiée au capital de 343 696 €, inscrite au Registre du Commerce et des Sociétés de Meaux sous le numéro B 562 091 132, Représentée par son Directeur, Monsieur Claude FRASNAY.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

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.

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 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 dans lesquelles les collectivités accompagnent l'exécution du contrat d'exploitation de type 2 des lignes de transport public du réseau du territoire de la COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION PLAINE DE FRANCE, desservant les communes d'Aulnay sous Bois, Villepinte, Sevran, Tremblay en France, définies dans le contrat d'exploitation de type 2 n° [CT2/011] conclu avec l'entreprise Les Courriers de l'Île de France – Groupe Keolis.

2. Durée.

La présente convention prend effet à compter sa notification par le STIF, à la dernière des parties, qui intervient après transmission au contrôle de légalité, et prend fin 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.

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 du territoire de la COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION PLAINE DE FRANCE 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 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 avec 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 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 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 sur leurs territoires dans le cadre de leurs missions telles que définies à l'Article 7.1.7.

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 des collectivités sur leurs territoires et de la clientèle doit être effectuée dans les meilleurs délais et au minimum huit (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 les Collectivités, dans un délai minimum de huit (8) jours.

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 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 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'arrêt, ou ayant une incidence sur le temps de parcours, 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 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 des Collectivités sur leurs territoires dans le cadre de leurs missions telles que définies à l'Article 7.1.7.

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 aux collectivités 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, sans caractère d'exhaustivité, pour un cofinancement des modifications du service de référence s'énoncent comme suit :

- la desserte de nouveaux équipements publics qui accueillent du public ;
- la desserte de nouvelles zones d'activité ;
- l'extension de l'amplitude horaire d'une ligne existante ;
- l'amélioration des horaires de desserte en soirée et le week-end.

Article 6 : Mise à disposition de biens par les collectivités.

Article 6.1. Les abris voyageurs.

En vu d'améliorer le service rendu aux usagers des transports en commun, la commune d'Aulnay sous Bois met gracieusement à la disposition de l'Entreprise les abris voyageurs situés sur son territoire.

Article 6.2 : L'entretien et la maintenance des abris voyageurs.

La commune d'Aulnay sous Bois assure l'entretien régulier (nettoyage, suppression des graffitis), la maintenance de chaque abri voyageurs et l'affichage de ses campagnes d'information.

Les caissons d'affichage de chaque abri voyageurs seront prioritairement réservés aux campagnes d'information de la commune d'Aulnay sous Bois qui laissera toutefois à l'Entreprise un accès réservé à l'information des voyageurs. Le contenu et l'entretien de ce cadre restent de la responsabilité de l'Entreprise.

La commune d'Aulnay sous Bois prend à sa charge les réparations, remises en état, voire le remplacement de chaque abri voyageurs qui seraient consécutifs à des accidents ou à des actes de vandalisme, ainsi que les recours éventuels contre les auteurs des dommages.

En cas de vandalisme répété sur un même mobilier, la commune d'Aulnay sous Bois pourra procéder, à ses frais, à son déplacement voire à sa suppression.

Les abris voyageurs disposent d'un support d'information (cadres) et d'une alimentation électrique, notamment aux fins d'en assurer l'éclairage.

Les abris voyageurs doivent pouvoir supporter des éléments d'information dynamique ou statique

Un inventaire des abris voyageurs désignés au premier alinéa du présent article est établi contradictoirement au plus tard dans les deux mois suivant la prise d'effet de la présente convention. Il est annexé à la présente convention (Annexe 3).

Cet inventaire est mis à jour par la commune d'Aulnay sous Bois au fur et à mesure de la mise à disposition de biens nouveaux, et actualisé au 1er janvier de chaque exercice.

L'Entreprise utilise les biens et équipements d'exploitation décrits à l'alinéa 1 dans l'état où ils se trouvent et qu'ils déclarent bien connaître, sans aucun recours contre la commune d'Aulnay sous Bois pour quel que motif que ce soit. L'Entreprise reconnaît ne pas pouvoir exiger de travaux ou de réparations autres que ceux expressément mis à la charge de la commune d'Aulnay sous Bois par la présente convention.

Article 6.3 : Bâtiment d'exploitation.

Dans le cadre de l'exploitation du Pôle gare de Vert-Galant, la COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION PLAINE DE FRANCE met à disposition de l'Entreprise un bâtiment provisoire d'exploitation d'une superficie de 116 m², équipé d'un système électronique de vidéosurveillance et d'information voyageurs.

L'Entreprise est consultée par la COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION PLAINE DE FRANCE sur les éventuels travaux à réaliser. Ils seront réalisés aux frais et risques et sous l'entière responsabilité de la COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION PLAINE DE FRANCE. Toutes les réglementations en vigueur seront respectées, de sorte que l'Entreprise ne puisse voir sa responsabilité mise en cause de leur fait.

L'Entreprise fait son affaire personnelle de l'entretien courant et du nettoyage du bâtiment mis à sa disposition.

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

Les collectivités peuvent contrôler à tout moment la réalisation par l'Entreprise des missions qui lui sont confiées en vertu de la présente Convention. Ainsi, les Collectivités peuvent, à tout moment et à leurs frais, faire effectuer par des agents ou experts dûment mandatés des contrôles, qu'elles jugent utiles en vue de s'assurer de la bonne exécution des services. Ce suivi est réalisé selon le système de qualité de service du STIF dans le cadre du contrat d'exploitation de type 2.

Les Collectivités alerteront le STIF en cas de manquements répétés ou de dégradation de la qualité de service. Réciproquement, le STIF avertira les Collectivités des résultats d'enquêtes ou de contrôles qu'il effectuera ou fera effectuer sur le réseau, objet de la présente convention.

Par ailleurs, le COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION PLAINE DE FRANCE accompagne l'Entreprise dans la mise en place d'un système de vidéo embarqué qui comprend un matériel embarqué à bord des véhicules complété d'un logiciel de lecture sécurisé qui sera implanté dans le centre d'exploitation situé sur la commune de Tremblay en France. La mise en œuvre de ce système sera précisée dans le cadre d'un avenant aux présentes qui sera négocié ultérieurement.

7.1.2. Suivi de l'usage.

L'Entreprise transmet aux Collectivités les éléments relatifs à l'usage du réseau :

- Etat des lieux annuel et évolution de l'usage global du réseau (à partir de la prise d'effet du contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF et l'Entreprise) ;
- Usage par ligne.

L'Entreprise doit alerter le comité de suivi sur les graves problèmes de charges rencontrés.

7.1.3 Suivi de l'offre

L'Entreprise transmet aux Collectivités les éléments relatifs à l'offre du réseau :

- Etat des lieux annuel évolution de l'offre (à partir du début du Contrat d'exploitation de type 2) ;
- Offre par ligne ;
- Offre non réalisée.

L'Entreprise alerte les collectivités 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 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 consultés en Comité de suivi sur le choix du matériel. Cependant, les avis des Collectivités ne seront 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.

Pour toutes les demandes complémentaires ayant un impact financier, un avenant à la présente convention devra nécessairement être conclu entre les parties.

7.1.5 Rôle dans l'instruction des modifications d'offres.

Le STIF confie expressément aux Collectivités sur leurs territoires 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 maximum de 30 jours et dans un délai de 5 jours ouvrés 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 Aménagement de la voirie

7.3.1 Fluidité du réseau

Les Collectivités s'engagent à améliorer les conditions de circulation des bus sur les voies dont elles sont gestionnaire.

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
- les ralentisseurs adaptés
- les aménagements de carrefour
- ...

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.

Les gains de productivité résultant d'une amélioration des conditions de circulation des véhicules de l'entreprise peuvent :

- entraîner un ajustement de la participation des parties,
- être réinjectés dans l'offre
- permettre une accélération de la réalisation du Plan d'investissement.

7.3.2 Aménagements d'abris voyageurs.

Les Collectivités étudieront l'installation d'abris voyageurs 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, l'Entreprise 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 de deux semaines après observation de la dégradation par le personnel de l'Entreprise ou communication de l'information par les Collectivités.

7.3.3 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.

7.3.4 Autres coordinations.

L'Entreprise peut être amenée à participer aux Conseils locaux de sécurité et de prévention de la délinquance (CLSPD), aux Contrats urbains de cohésion sociale (CUCS), ainsi qu'aux actions de prévention de l'insécurité...

L'Entreprise vise à assurer une bonne coordination avec les services des polices municipales, nationale, ferroviaire, et d'autres entreprises de transport public.

7.3.5 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 sont listées en Annexe 5.

Est mentionné pour chacune d'entre elles l'objectif de l'année de déclaration de mise en accessibilité.

Les parties conviennent qu'il s'agit à ce stade d'une liste provisoire. La liste définitive sera établie dans le délai de trois mois suivant la prise d'effet de la présente convention et remplacera l'Annexe 5.

L'échéancier proposé constitue un objectif fort pour les Collectivités, celles-ci ayant fait de la mise en accessibilité une priorité de ces actions.

- 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 les Collectivités et parc de véhicules circulant sur cette ligne totalement accessible).

8. Communication

Le terme communication doit être pris dans son sens le plus large et recouvrira tous les types d'actions en terme de communication (relations presse, actions commerciales, marketing et événementielles, achats d'espaces, dépliants, guides, plaquettes, mailings, site Internet, projets et chantiers, mise en services et inauguration, signalétique et habillage...), tous les publics (voyageurs, élus, institutionnels...).

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 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 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 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.

La collectivité d'Aulnay-sous-Bois et le STIF sont tombés d'accord sur le principe d'un nouvel habillage des véhicules qui sera finalisé dans le délai de 3 mois à compter de la prise d'effet des présentes. Ce nouvel habillage sera mis en place à partir de mi-2010 sur les véhicules neufs et sera inscrit à l'Annexe 6.

La Collectivité de Tremblay-en-France 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, la charte seule du STIF s'appliquera sur les nouveaux véhicules. Le nouvel habillage sera mis en place à partir de mi-2010 sur les véhicules neufs fera l'objet d'un avenant le définissant.

L'entreprise et/ou les Collectivités feront valider par le STIF tout changement ou modification identitaire appliqué sur le 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 leur site internet 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 8 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.

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 9 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 :

(k€ constants 2008)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	15 133	15 090	15 021	14 909	14 852	14 881	14 912

10.2. Engagements financiers du STIF

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, le STIF versera à l'Entreprise, hors recettes annexes directement perçues par l'entreprise une contribution financière annuelle fixée à :

(k€ constants 2008)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contributions financières	13 061	13 138	13 035	12 916	12 863	12 863	12 861

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 :

- 439 000 Euros HT pour Tremblay-en-France
- 142 000 Euros HT pour Aulnay-sous-Bois
- 396 000 Euros HT pour ADP

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 9 des présentes.

Pour la première année d'exploitation, le montant de la Compensation 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 d'exploitation 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 portant sur la ligne 014-014-043 en date du 30 juin 2009 et XXX Tremblay) 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 :

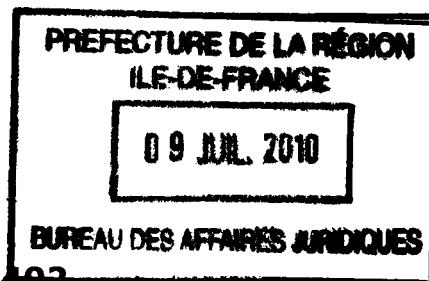
1. La mise en œuvre de la procédure est décidée par l'une ou l'autre partie par l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé réception.
2. Chaque partie désigne un expert dans les 10 jours qui suivent la réception du courrier
3. Les experts remettent leurs conclusions aux parties sous 10 jours,
4. La 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 déferés au Tribunal Administratif de Paris.

14. Liste des annexes

- Annexe 1 : Lignes composant le périmètre du réseau
- Annexe 2 : Synthèse de l'ensemble des modifications de l'offre de référence qui ont été effectuées par année
- Annexe 3 : Inventaire des biens mis à disposition (abris)
- Annexe 4 : Conditions de mise en œuvre de l'article 29 du contrat de type 2 « Plan de transport adapté »
- Annexe 5 : Lignes retenues au titre du Schéma directeur d'accessibilité
- Annexe 6: Livrée d'Aulnay-sous-Bois
- Annexe 7 : Liste des marques du STIF
- Annexe 8 : Service de référence
- Annexe 9 : Formule d'actualisation de la participation du STIF et des collectivités

Syndicat des transports d'Ile-de-France



Délibération n° 2010/0402

Séance du 7 juillet 2010

LOCAUX SUPPLEMENTAIRES – IMMEUBLE 48/50 RUE DE LA VICTOIRE, PARIS 9^{ème} ARRONDISSEMENT - CONTRAT DE BAIL - APPROBATION DU CONTRAT – AUTORISATION DE SIGNATURE

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code civil et notamment ses articles 606 et suivants ;
- VU** la saisine des services fiscaux (France Domaines) en date du 19 avril 2010 ;
- VU** l'avis du Comité Technique Paritaire en date du 28 juin 2010 ;
- VU** le Rapport n° 2010/0402 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire en date du 2 juillet 2010 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

ARTICLE 1 : d'approuver le contrat de bail joint à la présente délibération.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit contrat de bail avec la société VOLTAIRE SAS ainsi que tous documents y afférent.

ARTICLE 3 : d'inviter la directrice générale à effectuer toutes les formalités de publicité, transmission et notification requises pour l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JP HUCHON', written over the printed name.

BAIL DE BUREAUX

Entre les soussignés :

Voltaire SAS, Société par Actions Simplifiées au capital de 31.262.500 Euros dont le siège social est à Bois-Colombes – 92270, 80, avenue de l'Europe, inscrite au registre du commerce et des sociétés de Nanterre, sous le numéro B 419 468 293, représentée par Joëlle Chauvin, Présidente ou par Monsieur Jean-Luc Aigle ayant pouvoir,

Ci-après dénommé « LE BAILLEUR »

Et :

Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF), Etablissement Public à caractère Administratif, dont le siège social est situé 39 bis/ 41 rue de Châteaudun, à Paris (9ème), Numéro SIRET 287 500 078 00020, représenté par sa Directrice Générale, Madame Sophie MOUGARD, dûment habilitée par délibération du Conseil en date du 7 juillet 2010

Ci-après dénommé « LE PRENEUR »

Il a été arrêté et convenu ce qui suit :

Le BAILLEUR fait bail et donne à loyer selon les conditions générales et particulières figurant ci-après :

SOMMAIRE

CONDITIONS GÉNÉRALES

Article	1	BAIL	4
Article	2	DÉSIGNATION	4
Article	3	DURÉE	4
Article	4	DESTINATION - ACTIVITÉ	4
Article	5	LOYER	4
Article	6	CHARGES ET PRESTATIONS	5
Article	7	DÉPÔT DE GARANTIE	6
Article	8	INDEXATION	6
Article	9	ENTRÉE EN JOUISSANCE	7
Article	10	ENTRETIEN - TRAVAUX - RÉPARATIONS	7
Article	11	CONDITIONS GÉNÉRALES D'UTILISATION	9
Article	12	RENONCIATION A RÉCLAMATION	10
Article	13	CESSION - SOUS-LOCATION	10
Article	14	TAXES - CONTRIBUTIONS	11
Article	15	DESTRUCTION DE L'IMMEUBLE	11
Article	16	RESTITUTION DES LOCAUX	11
Article	17	ASSURANCES	12
Article	18	CLAUSE RÉSOLUTOIRE	14
Article	19	FRAIS ET ENREGISTREMENT - ÉLECTION DE DOMICILE	14

CONDITIONS PARTICULIÈRES

Article	20.1	ACTIVITE DU PRENEUR	15
Article	20.2	DÉSIGNATION DE L'IMMEUBLE.	15
Article	20.3	DÉSIGNATION DES LOCAUX	15
Article	20.4	DURÉE	15
Article	20.5	LOYER	15
Article	20.6	CHARGES	15
Article	20.7	DÉPOT DE GARANTIE D'ORIGINE	15
Article	20.8	CLAUSES SPÉCIFIQUES	16

CONDITIONS GÉNÉRALES

Article 1 : BAIL

Le BAILLEUR fait bail et donne à loyer au PRENEUR qui accepte, des locaux à usage de bureaux dépendant d'un immeuble désigné à l'article 20.2 (ci-après « l'immeuble »).

Article 2 : DÉSIGNATION

- 2.1 Les locaux objets du bail sont décrits à l'article 20.3. Tels au surplus que le tout se poursuit et se comporte sans qu'il soit nécessaire d'en faire une plus ample désignation, le PRENEUR déclarant bien connaître les lieux pour les avoir visités en vue des présentes
- 2.2 Il est précisé que toute différence entre les cotes et surfaces mentionnées au présent bail, ou résultant du plan éventuellement annexé et les dimensions réelles des locaux, ne saurait justifier réduction ou augmentation de loyer, les parties se référant à la consistance des locaux tels qu'ils existent.
- 2.3 L'ensemble des lieux loués forme une location considérée comme indivisible pour le tout.

Article 3 : DURÉE

- 3.1 Le présent bail est consenti pour une durée minimale de 9 années entières et consécutives, qui commencera à courir à la date d'effet prévue à l'article 20.4.
- 3.2 Le PRENEUR aura la faculté de donner congé à l'expiration de chaque période triennale en avisant le BAILLEUR par acte extrajudiciaire au plus tard 6 mois avant chaque échéance triennale.

Article 4 : DESTINATION – ACTIVITÉ

- 4.1 Le PRENEUR devra utiliser les locaux honorablement et paisiblement, dans le respect du standing de l'immeuble et en harmonie avec la qualité des occupants de celui-ci, à l'usage exclusif de bureaux pour l'activité décrite à l'article 20.1, à l'exclusion de toute autre.

Ils ne pourront servir à aucun autre usage, étant entendu que le bailleur se réserve le droit de louer tous autres locaux ou boutiques de l'immeuble pour toute activité ou commerce semblable ou similaire à celui du preneur. L'ensemble des lieux loués formant une location considérée comme indivisible et à titre commercial pour le tout.

Il est précisé que le Preneur ne pourra se prévaloir d'aucune exclusivité ou garantie de non concurrence.

- 4.2 Cette activité ne devra donner lieu à aucune contravention, plainte ou réclamation de la part des tiers et autres occupants de l'immeuble, le PRENEUR faisant son affaire personnelle de tous les griefs qui seraient faits au BAILLEUR à son sujet, de manière à ce que ce dernier ne soit jamais inquiété et soit garanti de toutes les conséquences pouvant en résulter.
- 4.3 Le PRENEUR déclare faire son affaire personnelle des autorisations qui seraient, le cas échéant, nécessaires à l'exercice de son activité dans lesdits locaux, tant à l'entrée dans les lieux, qu'au cours du bail et de ses renouvellements éventuels. L'autorisation donnée au PRENEUR d'exercer ses activités n'implique, de la part du BAILLEUR, aucune garantie, ni diligence pour l'obtention des autorisations qui pourraient lui être nécessaires, le BAILLEUR ne pourra en conséquence encourir aucune responsabilité en cas de retard dans l'obtention de ces autorisations.
- 4.4 Le PRENEUR s'engage à maintenir les locaux loués en état permanent d'exploitation personnelle, effective et normale.

Article 5 : LOYER

5.1 Le présent bail est en outre consenti moyennant le loyer principal annuel stipulé à l'article 20.5, que le PRENEUR s'oblige à payer au BAILLEUR ou à son mandataire, en quatre termes égaux et d'avance, les 1er janvier, 1er avril, 1er juillet et 1er octobre de chaque année, à compter de la date indiquée à l'article 20.4. Ce loyer sera majoré de la TVA au taux alors en vigueur, ou de toute autre taxe nouvelle complémentaire ou de substitution, qui pourrait être créée. Les paiements auront lieu au domicile du BAILLEUR, ou en tout autre endroit indiqué par lui.

Toute somme reçue par le BAILLEUR fera l'objet d'une imputation en premier lieu sur les taxes foncières et taxes sur les bureaux, puis sur les charges, enfin sur le loyer principal dans l'ordre chronologique des factures. Le règlement de la taxe sur la valeur ajoutée sera proportionnel à chaque imputation.

5.2 Pour le paiement des loyers, le PRENEUR s'engage à souscrire sans délai, auprès de sa banque une demande de prélèvement automatique des sommes dues au titre du présent bail, TVA incluse, sur son compte bancaire, et à maintenir cette demande de prélèvement pendant la durée du bail.

Article 6 : CHARGES ET PRESTATIONS

6.1 En sus du loyer, le PRENEUR devra rembourser au BAILLEUR, tous les frais, charges, taxes et prestations afférents à l'immeuble et aux locaux, de telle sorte que le loyer soit net pour le BAILLEUR.

6.2 Toutes les dépenses supportées par le BAILLEUR, directement ou indirectement, du fait de la propriété ou du fonctionnement de l'immeuble, seront répercutées en totalité sur le PRENEUR. Il en sera ainsi également des charges et honoraires du mandataire de gestion extérieure éventuel et de syndic de copropriété s'il y a lieu, des charges et honoraires d'AFUL ou de toute autre association chargée de gérer les parties communes de l'immeuble ou de l'ensemble immobilier.

Ces charges seront répercutées au PRENEUR, à l'initiative du BAILLEUR, au prorata des surfaces louées, parties communes incluses soit proportionnellement à la surface des locaux loués sans distinction de situation, soit selon un état de répartition établi par un géomètre.

Il est par ailleurs précisé que le BAILLEUR fera ses meilleurs efforts pour assurer une évolution maîtrisée des charges dans le cadre d'une saine gestion de l'immeuble

6.3 Les charges des équipements communs visés au 6.1 et 6.2 quand bien même ils seraient situés dans les parties privatives comprendront tous les frais de consommation d'entretien, nettoyage et réparation de l'immeuble et/ou de l'ensemble immobilier ainsi que le coût de remplacement des gros et petits éléments d'équipement et installations nécessaires à son fonctionnement (ci-après « les frais »). Elles comprendront notamment les charges ci-après énumérées, étant précisé que l'énumération ci-après est donnée à titre indicatif et ne saurait par conséquent constituer une liste exhaustive des obligations de remboursement du PRENEUR.

- Les frais relatifs aux parties communes, y compris les dépenses de ravalement et de réfections extérieures ayant un caractère obligatoire ou non, à l'exclusion des grosses réparations prévues à l'article 606 du Code Civil.
- Les frais relatifs au matériel et à l'outillage nécessaires à la gestion et à l'exploitation de l'immeuble.
- Les redevances des contrats d'entretien et les frais nécessaires au bon fonctionnement des installations techniques.
- Les frais relatifs à la nacelle et au nettoyage des façades.
- Les frais liés à la lutte contre l'incendie, à la sécurité, aux installations de secours et à la télésurveillance, et au matériel leur étant affecté.
- Les frais de dératisation, de désinfection, et de désinsectisation des parties communes.
- Les frais relatifs aux espaces verts et à la décoration florale.
- Les frais liés au bon fonctionnement :

- ✓ des installations électriques, à leur contrôle et à leur mise aux normes, ainsi que le cas échéant, à la pose, à l'entretien et au remplacement des compteurs divisionnaires.
- ✓ des ascenseurs et monte-charges, à leur entretien, à leur réparation et à leur remplacement.
- ✓ des installations de chauffage et de climatisation, à leur entretien, à leur réparation et à leur remplacement.

- Les dépenses de main-d'œuvre y compris charges sociales et charges annexes, de tout le personnel affecté au fonctionnement de l'immeuble, directement ou par l'intermédiaire de prestataires extérieurs notamment pour le nettoyage, la surveillance, la sécurité, la gestion technique, le gardiennage de l'immeuble ou les divers services d'accueil ou de réception fournis à ses occupants.
- D'une manière générale, toutes les consommations de fluides nécessaires au bon fonctionnement de l'immeuble, frais de location, dépose, entretien et remplacement de compteurs ou de la robinetterie ainsi que tous les frais et taxes liés à ce qui précède.
- Les primes d'assurances de l'immeuble payées par le BAILLEUR.

6.4 Le PRENEUR fera son affaire personnelle des dépenses afférentes au fonctionnement des parties privatives ; il souscrira en son nom les abonnements nécessaires, fera installer à ses frais les compteurs et raccordements qu'il jugera utiles et prendra en charge ses propres consommations de manière à en décharger le BAILLEUR en totalité. Quand bien même ces installations intérieures et extérieures inhérentes à l'activité seraient situées dans les parties communes de l'immeuble.

6.5 Le remboursement des charges s'effectuera par appel d'une provision trimestrielle versée par le PRENEUR avec chaque terme en sus du loyer : cette provision est indiquée lors de la prise d'effet du bail à l'article 20.6. Ce montant est égal au quart du budget prévisionnel pour l'exercice en cours, mais le BAILLEUR se réserve le droit, d'ajuster en cours d'année les provisions appelées, si celles-ci devaient s'avérer inadaptées.

6.6 A la clôture de chaque période annuelle, le montant des provisions versées sera régularisé en fonction des dépenses réelles (majorées de 10 % HT du montant des charges, de la taxe foncière et de l'assurance, au titre des frais forfaitaires de gestion du BAILLEUR). Le PRENEUR sera informé des conditions dans lesquelles il pourra prendre connaissance des comptes de régularisation.

6.7 Lors du départ du PRENEUR, les charges seront calculées prorata temporis, jusqu'à l'expiration du bail ou, si le départ intervient postérieurement à celle-ci, jusqu'à la remise effective des clefs.

6.8 Le BAILLEUR se réserve la possibilité de faire acquitter les charges par le PRENEUR, directement entre les mains de son mandataire chargé de la gestion de l'immeuble, le loyer principal continuant à être perçu directement par le BAILLEUR.

Article 7 : DÉPÔT DE GARANTIE

7.1 Pour garantir l'exécution des obligations lui incombant, ainsi que le paiement de toutes sommes dues au BAILLEUR à titre de loyers, charges, impôts, accessoires, indemnités d'occupation ou autres, le PRENEUR verse ce jour au BAILLEUR, qui le reconnaît, une somme équivalente à trois mois de loyers hors taxes.

Le montant du dépôt de garantie d'origine est indiqué à l'article 20.7.

7.2 Ce dépôt conservé par le BAILLEUR pendant toute la durée du bail ne sera ni productif d'intérêts, ni imputable sur la dernière échéance de loyer, et sera remboursable après le départ du PRENEUR, et exécution par lui de toutes les clauses et conditions du bail, notamment après exécution des travaux de remise en parfait état des locaux loués.

7.3 Ce dépôt de garantie sera réajusté, à l'occasion de toute modification du loyer, de manière à toujours correspondre à trois mois du loyer annuel hors taxes.

7.4 Dans le cas de résiliation du présent bail, par suite d'inexécution par le PRENEUR de ses engagements ou pour une cause quelconque imputable au PRENEUR, ledit dépôt restera acquis au BAILLEUR au titre de premiers dommages-intérêts sans préjudice de tous autres.

7.5 Si pour quelque raison que ce soit, le dépôt de garantie était utilisé en cours de bail, pour le règlement de toutes sommes dues à titre de loyers, charges ou accessoires remboursables, le PRENEUR devra reconstituer ce dépôt sous les sanctions de l'article 18.

Article 8 : INDEXATION

- 8.1 Le loyer stipulé à l'article 20.5 sera révisé automatiquement le 1^{er} janvier de chaque année, en fonction des variations à la hausse de l'indice du coût de la construction publié trimestriellement par l'INSEE.

La variation de l'indice de référence ne sera retenue qu'en cas de hausse. Pour les cas où l'indice de référence ne serait pas retenu, le loyer restera, jusqu'à la date d'anniversaire suivante, au niveau atteint lors de la dernière application de la clause de variation.

- 8.2 [Pour la première indexation, l'indice de base sera l'indice mentionné à l'article 20.5, et l'indice de révision, le dernier indice publié au jour de la révision.]

Les années suivantes, l'indice de base sera l'indice de révision de l'année précédente, et l'indice de révision, le dernier indice publié au jour de la révision.

- 8.3 La présente clause d'échelle mobile constitue une condition essentielle et déterminante du bail sans laquelle il n'aurait pas été consenti.

- 8.4 Si l'indice INSEE du coût de la construction cessait d'être publié, les parties conviennent d'appliquer le nouvel indice légal de remplacement, ou à défaut, un nouvel indice équivalent, fixé d'un commun accord entre les parties ; à défaut d'accord, l'indice de remplacement sera déterminé par un mandataire commun désigné par les parties, ou à défaut d'accord des parties sur le nom du mandataire commun, par le Juge des référés saisi par la partie la plus diligente.

Il en serait de même en cas d'empêchement du mandataire commun ainsi désigné. La décision du mandataire commun sera définitive.

Article 9 : ENTRÉE EN JOUISSANCE

- 9.1 L'entrée en jouissance aura lieu au jour de la prise d'effet du bail, tel qu'indiqué à l'article 20.4.

- 9.2 Le PRENEUR prendra les locaux, objet du bail, dans l'état où ils se trouvent au moment de l'entrée en jouissance, sans pouvoir exiger du BAILLEUR, lors de son entrée dans les lieux et pendant toute la durée du bail, aucune remise en état ni aucune réparation de quelque nature ou de quelque importance que ce soit.

- 9.3 Un état des lieux contradictoire sera établi lors de l'entrée en jouissance, aux frais du PRENEUR. A défaut, les locaux seront réputés avoir été reçus en parfait état.

- 9.4 Le PRENEUR effectuera tous travaux d'aménagement nécessaires à l'exercice de son activité, dans le délai de 3 mois de la prise de possession des locaux. Ces travaux seront effectués dans le respect des dispositions de l'article 10.12. Les travaux de cloisonnement ou de recloisonnement éventuels devront faire l'objet d'un descriptif, de plans et d'une méthodologie préalablement approuvés par le BAILLEUR.

Article 10 : ENTRETIEN, RÉPARATION ET TRAVAUX

- 10.1 Le PRENEUR s'oblige à jouir des lieux loués, paisiblement et en prenant toutes dispositions pour les préserver.

- 10.2 Le PRENEUR sera tenu d'effectuer dans les lieux loués, pendant toute la durée du bail, tous travaux d'entretien, nettoyage et réparations, même liés à la vétusté de l'immeuble, ou à la force majeure, à la seule exception des travaux relevant de l'article 606 du Code Civil, qui resteront à la charge du BAILLEUR.

Il sera tenu de remplacer ce qui ne pourrait être réparé.

- 10.3 Le PRENEUR devra, en outre, entretenir tous équipements spécifiques, tels que climatisation, ventilation, installations électriques et téléphoniques, câblage informatique ou autres, dont il aura l'usage privatif, conformément aux normes en vigueur.

- 10.4 Il devra souscrire à ses frais tous abonnements prescrits par la réglementation et prendre toutes dispositions pour assurer le fonctionnement, la maintenance, le contrôle et l'entretien des installations de sécurité et de prévention, conformément aux normes prescrites par l'administration, de telle manière que le BAILLEUR ne puisse être recherché ou inquiété par quiconque à ce sujet.

Le PRENEUR s'engage à cet égard, à fournir au BAILLEUR, tous les justificatifs des contrats souscrits et des réparations d'entretien effectuées.

- 10.5 A défaut d'exécution de ces obligations, le BAILLEUR pourra se substituer au PRENEUR et les faire réaliser par une entreprise de son choix, aux frais exclusifs du PRENEUR, sans préjudice de tous frais de remise en état consécutifs à des dommages causés par l'inobservation des dispositions du présent article.

A cet effet, le BAILLEUR pourra visiter ou faire visiter, par toutes personnes de son choix, périodiquement, les lieux objet du présent bail, afin de vérifier leur bon état d'entretien et de réparation.

- 10.6 Le PRENEUR devra souffrir et laisser faire, sans pouvoir prétendre à aucune indemnité, ni diminution de loyer, tous travaux que le BAILLEUR jugerait nécessaire d'effectuer, en cours de bail, dans les lieux loués, quelles qu'en soient la nature et la durée, cette dernière excédât-elle 40 jours, et ce, par dérogation expresse à l'article 1724 du Code Civil. Le BAILLEUR s'engage à faire en sorte que ces travaux gênent le moins possible la jouissance paisible par le PRENEUR des locaux loués

- 10.7 Il souffrira, par dérogation à l'article 1723 du Code Civil, tous travaux de reconstruction, surélévation, agrandissement et modification des parties communes, que le BAILLEUR se réserve d'effectuer sans avoir à requérir son autorisation préalable. Le BAILLEUR s'engage à en informer auparavant le PRENEUR et s'assurera que ces travaux gênent le moins possible la jouissance paisible par ce dernier des locaux loués

- 10.8 Le PRENEUR s'engage à supporter de la même manière, les travaux qui seraient exécutés sur la voie publique ou dans les immeubles voisins, alors même qu'il en résulterait une gêne pour la jouissance des locaux et sauf à exercer personnellement un recours contre l'administration, l'entrepreneur des travaux ou les propriétaires sans que le BAILLEUR ne soit jamais ni recherché ni inquiété à ce sujet.

- 10.9 Le BAILLEUR, le mandataire ou le syndicat de copropriété aura le droit d'installer, entretenir, utiliser, réparer, remplacer les tubes, conduites, câbles, fils et équipement de toute nature pouvant desservir d'autres parties de l'immeuble et/ou l'ensemble immobilier et qui traverseraient les lieux loués.

- 10.10 Le PRENEUR déplacera à ses frais et sans délai son mobilier et déposera tous coffrages et décorations ainsi que les installations qu'il aurait faites et dont l'enlèvement serait utile pour la recherche et la réparation des fuites de toute nature, des fissures et en général, pour l'exécution de tous travaux.

De supporter à ses frais toute modification d'arrivée de branchement, de remplacement de compteur ou d'installations intérieures pouvant être exigée par les compagnies distributrices des eaux ou de l'électricité.

- 10.11 Le PRENEUR s'oblige à effectuer, à ses frais et sous sa responsabilité, tous travaux, quelles qu'en soient l'importance et la nature, imposés par la réglementation en vigueur/ou à venir ;

Il s'oblige à exécuter, lors de son entrée dans les lieux et pendant toute la durée du bail et de ses renouvellements, tous travaux nécessaires à la mise aux normes des locaux et à leur conformité aux règles d'hygiène, de sécurité, de manière à ce que le BAILLEUR ne soit jamais ni recherché ni inquiété à ce sujet ; il défèrera à cet égard à toutes prescriptions, réclamations ou injonctions de l'autorité administrative, et acquittera toutes redevances, taxes ou droits afférents à ses aménagements ou son utilisation des locaux loués.

Le BAILLEUR précise qu'à sa connaissance le bâtiment est, au jour de la signature du bail, conforme aux normes applicables.

- 10.12 D'une manière générale, les travaux du PRENEUR devront être exécutés dans le respect des règles de l'art et des normes en vigueur, en particulier, les règles touchant à la sécurité ; le PRENEUR respectera également tous les impératifs liés aux installations de chauffage, climatisation, électricité, isolation phonique ou autres, de telle sorte que ces installations soient conformes et fonctionnelles.

Tous les travaux comportant changement de distribution, démolition ou percement de murs, de poutres ou de planchers, sont interdits, sauf autorisation préalable et écrite du BAILLEUR.

La demande d'autorisation devra être accompagnée d'un dossier comprenant :

- un descriptif des travaux et équipements envisagés,

- un calendrier des travaux avec méthodologie détaillée,
- un dossier de sécurité.

En cas d'autorisation du BAILLEUR, les travaux devront être exécutés aux frais, risques et périls exclusifs du PRENEUR et sous la surveillance d'un architecte ou d'un bureau d'études techniques agréé par le BAILLEUR et dont les honoraires seront supportés par le PRENEUR.

Le PRENEUR devra alors faire exécuter ses travaux, après avoir obtenu toutes les autorisations nécessaires, en se conformant aux règles de l'art et en respectant les documents approuvés par le BAILLEUR.

Il devra utiliser des entreprises qualifiées, titulaires des polices d'assurances adéquates ; il veillera à ne pas encombrer les parties communes de gravats ou détritiques et soumettra l'organisation de son chantier au BAILLEUR ou à son architecte.

Le PRENEUR devra supporter tous les frais engendrés par ses travaux ainsi que les conséquences en résultant, notamment au regard des exigences des règles d'hygiène et de sécurité et de la réglementation du travail.

Après exécution des travaux, il devra fournir au BAILLEUR ou à son architecte, les plans de récolement des ouvrages exécutés.

En cas de non conformité avec les dispositions ci-dessus, les travaux modificatifs prescrits par ordre de service dudit architecte, pour mise en conformité avec le dossier approuvé, notifié par simple lettre recommandée, devront être accomplis dans un délai maximum d'un mois.

L'intervention de l'architecte du Bailleur ayant pour seul objet de veiller à la compatibilité des travaux avec les caractéristiques du Local et leur intégration dans l'Immeuble, ledit architecte non plus que le Bailleur ne pourront encourir aucune responsabilité au sujet desdits travaux.

Le Preneur devra utiliser pour tous travaux des entreprises qualifiées titulaires de polices d'assurances individuelles de base et de responsabilité civile adéquate.

- 10.13 Pour l'exécution des travaux que le PRENEUR réalisera tant à l'origine qu'en cours de bail, il s'engage à n'utiliser aucun matériau susceptible de présenter un danger pour la sécurité des occupants des locaux et de l'immeuble.

Si les matériaux qu'il a utilisés venaient à être interdits par une disposition nouvelle, il ferait son affaire personnelle de toutes les conséquences en résultant : recherches, diagnostic, suppression ou autres, alors même que ces travaux et aménagements auraient pu faire entre-temps accession au BAILLEUR.

Tous les contrôles, investigations et/ou travaux auxquels les locaux, leurs aménagements, installations ou équipements peuvent être assujettis en raison de réglementations existantes ou à venir, relatives à la sécurité des personnes seront intégralement à la charge du PRENEUR qui renonce par ailleurs à tout recours contre le BAILLEUR pour les dégradations et troubles de jouissance pouvant en résulter.

- 10.14 Tous travaux d'amélioration, d'aménagement, de modification ou de réparation devront être laissés en bon état d'entretien, en cas de départ du Preneur en cours de Bail, en fin de Bail ou en fin de jouissance.

- 10.15 Tous les travaux, embellissements, améliorations, installations, cloisonnements et constructions quelconques, faits par le PRENEUR en cours de bail, deviendront en fin de bail, la propriété du BAILLEUR, en tout ou partie, si bon semble à celui-ci, sans indemnité et sans préjudice du droit qui est réservé audit BAILLEUR d'exiger la remise des lieux, en tout ou partie, dans leur état primitif, aux frais du PRENEUR, même pour les travaux expressément autorisés par le BAILLEUR.

Article 11 : CONDITIONS GÉNÉRALES D'UTILISATION

- 11.1 Le PRENEUR ne devra faire dans les lieux loués aucun bruit ni aucune nuisance susceptible de gêner les autres occupants.

Il veillera notamment à ce que la tranquillité et la bonne tenue de l'ensemble immobilier ne soient troublées en aucune manière de son fait ou de celui de son personnel ou de ses visiteurs.

- 11.2 Le PRENEUR ne pourra déposer ou laisser séjourner même temporairement dans les vestibules, escaliers ou autres lieux communs avec d'autres locataires, ni caisses, ni fournitures, ni autres objets mobiliers.

Le PRENEUR ne laissera pénétrer et stationner aucun véhicule dans la cour de l'immeuble, sauf aux emplacements prévus à cet effet.

Le PRENEUR ne pourra exposer aux fenêtres et aux murs de l'immeuble aucun panneau ou objet de quelque nature qu'il soit. Il ne pourra notamment apposer, à ses frais, d'enseigne lumineuse ou non, à l'extérieur de l'immeuble, sans avoir obtenu l'autorisation expresse et par écrit du BAILLEUR et à charge pour lui, dans ce cas, d'obtenir les autorisations administratives nécessaires qu'il devra transmettre avant la pose au BAILLEUR.

Il est autorisé à apposer, tant sur le palier de l'étage où sont situés les locaux, objet du bail, que dans le hall d'entrée de l'immeuble, aux emplacements prévus à cet effet, des plaques du type et des dimensions préalablement agréés par le BAILLEUR.

Le PRENEUR ne pourra introduire dans les locaux de matières dangereuses, aucun produit explosif et particulièrement inflammable.

Il déposera les ordures à l'endroit et aux heures indiquées à cet effet. Il devra, en outre, faire son affaire personnelle de l'enlèvement des déchets de papier.

11.3 Le PRENEUR respectera, le cas échéant, les dispositions du règlement de copropriété et/ou du règlement intérieur de l'immeuble, ainsi que leurs modificatifs.

11.4 Le PRENEUR ne pourra prétendre à aucune réduction de loyer en cas de suppression temporaire ou de réduction des services collectifs, tels que l'eau, le gaz, l'électricité, le téléphone, gardiennage, chauffage, ascenseurs, monte-charges...

11.5 Le PRENEUR ne pourra faire supporter aux planchers une charge supérieure à leur résistance, sous peine d'être responsable de tout désordre ou accident. En cas de doute, il est invité à se rapprocher du gestionnaire de l'immeuble.

11.6 Le PRENEUR ne pourra installer une machinerie, quelle qu'en soit la source d'énergie, sauf autorisation spéciale et écrite du BAILLEUR, à l'exception des machines de bureaux, le PRENEUR, en cas d'autorisation, fera son affaire personnelle, à ses risques, périls et frais, de toute réclamation faite par les voisins ou les tiers, notamment pour bruits, odeurs, chaleur ou trépidations.

11.7 En cas d'expropriation, pour cause d'utilité publique, il ne pourra rien réclamer au BAILLEUR, tous les droits du PRENEUR étant réservés contre la partie expropriante.

11.8 Le PRENEUR s'oblige à n'utiliser les emplacements de stationnement loués que pour y garer les véhicules de tourisme de son personnel ou de ses visiteurs, à l'exclusion de toute activité de réparation, vidange, lavage ou autres.

Il s'interdit d'y entreposer aucun matériel ou objet de toute nature et en particulier pneus, bidons d'essence ou d'huile.

Il s'oblige à respecter les règles de fonctionnement et de sécurité des parkings.

Il restituera à première demande du BAILLEUR, les badges et cartes d'accès qui lui auront été remis, pour permettre leur remplacement ou leur validation périodique.

Il en sera de même en fin de bail.

A cet égard, le BAILLEUR se réserve d'invalider l'accès de tout véhicule cessant d'être titulaire d'un droit à stationnement.

11.9 Une tolérance ne devra jamais être considérée comme un droit, même avec le temps, le BAILLEUR pouvant toujours y mettre fin.

Article 12 : RENONCIATION A RÉCLAMATION

Le PRENEUR renonce à tous recours et/ou réclamations contre le BAILLEUR et ses mandataires :

12.1. En cas de vols, tentatives de vol, actes délictueux ou voies de fait dont il pourrait être victime dans les locaux ou dans l'immeuble, le BAILLEUR n'assumant aucune obligation de surveillance.

12.2. En cas d'irrégularité ou d'interruption des ascenseurs, des fournitures d'eau, électricité, téléphone, climatisation, sécurité et système informatique.

- 12.3 En cas de modification ou de suppression des prestations communes et notamment du gardiennage.
- 12.4 En cas de dégâts causés aux locaux loués et/ou aux éléments mobiliers s'y trouvant par suite d'infiltrations, humidité, fuites.
- 12.5 En cas d'agissements générateurs de dommages des autres occupants de l'immeuble, de leur personnel, fournisseurs, clients et de tous tiers en général.
- 12.6 En cas d'accident survenu dans les locaux pendant le cours du bail, quelle qu'en soit la cause.

Article 13 : CESSION – SOUS-LOCATION – DOMICILIATION

- 13.1 Le PRENEUR ne pourra céder ou apporter ses droits au présent bail, si ce n'est en totalité, à l'acquéreur de son fonds de commerce.

Le BAILLEUR devra être appelé à intervenir à l'acte de cession, par notification effectuée par lettre recommandée avec accusé réception 21 jours à l'avance au moins et accompagnée, à peine de nullité de la notification, du projet d'acte de cession.

Un original enregistré de l'acte de cession devra être notifié au BAILLEUR dans les termes de l'article 1690 du Code Civil, dans le mois de la signature, pour lui servir de titre à l'égard du cessionnaire, à peine de résiliation de plein droit du bail.

Aucune cession n'est autorisée en cas d'impayés de quelque nature que ce soit.

- 13.2 En cas de cession du droit au bail, d'apport de ce droit au bail en société, ou de fusion de société, le cédant restera responsable solidairement avec le cessionnaire, la société bénéficiaire de l'apport ou la société issue de la fusion, du paiement des loyers et des charges et accessoires et de l'exécution des clauses et conditions du présent bail.

Cet engagement solidaire garantira également le paiement des indemnités d'occupation, ainsi que l'exécution des réparations locatives et plus généralement l'obligation de restituer les lieux dans un état conforme aux stipulations du bail.

Il s'appliquera pendant toute la durée contractuelle du bail et celle de son renouvellement, à l'exclusion des renouvellements ultérieurs et continuera de pouvoir être invoqué pendant la période de reconduction tacite du bail et, dans le cas de congé ou de résiliation du bail, jusqu'à complète libération des lieux par le locataire en place.

- 13.3 Il est précisé que les locaux forment, dans la commune intention des parties, un tout indivisible. Toute sous-location partielle ou totale est interdite, y compris à titre temporaire et/ou gratuit.
- 13.4 Toute domiciliation est interdite y compris à titre temporaire et/ou gratuit.
- 13.5 Il devra exploiter personnellement ses activités dans les locaux loués, s'interdisant toute mise en location gérance.

Article 14 : TAXES – CONTRIBUTIONS

- 14.1 Le PRENEUR devra payer les contributions personnelles mobilières, la taxe professionnelle, les taxes locatives existantes ou à créer et toutes autres taxes qui lui incombent au titre des locaux loués, ou relatives à son commerce, et en toute priorité les taxes dont le BAILLEUR pourrait être redevable au titre de l'immeuble.
- 14.2 Il devra satisfaire à toutes les charges de ville, de police et de voirie, le tout de manière à ce que le BAILLEUR ne puisse aucunement être inquiété ni recherché à ce sujet.
- 14.3 Le BAILLEUR ayant opté pour le régime de la TVA, le PRENEUR s'engage à en régler le montant exigible, au taux alors en vigueur, à l'occasion de chaque règlement et pour toutes les dépenses y étant assujetties (et notamment pour les refacturations relatives à la prime d'assurance de l'immeuble, à l'impôt foncier et à la taxe annuelle sur les locaux à usage de bureaux, les locaux commerciaux et les locaux de stockage.

Il acquittera toute autre taxe, nouvelle, complémentaire ou de substitution, qui pourrait être créée.

Dans le cas d'une modification du régime fiscal applicable au présent bail, le PRENEUR supportera la charge des droits d'enregistrement ou de tous autres impôts ou taxe de substitution devenant alors exigibles.

- 14.4 Le PRENEUR devra rembourser au BAILLEUR au prorata des surfaces louées, parties communes incluses la taxe d'enlèvement des ordures ménagères, la taxe d'écoulement à l'égout, la taxe de balayage, la taxe sur les bureaux en Ile de France, l'impôt foncier ainsi que toutes nouvelles contributions, taxes municipales ou autres existant ou pouvant être créées ultérieurement de telle manière que le loyer soit perçu par ce dernier net de tous impôts autres que ceux sur les bénéficiaires des Sociétés, et les bénéficiaires fonciers. L'impôt foncier et la taxe sur les bureaux seront payables au plus tard à la date d'exigibilité par le Trésor.

Article 15 : DESTRUCTION DE L'IMMEUBLE

- 15.1 Dans le cas où, à la suite d'un incendie, d'une explosion, quelle qu'en soit l'origine, et/ou d'un sinistre quelconque, les locaux donnés à bail viendraient à être détruits ou rendus inutilisables en totalité, la présente convention serait résiliée de plein droit, sans indemnité de part et d'autre.
- 15.2 En cas de sinistre partiel, la présente convention par dérogation aux dispositions de l'article 1722 du Code Civil, ne serait pas résiliée et continuerait à produire tous ses effets.
- 15.3 Pendant toute la durée de la remise en état des locaux partiellement détruits, le PRENEUR continuera à acquitter régulièrement le montant de son loyer, en principal et accessoires sur la totalité des surfaces louées, déduction faite des indemnités perçues à ce titre par le BAILLEUR de son assureur.
- 15.4 Pour le cas où, en raison de causes étrangères au BAILLEUR et dans un délai de deux ans à compter du sinistre, la remise en état en totalité et à l'identique des locaux loués s'avérerait impossible, le présent contrat de bail se trouvera résilié sans indemnité pour le PRENEUR, l'entier bénéfice des indemnités d'assurances immobilières restant acquis au BAILLEUR.

Article 16 : RESTITUTION DES LOCAUX

- 16.1. Le PRENEUR devra laisser visiter à tout moment les locaux par le BAILLEUR ou ses représentants, en cas de congé ou de résiliation de bail, pendant une période de six mois précédant la date effective de son départ, et souffrir l'apposition d'écriteaux ou d'affiches, à tels emplacements convenant au BAILLEUR pendant la même période.
- 16.2 Avant de déménager, le PRENEUR devra préalablement à tout enlèvement, même partiel des mobiliers et matériels, justifier par présentation des acquits, du paiement des contributions à sa charge, notamment la taxe professionnelle, tant pour les années écoulées que pour l'année en cours.
- Il devra également transmettre copie des derniers rapports de sécurité concernant l'installation électrique ainsi que les derniers rapports d'entretien relatifs aux équipements dont il avait la responsabilité.
- 16.3. Il devra, en fin de bail, remettre les locaux loués en parfait état de réparation et d'entretien, conformément aux obligations pesant sur lui aux termes du présent bail ; il devra notamment remettre peintures, moquettes et sanitaires en état de parfaite propreté, de manière à restituer les locaux en parfait état, faisant son affaire des dégradations causées par l'usage et la vétusté. Il devra restituer les locaux libres de tous mobiliers, agencements, installations, câblage informatique ou autres, qui n'auraient pas fait accession au BAILLEUR, en vertu de l'option dont il dispose par application de l'article 10.14 du présent bail et après avoir effectué les remises en état nécessitées par ces enlèvements.
- 16.4 Il sera procédé, en la présence et aux frais du PRENEUR dûment convoqué, à un état des lieux restitués, au moment de la remise des clefs. Le BAILLEUR fera connaître au PRENEUR, dans les 15 jours de cet état des lieux, les travaux de rétablissement qu'il souhaite voir réaliser par le PRENEUR en vertu de l'option prévue à l'article 10.14.
- 16.5 S'il reste des réparations ou remises en état à la charge du PRENEUR, le BAILLEUR adressera au PRENEUR un devis ou une estimation correspondant à la remise en état des locaux. Le PRENEUR disposera d'un délai de 15 jours pour en régler le montant auprès du BAILLEUR.
- 16.6 Dans tous les cas, le PRENEUR versera au BAILLEUR une indemnité journalière égale à 2 jours du dernier loyer en cours, charges comprises, pendant la durée, au-delà de la fin du bail, correspondant à cette remise en état.
- 16.7 Le PRENEUR s'oblige à communiquer au BAILLEUR, sa nouvelle adresse lors de la remise des clefs et à effectuer, dans le mois suivant son départ, toutes les formalités nécessaires au transfert de ses activités et/ou de son siège.
- 16.8 Le Preneur devra remettre au bailleur ou à son mandataire, la copie des contrats d'entretien des équipements à sa charge ainsi que la copie des factures énergétiques.

Article 17 : ASSURANCES

17.1 Le PRENEUR fera garantir :

- Les MEUBLES, objets mobiliers, matériels, entreposés ainsi que toutes les installations, embellissements exécutés ou non à ses frais dans les lieux qu'il occupe, notamment contre les risques suivants :
 - ✓ l'incendie,
 - ✓ la foudre,
 - ✓ toutes explosions,
 - ✓ dommages électriques,
 - ✓ chute et/ou chocs d'appareils de navigation aérienne, partie d'appareils ou objets tombant de ceux-ci,
 - ✓ chocs de véhicules terrestres,
 - ✓ ouragans, tempêtes, trombes, tornades, cyclones,
 - ✓ grèves, émeutes, mouvements populaires,
 - ✓ vandalisme, malveillance, sabotage,
 - ✓ dégâts des eaux,
 - ✓ vol,
 - ✓ catastrophes naturelles,
 - ✓ attentats,
 - ✓ bris de glaces.

Les assurances souscrites devront couvrir :

- les frais de déblais, démolition, enlèvement, transport à la décharge, étalements, échafaudages rendus nécessaires pour la remise en état des lieux,
- les honoraires d'experts dans la limite globale de 5 % des capitaux assurés,

Sa responsabilité civile, vis-à-vis des tiers (lesquels comprendront notamment les voisins et autres occupants de l'immeuble), notamment du fait de son activité, ses matériels et de son personnel. Les polices d'assurances de responsabilité civile souscrites par le PRENEUR devront stipuler que le BAILLEUR et le PRENEUR sont respectivement tiers l'un par rapport à l'autre.

17.2. Assurance du BAILLEUR

Le BAILLEUR souscrira les assurances suivantes :

- A. Une assurance couvrant l'immeuble en VALEUR A NEUF, y compris tous agencements et installations considérés comme immeuble par nature ou destination, contre les risques habituels usuels de destruction et notamment :
- ✓ l'incendie,
 - ✓ la foudre,
 - ✓ toutes explosions,
 - ✓ dommages électriques,
 - ✓ chute et/ou chocs d'appareils de navigation aérienne, partie d'appareils ou objets tombant de ceux-ci,
 - ✓ chocs de véhicules terrestres,
 - ✓ ouragans, tempêtes, trombes, tornades, cyclones,
 - ✓ grèves, émeutes, mouvements populaires,
 - ✓ vandalisme, malveillance, sabotage,
 - ✓ dégâts des eaux,
 - ✓ vol,
 - ✓ catastrophes naturelles,
 - ✓ attentats,
 - ✓ bris de glaces

Les assurances souscrites devront couvrir :

- les frais de déblais, démolition, enlèvement, transport à la décharge, étalements, échafaudages rendus nécessaires pour la remise en état des lieux,

- les honoraires d'experts dans la limite globale de 5 % des capitaux assurés.
- B. Sa responsabilité civile en raison des dommages corporels ou matériels causés à des tiers du fait des bâtiments, agencements et installations des parties communes, ainsi que du personnel affecté à l'immeuble.
- C. Une assurance perte de loyers à hauteur de 3 années de loyer TTC en cas de destruction totale ou partielle de l'immeuble, ou de sinistre empêchant son exploitation en totalité ou en partie.

17.3 Renonciation à recours

Le BAILLEUR déclare expressément renoncer à tous recours contre le PRENEUR et ses assureurs à raison de tous dommages qui seraient causés aux immeubles loués, pendant la durée du présent bail et de ses renouvellements. Les assureurs du BAILLEUR s'engageront également à renoncer à tous recours à l'encontre du PRENEUR et de ses assureurs

Parallèlement, le PRENEUR déclare renoncer à tous recours contre le BAILLEUR et ses assureurs à raison de tous dommages qui seraient causés aux biens et installations lui appartenant, pendant la durée du présent bail et de ses renouvellements. Les assureurs du PRENEUR renonceront également à tous recours à l'encontre du BAILLEUR et de ses assureurs.

Les polices d'assurance de chacune des parties devront contenir mention expresse des renonciations à recours résultant des stipulations qui précèdent.

17.4 Obligations du PRENEUR relatives aux assurances souscrites par le BAILLEUR

a) Paiement de la prime

Le PRENEUR devra rembourser au BAILLEUR la quote-part des primes afférentes aux locaux loués, dans les polices souscrites par le BAILLEUR et/ou copropriété.

b) Déclaration des éléments aggravants

Le PRENEUR s'engage à communiquer au BAILLEUR, à la souscription et en cours de bail, tous éléments susceptibles d'aggraver le risque et de modifier le taux de prime applicable aux lieux loués.

Le PRENEUR n'en demeurera pas moins tenu de laisser libre accès aux assureurs du BAILLEUR afin de leur permettre une bonne appréciation des risques à couvrir.

Toute surprime appliquée par les assureurs du BAILLEUR et éventuellement de la copropriété, pour aggravation de risque du fait du PRENEUR, sera intégralement supportée par le PRENEUR.

Si une règle proportionnelle est appliquée, en cas de sinistre, à l'indemnité que doit toucher le BAILLEUR, du fait de l'inobservation par le PRENEUR des conventions ci-dessus sur l'aggravation des risques, ce dernier sera tenu d'indemniser le BAILLEUR à concurrence du préjudice causé à celui-ci directement ou indirectement.

c) Sinistres

Le PRENEUR devra déclarer à ses assureurs, et simultanément au BAILLEUR lui-même, tout sinistre, quelle qu'en soit l'importance, affectant les locaux loués, même s'il n'en résulte aucun dégât apparent, et ce, dès qu'il en a connaissance et au plus tard dans les cinq jours.

17.5. Obligations du PRENEUR relatives aux assurances qu'il a souscrites

a) Paiement de la prime

Le PRENEUR devra assumer la charge en totalité des primes des polices qu'il est tenu de souscrire en vertu des dispositions ci-dessus.

b) Contrôle par le BAILLEUR

En vue d'assurer l'exécution des stipulations qui précèdent, le PRENEUR devra adresser au BAILLEUR, avant la prise de possession des locaux, une attestation d'assurance reprenant les garanties demandées ci-dessus.

Pendant la durée du bail, il devra justifier de la validité des contrats.

Article 18 : CLAUSE RÉGULATOIRE

- 18.1 Il est expressément stipulé qu'à défaut de paiement d'un seul terme ou fraction de terme de loyer ou indemnités d'occupation et/ou de leurs accessoires à bonne échéance, ou en cas d'inexécution d'une seule des conditions et obligations du bail ou des dispositions résultant de la loi, d'une décision de justice, du règlement général de l'immeuble ou du règlement de copropriété, et un mois après un commandement de payer ou une sommation d'exécuter visant la présente clause, le bail sera résilié de plein droit, si bon semble au BAILLEUR, même en cas de paiement ou d'exécution postérieurs à l'expiration du délai ci-dessus. Compétence est attribuée au Juge des référés pour constater le manquement, le jeu de la présente clause, et prescrire l'expulsion du PRENEUR.
- 18.2 En cas de non-paiement à échéance du loyer ou des indemnités d'occupation dues par le PRENEUR, ou de toute autre somme due en vertu du présent bail, le BAILLEUR percevra de plein droit, un intérêt de retard calculé au prorata temporis au taux légal majoré de 5 points avec un taux minimum de 5% à compter de la date d'échéance des sommes dues.
- Il percevra également, huit jours après une lettre recommandée avec accusé de réception demeurée infructueuse, une pénalité forfaitaire de 10% du montant de l'appel de loyers/indemnités d'occupation et/ou accessoires, restant dus
- 18.3 Tous frais de sommation ou commandement délivré par le BAILLEUR au PRENEUR, par acte d'huissier, seront à la charge du PRENEUR, ainsi que tous autres actes judiciaires ou extra judiciaires consécutifs à la non exécution ou la non observation de l'une quelconque des clauses du bail. Ces frais s'ajouteront de plein droit au premier terme suivant.
- 18.4 Le paiement tardif de 3 avis d'échéance consécutifs ou non, constituera un motif grave et légitime de refus de renouvellement de bail.
- 18.5 A défaut par le PRENEUR d'évacuer les locaux, il sera redevable, au BAILLEUR de plein droit, et sans aucun préavis, d'une indemnité d'occupation fixée d'ores et déjà, pour chaque jour de retard, au double du dernier loyer en cours, calculé prorata temporis, sans préjudice de tous droits à dommages intérêts au profit du BAILLEUR.

Article 19 : FRAIS ET ENREGISTREMENT – ÉLECTION DE DOMICILE

- 19.1 Le PRENEUR paiera tous les frais des présentes, honoraires, droits de timbres, et le cas échéant, d'enregistrement, ainsi que tous ceux qui en seraient la suite ou la conséquence.
- 19.2 Pour l'exécution des présentes, le BAILLEUR élit domicile en son siège social et le PRENEUR dans les lieux loués.

CONDITIONS PARTICULIÈRES

Ces conditions particulières viennent préciser et compléter les conditions générales et peuvent y apporter modification, étant ici précisé que les clauses particulières prévaudront.

20.1 **Activité du PRENEUR** : Etablissement Public Administratif, Autorité Organisatrice des transports en Île-de-France

20.2 **Désignation de l'immeuble** :

48/50, RUE DE LA VICTOIRE
75009 PARIS

20.3 **Désignation des locaux** :

Au 3^{ème} étage, des locaux à usage de bureaux d'une superficie d'environ 1 392 m² parties communes comprises,

20.4 **Durée**

- Durée du bail : 9 ans
- Date d'effet du bail : 1^{er} août 2010
- Date de fin de bail : 31 juillet 2019

Par dérogation à l'article 3.2. du bail le preneur renonce à sa faculté de donner congé à l'expiration de la première période triennale. Il aura la faculté de mettre fin unilatéralement au présent bail, par acte extra judiciaire délivré six mois avant l'échéance, à l'expiration de la 2^e période triennale de celui-ci de sorte qu'il s'engage pour une durée ferme de 6 années.

20.5 **Loyer**

- montant du loyer annuel bureaux hors taxes hors charges 723 840 €
(Sept cent vingt trois mille huit cent quarante euros)

Indice de base 1507 - 4^e trimestre 2009

Ramené pour la première année du bail du 1^{er} août 2010 au 31 juillet 2011

- montant du loyer annuel bureaux hors taxes hors charges 696 000 €
(Six cent quatre-vingt seize mille euros)

Indice de base 1507 - 4^e trimestre 2009

Et pour la deuxième année, soit du 1^{er} août 2011 au 31 juillet 2012

- montant du loyer annuel bureaux hors taxes hors charges 709 920 €
(Sept cent neuf mille neuf cent vingt euros)

Indice de base 1507 - 4^e trimestre 2009

Par dérogation à l'article 8.2, le loyer étant défini de manière progressive sur les trois premières années du bail, l'indice de base des années 2 et 3 sera l'indice 1507 du 4^{ème} trimestre 2009 et l'indice de révision le dernier indice publié à la date de révision.

Par ailleurs, le preneur bénéficiera d'une franchise de loyer en principal de six mois, à l'exclusion des charges. Le loyer sera du à compter du 1^{er} février 2011, les charges et autres prestations dès le 1^{er} août 2010

20.6 Charges

provision annuelle sur charges lors de la prise d'effet du bail : 174 800 € (Cent soixante quatorze mille huit cents euros), Hors fiscalité et assurances en suppléments.

20.7 Dépôt de garantie d'origine :

En sa qualité d'établissement public administratif soumis aux règles de la comptabilité publique, le Preneur est dispensé par le Bailleur du versement du dépôt de garantie.

20.8 Clauses spécifiques

1 Règlement du loyer

Par dérogation à l'article 5.2, le preneur est autorisé à régler par virement sur le compte :

Banque : CALYON
Code banque : 31489
Code guichet : 00010
N° de compte : 00184158477
Clé RIB : 47

2 Charges et prestations

Par dérogation à l'article 6.3 du présent bail, le BAILLEUR conservera à sa charge, pendant la durée du bail, soit neuf années :

- les travaux de ravalement de l'immeuble, étant précisé que les dépenses de nettoyage des façades resteront à la charge du PRENEUR.
- les travaux de remplacement des armoires de manœuvre, des cabines et des groupes de traction des ascenseurs,

3 Indexation

Par dérogation à l'article 8.1, la variation de l'indice de référence sera retenue tant à la hausse qu'à la baisse, étant toutefois précisé que le loyer résultant de ladite indexation ne pourra jamais être inférieur au loyer annuel total indiqué à l'article 20.5.

4 Entrée dans les locaux et restitution du local

Par dérogation aux articles 9 et 16.4 il sera procédé à un état des lieux par huissier, à l'entrée et au départ du preneur, aux frais partagés par moitié entre le Preneur et le Bailleur. Le Bailleur se chargera de la convocation de l'huissier et en informera le Preneur.

5 Capacité du lot : 90 personnes maximum

6 Réseau ondulé : Pour une durée de 5 minutes
Prises de courant, puissance maximum autorisée : 35 kW
Salle informatique, puissance maximum autorisée : 18 kW

7 Lampadaires fournis : 60 lampadaires

8 Etat de livraison des locaux

- Travaux du Bailleur :
 - Dépose des cloisons vitrées, conformément au plan joint
 - Peinture des murs et plafonds
 - Révision plomberie

- **Indemnité :**

Le Preneur ne souhaitant pas la moquette prévue par le Bailleur, il est convenu que le Bailleur livrera les locaux sans moquette (hors chemin de circulation). Il remboursera au Preneur les frais de fourniture et pose de celle-ci pour un montant maximum de 31 320 € HT (trente et un mille trois cent vingt euros) soit 37 458,72 € TTC (trente sept mille quatre cent cinquante huit euros et soixante douze centimes)

9 Reprise du câblage

Le Preneur a souhaité conserver le câblage courant faible existant, faisant son affaire des éventuelles remises en état et sans pouvoir prétendre ni demander au BAILLEUR, au cours de la location, aucune réparation ni petite ni grosse. Il sera tenu à déposer celui-ci en fin de bail, si bon semble au BAILLEUR.

10 Travaux du Preneur

Le projet d'aménagement soumis par le PRENEUR et figurant en annexe des présentes, susceptible de modifications mineures dont le Bailleur serait tenu informé, n'apporte pas de remarques particulières. Le plan final devra être réalisé dans le respect de l'emplacement des ossatures métalliques du faux plafond. et bien sûr validé par le bureau de contrôle du Stif, notamment concernant le respect des règles de sécurité, d'unités de passage, de portes ne devant pas fermer à clé...

Fait à Paris en deux exemplaires, le..... 2010

LE BAILLEUR

LE PRENEUR

Annexes :

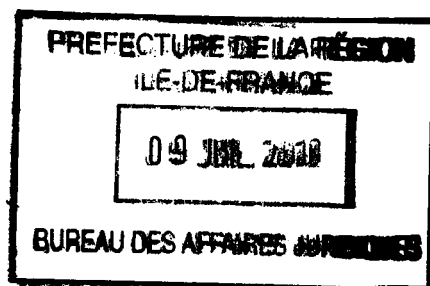
Plans

Plan d'aménagement

Etat des risques naturels et technologiques

Plan de zonage

Diagnostic de Performance Energétique (DPE)



**PRISE EN CHARGE EXCEPTIONNELLE DES FRAIS DE
DEPLACEMENT A L'ETRANGER**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** la loi n°83-634 du 13 juillet 1983 modifiée portant droits et obligations des fonctionnaires ;
- VU** la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale ;
- VU** le décret n°90-437 du 28 mai 1990 fixant les conditions et les modalités de règlement des frais occasionnés par les déplacements des personnels civils de l'Etat ;
- VU** le décret n° 2001-654 du 19 juillet 2001 modifié fixant les conditions et les modalités de règlements des frais occasionnés par les déplacements des collectivités locales et établissements publics ;
- VU** le décret n°2006-781 du 3 juillet 2006 fixant les conditions et modalités de règlement des frais occasionnés par les déplacements temporaires des personnels civils de l'Etat ;
- VU** le décret n°2007-23 du 5 janvier 2007 modifiant le décret n°2001-654 du 19 juillet 2001 ;
- VU** le rapport n° 2010/0403 ;

Considérant qu'il convient de fixer le taux de remboursement des agents qui, représentant le STIF à l'occasion de manifestation à rayonnement international qui se déroulent à l'étranger ou qui y accompagnent les élus, supportent des frais de mission dont le montant est supérieur aux remboursements auxquels ils peuvent prétendre ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'autoriser à titre exceptionnel, pour les missions à l'étranger, le remboursement aux frais réels, sur présentation des justificatifs, des agents qui représentent le STIF. Ce dispositif ne peut en aucun cas conduire à rembourser une somme supérieure à celle effectivement engagée.

ARTICLE 2 : Les dépenses correspondantes seront imputées sur le chapitre 62 compte 625 – Déplacements, Missions et Réceptions.

ARTICLE 3 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil du Syndicat
des transports d'Ile-de-France

Jean Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JP HUCHON', written over the printed name.

Délibération n° 2010/0404

Séance du 7 juillet 2010

Transformation de poste



Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** la loi n°83-634 du 13 juillet 1983 modifiée portant droits et obligations des fonctionnaires ;
- VU** la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 modifiée, portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération n° 2009/1015 du 9 décembre 2009 portant adoption du budget de STIF pour 2010 ;
- VU** la délibération n° 2010/0144 du 17 février 2010 décembre 2009 portant transformation de poste au tableau des effectifs ;
- VU** le rapport n° 2010/0404 ;
- VU** l'avis du Comité Technique Paritaire en date du 28 juin 2010 ;

Après en avoir délibéré

DECIDE

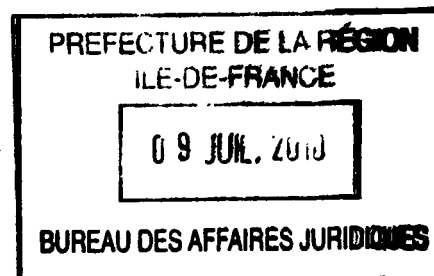
ARTICLE 1 : de transformer, à compter du 01/08/2010, un poste de catégorie B en poste de catégorie C, ce qui porte les effectifs de catégorie B à 38 postes et les effectifs de catégorie C à 46 postes.

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jean-Paul Huchon'.

Jean-Paul Huchon



**INDEMNISATION DES AGENTS PARTICIPANT AUX REUNIONS
DE CONCERTATIONS ET DE DEBATS PUBLICS**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** la loi n°83-634 du 13 juillet 1983 modifiée portant droits et obligations des fonctionnaires ;
- VU** la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale ;
- VU** les articles L300-2 du Code de l'Urbanisme et L121-8 du Code de l'Environnement ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 91-875 du 6 septembre 1991 pris pour l'application du 1^{er} alinéa de l'article 88 de la loi du 26 janvier 1984 précitée ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 2002-60 du 14 janvier 2002 relatif aux indemnités horaires pour travaux supplémentaires modifié ;
- VU** les crédits inscrits au budget ;
- VU** la délibération n° 2006/0259 du 29 mars 2006 portant adoption du régime indemnitaire et la délibération n° 2010/0143 du 17 février 2010 portant modification du régime indemnitaire ;
- VU** le rapport n° 2010/0405 ;

Considérant que, conformément à l'article 2 du décret n° 91-875, il appartient à l'assemblée délibérante de prévoir, dans les limites prévues par les textes susvisés, les conditions d'attribution des indemnités applicables au personnel de la collectivité ;

Considérant le surcroît de travail occasionné par l'organisation des réunions publiques et débats menés dans le cadre des procédures de débat public et de concertation ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Il est institué, selon les modalités suivantes et dans les limites des textes applicables aux agents de l'Etat, une indemnité horaire pour travaux supplémentaires au bénéfice des agents titulaires et non titulaires du STIF en charge de la représentation de l'établissement et de l'animation des différentes réunions organisées dans le cadre des procédures de débat public et de concertation.

ARTICLE 2 : Les dépenses correspondantes seront imputées au chapitre 64-dépenses de personnel.

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 black ink, appearing to be 'JP HUCHON', written over a faint background.

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2010/0407

Séance du 7 juillet 2010

PREFECTURE DE LA RÉGION
ILE-DE-FRANCE

09 JUL. 2010

BUREAU DES AFFAIRES JURIDIQUES

**Délégation de compétence en matière de transports scolaires
au Département de Seine-et-Marne**

**(Modification erreur matérielle Annexe IV de la délibération n° 2010/0119 du 17
février 2010)**

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,

- VU** les articles L213-13, L213-14 et L821-5 du code de l'Éducation ;
- VU** la loi n°83-634 modifiée du 13 juillet 1983 et la loi n°84-53 modifiée du 26 janvier 1983 ;
- VU** la loi n°2004-809 modifiée du 13 août 2004 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,
- VU** les articles R213-4 à R213-9 et D213-22 à D213-28 du code de l'Éducation ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,
- VU** le décret n°88-145 modifié du 15 février 1988 relatif aux agents non titulaires de la fonction publique territoriale,
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, et en particulier ses articles 25 à 30,
- VU** le décret n° 2008-580 du 18 juin 2008 relatif au régime de la mise à disposition applicable aux collectivités territoriales et aux établissements administratifs locaux,
- VU** le décret n°2009-954 du 29 juillet 2009 relatif aux modalités de transfert des services ou parties de services déconcentrés de l'État qui participent à l'exercice des compétences transférées au syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) en matière de plan de déplacements urbains, d'organisation et de fonctionnement des transports scolaires ainsi que le remboursement des frais de déplacement des élèves et étudiants handicapés,
- VU** la délibération n°2010/0119 du 17 février 2010 portant délégation de compétence en matière de transports scolaires au Département de Seine-et-Marne,
- VU** le rapport n °2010/0407 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : A l'annexe IV de la convention de délégation de compétence approuvée par la délibération n° 2010-0119, la première ligne du tableau ci après :

Catégorie	Cadre d'emplois	Poste
A	Attachés territoriaux	STIF

Est remplacée par :

Catégorie	Cadre d'emplois	Poste
A	Attachés ou ingénieurs territoriaux	STIF

ARTICLE 2 : la Directrice Générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

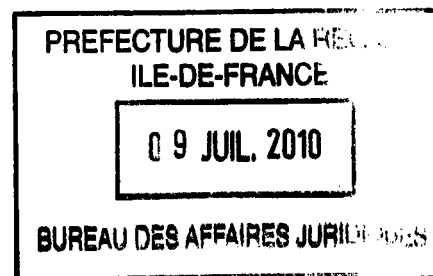
Jean-Paul HUCHON



Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2010/0408

Séance du 7 juillet 2010



DESIGNATION D'UN MEMBRE :

- **DE LA COMMISSION DE L'OFFRE DE TRANSPORT**
- **DE LA COMMISSION DE LA QUALITÉ DE SERVICE**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le règlement intérieur du conseil du STIF approuvé par la délibération n°2006/0202 du 15 mars 2006 et modifié par la délibération n°2008/0331 du 7 mai 2008 ;

Après en avoir délibéré,

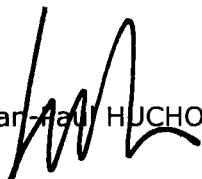
DECIDE

ARTICLE 1 : M. François DUROVRAY est désigné membre de la commission de l'offre de transport.

ARTICLE 2 : M. François DUROVRAY est désigné membre de la commission qualité de service.

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera affichée dans les locaux du Syndicat des transports d'Ile-de-France et publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil du Syndicat
des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON


Décision n° 20100328

du 04 JUIN 2010

**MODIFICATION DE LA LIGNE N° 019-248-004
« CHATOU (GARE RER) – CHATOU (GARE RER) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« VEOLIA TRANSPORT CENTRE DE LA BOUCLE »**

PREFECTURE DE LA RÉGION
ILE-DE-FRANCE

04 JUIN 2010

BUREAU DES AFFAIRES JURIDIQUES

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.3. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n° 20091165 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 01/01/2007 conclue entre la « Communauté de Communes de la Boucle de Seine » et l'entreprise « VEOLIA TRANSPORT CENTRE DE LA BOUCLE » ;
- VU** la décision n°20090888 du 14/09/2009 ;
- VU** le dossier technique n° 15447 enregistré par le Syndicat le 01/04/2010 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 019-248-004 « CHATOU (GARE RER) – CHATOU (GARE RER) », exploitée par l'entreprise « VEOLIA TRANSPORT CENTRE DE LA BOUCLE », est modifiée comme suit :

- sont modifiées les sous-lignes n°1, 9, 10, 11, 15 et 20,
- est supprimée la sous-ligne n°22,

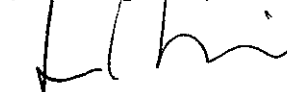
dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : Demeurent inchangées les sous-lignes n°2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 19 et 21.

ARTICLE 3 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec la « Communauté de Communes de la Boucle de Seine ».

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Pour la directrice générale et
par délégation,



Isabelle BRIEND
la Chef de division Offre Routière

Décision n° 20100329

du 01 JUIN 2010

MODIFICATION DE LA LIGNE N° 291-191-006

« MASSY (MASSY PALAISEAU GARE RER B)

MONTIGNY (SAINT-QUENTIN GARE) »

EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE

« ALBATRANS »

PREFECTURE DE LA RÉGION
ILE-DE-FRANCE

04 JUIN 2010

BUREAU DES AFFAIRES JURIDIQUES

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.3. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n° 20091165 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 01/01/2003 conclue entre le « Conseil Général de l'Essonne » et l'entreprise « ALBATRANS » ;
- VU** la décision n°20090627 du 01/07/2009 ;
- VU** le dossier technique n° 15433 enregistré par le Syndicat le 24/03/2010 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 291-191-006 « MASSY (MASSY PALAISEAU GARE RER B) – MONTIGNY (SAINT-QUENTIN GARE) », exploitée par l'entreprise « ALBATRANS », est modifiée comme suit :

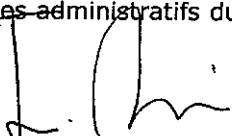
- est créée la sous-ligne n°15,
- sont modifiées les sous-lignes n°1, 2, 4, 6, 7, 8 et 14,

dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : Demeurent inchangées les sous-lignes n°10 et 23.

ARTICLE 3 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec le « Conseil Général de l'Essonne ».

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.


Pour la directrice générale et
par délégation,
Isabelle BRIEND
la Chef de division Offre Routière

Décision n° 2010034

Du 09 JUN 2010

PREFECTURE DE LA RÉGION
ILE-DE-FRANCE

10 JUN 2010

BUREAU DES AFFAIRES JURIDIQUES

MODIFICATION DE LA LIGNE N° 012-012-030
« SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (RER) – CHAMBOURCY (COLLEGE) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« VEOLIA TRANSPORT MONTESSON »

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.1. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n°20091161 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 01/01/2010 conclue entre les communes de « Saint-Germain-en-Laye, Chambourcy, Aigremont, Fourqueux et Mareil-Marly » et l'entreprise « VEOLIA TRANSPORT MONTESSON » ;
- VU** la décision n° 20090659 du 27/07/2009 ;
- VU** le dossier technique n° 15509 enregistré par le Syndicat le 26/05/2010 ;
- VU** le rapport d'instruction du dossier n° 15509 ;
- VU** l'avis de la commission de l'Offre de Transport en date du 26/05/2010 ;

CONSIDERANT qu'aucune opposition d'un ou plusieurs des membres de la commission de l'Offre de Transport n'a été formulée,

CONSIDERANT que l'incidence financière prévisionnelle annuelle pour le Syndicat de la décision à prendre est inférieure à 1 000 000 d'euros HT,

DECIDE :

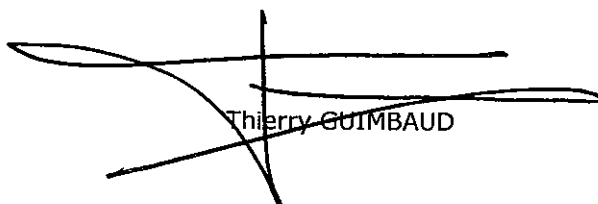
ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 012-012-030 « SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (RER) – CHAMBOURCY (COLLEGE) », exploitée par l'entreprise « VEOLIA TRANSPORT MONTESSON », est modifiée comme suit :

- sont créées les sous-lignes n° 3 et 5,
- sont supprimées les sous-lignes n°7, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 51, 53 et 54,
- sont modifiées les sous-lignes n°1, 2, 4, 6, 8 et 10,

dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec les communes de « Saint-Germain-en-Laye, Chambourcy, Aigremont, Fourqueux et Mareil-Marly ».

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.


Thierry GUIMBAUD

Décision n° 20100342

Du 09 JUIN 2010



MODIFICATION DE LA LIGNE N° 012-012-031 « SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (RER) - FOURQUEUX (CLOS BADERE) » EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « VEOLIA TRANSPORT MONTESSON »

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.1. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n°20091161 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 01/01/2010 conclue entre les communes de « Saint-Germain-en-Laye, Chambourcy, Aigremont, Fourqueux et Mareil-Marly » et l'entreprise « VEOLIA TRANSPORT MONTESSON » ;
- VU** la décision n° 20091010 du 17/12/2009 ;
- VU** le dossier technique n° 15510 enregistré par le Syndicat le 26/05/2010 ;
- VU** le rapport d'instruction du dossier n° 15510 ;
- VU** l'avis de la commission de l'Offre de Transport en date du 26/05/2010 ;

CONSIDERANT qu'aucune opposition d'un ou plusieurs des membres de la commission de l'Offre de Transport n'a été formulée,

CONSIDERANT que l'incidence financière prévisionnelle annuelle pour le Syndicat de la décision à prendre est inférieure à 1 000 000 d'euros HT,

DECIDE :

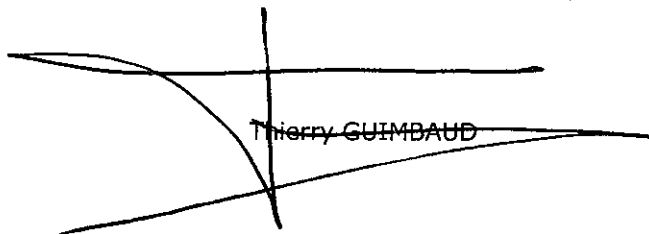
ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 012-012-031 « SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (RER) - FOURQUEUX (CLOS BADERE) », exploitée par l'entreprise « VEOLIA TRANSPORT MONTESSON », est modifiée comme suit :

- est créée la sous-ligne n°4,
- sont supprimées les sous-lignes n°3, 5, 6 et 7,
- sont modifiées les sous-lignes n°1 et 2,

dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec les communes de « Saint-Germain-en-Laye, Chambourcy, Aigremont, Fourqueux et Mareil-Marly ».

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.


Thierry GUIMBAUD

Décision n° 20100343

Du 09 JUIN 2010

MODIFICATION DE LA LIGNE N° 012-012-032 « SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (RER) – SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (RER) » EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « VEOLIA TRANSPORT MONTESSON »

PREFECTURE DE LA RÉGION
ILE-DE-FRANCE

10 JUIN 2010

BUREAU DES AFFAIRES JURIDIQUES

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.1. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n°20091161 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 01/01/2010 conclue entre les communes de « Saint-Germain-en-Laye, Chambourcy, Aigremont, Fourqueux et Mareil-Marly » et l'entreprise « VEOLIA TRANSPORT MONTESSON » ;
- VU** la décision n° 20090660 du 27/07/2009 ;
- VU** le dossier technique n° 15511 enregistré par le Syndicat le 26/05/2010 ;
- VU** le rapport d'instruction du dossier n° 15511 ;
- VU** l'avis de la commission de l'Offre de Transport en date du 26/05/2010 ;

CONSIDERANT qu'aucune opposition d'un ou plusieurs des membres de la commission de l'Offre de Transport n'a été formulée,

CONSIDERANT que l'incidence financière prévisionnelle annuelle pour le Syndicat de la décision à prendre est inférieure à 1 000 000 d'euros HT,

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 012-012-032 « SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (RER) – SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (RER) », exploitée par l'entreprise « VEOLIA TRANSPORT MONTESSON », est modifiée comme suit :

- est créée la sous-ligne n°2,
- sont supprimées les sous-lignes n°5, 6, 7, 8 et 9,
- est modifiée la sous-ligne n°1,

dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec les communes de « Saint-Germain-en-Laye, Chambourcy, Aigremont, Fourqueux et Mareil-Marly ».

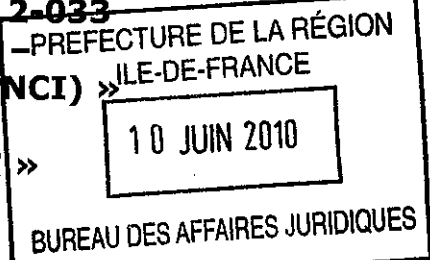
ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Thierry GUIMBAUD

Décision n° 20100344

Du 09 JUIN 2010

MODIFICATION DE LA LIGNE N° 012-012-033 « SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (RER) – SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (LYCEE DE VINCI) » EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « VEOLIA TRANSPORT MONTESSON »



La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.1. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n°20091161 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 01/01/2010 conclue entre les communes de « Saint-Germain-en-Laye, Chambourcy, Aigremont, Fourqueux et Mareil-Marly » et l'entreprise « VEOLIA TRANSPORT MONTESSON » ;
- VU** la décision n° 20090661 du 27/07/2009 ;
- VU** le dossier technique n° 15512 enregistré par le Syndicat le 26/05/2010 ;
- VU** le rapport d'instruction du dossier n° 15512 ;
- VU** l'avis de la commission de l'Offre de Transport en date du 26/05/2010 ;

CONSIDERANT qu'aucune opposition d'un ou plusieurs des membres de la commission de l'Offre de Transport n'a été formulée,

CONSIDERANT que l'incidence financière prévisionnelle annuelle pour le Syndicat de la décision à prendre est inférieure à 1 000 000 d'euros HT,

DECIDE :

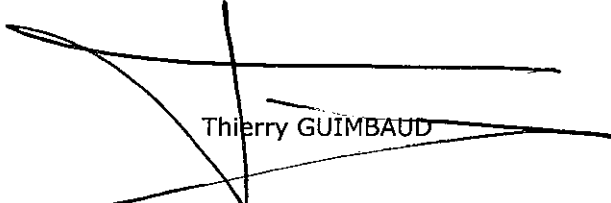
ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 012-012-033 « SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (RER) – SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (LYCEE DE VINCI) », exploitée par l'entreprise « VEOLIA TRANSPORT MONTESSON », est modifiée comme suit :

- sont supprimées les sous-lignes n°3, 4, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 19 et 20,
- sont modifiées les sous-lignes n°1 et 2,

dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec les communes de « Saint-Germain-en-Laye, Chambourcy, Aigremont, Fourqueux et Mareil-Marly ».

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.


Thierry GUIMBAUD

Décision n° 20100345

Du 09 JUIN 2010

PREFECTURE DE LA RÉGION
ILE-DE-FRANCE

10 JUIN 2010

BUREAU DES AFFAIRES JURIDIQUES

MODIFICATION DE LA LIGNE N° 012-012-035
« SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (RER) – SAINT-GERMAIN-EN-LAYE »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« VEOLIA TRANSPORT MONTESSON »

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.1. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n°20091161 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 01/01/2010 conclue entre les communes de « Saint-Germain-en-Laye, Chambourcy, Aigremont, Fourqueux et Mareil-Marly » et l'entreprise « VEOLIA TRANSPORT MONTESSON » ;
- VU** la décision n° 20090723 du 11/08/2009 ;
- VU** le dossier technique n° 15513 enregistré par le Syndicat le 26/05/2010 ;
- VU** le rapport d'instruction du dossier n° 15513 ;
- VU** l'avis de la commission de l'Offre de Transport en date du 26/05/2010 ;

CONSIDERANT qu'aucune opposition d'un ou plusieurs des membres de la commission de l'Offre de Transport n'a été formulée,

CONSIDERANT que l'incidence financière prévisionnelle annuelle pour le Syndicat de la décision à prendre est inférieure à 1 000 000 d'euros HT,

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 012-012-035 « SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (RER) – SAINT-GERMAIN-EN-LAYE », exploitée par l'entreprise « VEOLIA TRANSPORT MONTESSON », est modifiée comme suit :

- sont supprimées les sous-lignes n°3, 4, 6, 7, 8, 50, 51, 52 et 53,
- sont modifiées les sous-lignes n°1 et 2,

dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec les communes de « Saint-Germain-en-Laye, Chambourcy, Aigremont, Fourqueux et Mareil-Marly ».

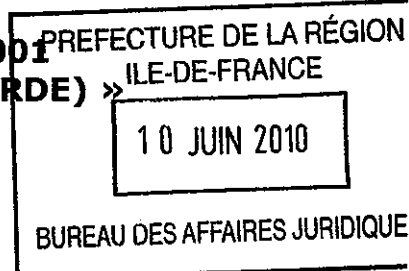
ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Thierry GUIMBAUD

Décision n° 20100346

Du 09 JUIN 2010

MODIFICATION DE LA LIGNE N° 020-149-001 « ANTONY (ANTONY RER) – WISSOUS (CONCORDE) » EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « BIEVRE BUS MOBILITES »



La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.1. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n°20091161 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 01/01/2005 conclue entre la « Communauté d'Agglomération les Hauts-de-Bievre » et l'entreprise « BIEVRE BUS MOBILITES » ;
- VU** la décision n° 20090816 du 21/08/2009 ;
- VU** le dossier technique n° 15402 enregistré par le Syndicat le 11/03/2010 ;
- VU** le rapport d'instruction du dossier n° 15402 ;
- VU** l'avis de la commission de l'Offre de Transport en date du 26/05/2010 ;

CONSIDERANT qu'aucune opposition d'un ou plusieurs des membres de la commission de l'Offre de Transport n'a été formulée,

CONSIDERANT que l'incidence financière prévisionnelle annuelle pour le Syndicat de la décision à prendre est inférieure à 1 000 000 d'euros HT,

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 020-149-001 « ANTONY (ANTONY RER) – WISSOUS (CONCORDE) », exploitée par l'entreprise « BIEVRE BUS MOBILITE », est modifiée comme suit :

- sont créées les sous-lignes n° 6, 7, 8, 9, 10 et 11,
- sont supprimées les sous-lignes n°1, 2, 3, 4 et 5,

dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 3 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec la « Communauté d'Agglomération les Hauts-de-Bievre ».

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Thierry GUIMBAUD

Décision n° 20100347

Du 09 JUIN 2010

PREFECTURE DE LA RÉGION
ILE-DE-FRANCE

10 JUIN 2010

BUREAU DES AFFAIRES JURIDIQUES

MODIFICATION DE LA LIGNE N° 020-149-002
« ANTONY/WISSOUS (ANTONY RER/ZI ENNA/VICTOR BALOCHE)
– MASSY/WISSOUS/ANTONY (ZAC DU MOULIN/VILLEMILAN
2/CES RABATS) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« BIEVRES BUS MOBILITES »

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.1. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n°20091161 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 01/01/2005 conclue entre la « Communauté d'agglomération les Hauts-de-Bievre » et l'entreprise « BIEVRES BUS MOBILITES » ;
- VU** la décision n° 20090815 du 21/08/2009 ;
- VU** le dossier technique n° 15403 enregistré par le Syndicat le 11/03/2010 ;
- VU** le rapport d'instruction du dossier n° 15403 ;
- VU** l'avis de la commission de l'Offre de Transport en date du 26/05/2010 ;

CONSIDERANT qu'aucune opposition d'un ou plusieurs des membres de la commission de l'Offre de Transport n'a été formulée,

CONSIDERANT que l'incidence financière prévisionnelle annuelle pour le Syndicat de la décision à prendre est inférieure à 1 000 000 d'euros HT,

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 020-149-002 « ANTONY/WISSOUS (ANTONY RER/ZI ENNA/VICTOR BALOCHE) – MASSY/WISSOUS/ANTONY (ZAC DU MOULIN/VILLEMILAN 2/CES RABATS) », exploitée par l'entreprise « BIEVRES BUS MOBILITES », est modifiée comme suit :

- sont créées les sous-lignes n° 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 et 16,
- sont supprimées les sous-lignes n°1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 et 8,

dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 3 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec la « Communauté d'agglomération les Hauts-de-Bievre ».

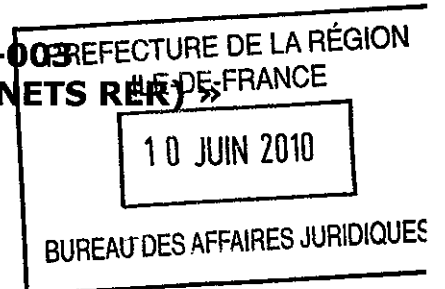
ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Nhierry GUIMBAUD

Décision n° 20100348

Du 09 JUIN 2010

MODIFICATION DE LA LIGNE N° 020-149-003 « ANTONY (ANTONY RER) – ANTONY (LES BACONNETS RER) » EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « BIEVRE BUS MOBILITES »



La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.1. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n°20091161 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 01/01/2005 conclue entre la « Communauté d'Agglomération les Hauts-de-Bievre » et l'entreprise « BIEVRE BUS MOBILITES » ;
- VU** la décision n° 20080642 du 04/08/2008 ;
- VU** le dossier technique n° 15404 enregistré par le Syndicat le 11/03/2010 ;
- VU** le rapport d'instruction du dossier n° 15404 ;
- VU** l'avis de la commission de l'Offre de Transport en date du 26/05/2010 ;

CONSIDERANT qu'aucune opposition d'un ou plusieurs des membres de la commission de l'Offre de Transport n'a été formulée,

CONSIDERANT que l'incidence financière prévisionnelle annuelle pour le Syndicat de la décision à prendre est inférieure à 1 000 000 d'euros HT,

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 020-149-003 « ANTONY (ANTONY RER) – ANTONY (LES BACONNETS RER) », exploitée par l'entreprise « BIEVRE BUS MOBILITES », est modifiée comme suit :

- sont modifiées les sous-lignes n°2 et 3,

dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 3 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec la « Communauté d'Agglomération les Hauts-de-Bievre ».

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Thierry GUIMBAUD

Décision n° 20100349

Du 09 JUN 2010

MODIFICATION DE LA LIGNE N° 020-149-004 « ANTONY (LA CROIX-DE-BERNY RER) - CHATENAY-MALABRY (CITE JARDINS) » EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « BIEVRE BUS MOBILITES »

PREFECTURE DE LA REGION
ILE-DE-FRANCE

10 JUN 2010

BUREAU DES AFFAIRES JURIDIQUES
organisation des transports

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.1. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n°20091161 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 01/01/2005 conclue entre la « Communauté d'Agglomération les Hauts-de-Bievre » et l'entreprise « BIEVRE BUS MOBILITES » ;
- VU** la décision n° 20090483 du 14/04/2009 ;
- VU** le dossier technique n° 15405 enregistré par le Syndicat le 11/03/2010 ;
- VU** le rapport d'instruction du dossier n° 15405 ;
- VU** l'avis de la commission de l'Offre de Transport en date du 26/05/2010 ;

CONSIDERANT qu'aucune opposition d'un ou plusieurs des membres de la commission de l'Offre de Transport n'a été formulée,

CONSIDERANT que l'incidence financière prévisionnelle annuelle pour le Syndicat de la décision à prendre est inférieure à 1 000 000 d'euros HT,

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 020-149-405 « ANTONY (LA CROIX-DE-BERNY RER) - CHATENAY-MALABRY (CITE JARDINS) », exploitée par l'entreprise « BIEVRE BUS MOBILITES », est modifiée comme suit :

- est supprimée la sous-ligne n°5,
- sont modifiées les sous-lignes n°1, 2, 3, 4 et 6,

dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 3 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec la « Communauté d'Agglomération les Hauts-de-Bievre ».

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Nierry GUIMBAUD

Décision n° 20100350

Du 09 JUIN 2010

PREFECTURE DE LA RÉGION
ILE-DE-FRANCE

10 JUIN 2010

MODIFICATION DE LA LIGNE N° 020-149-006
« SCEAUX (CAMBERWELL) – SCEAUX (CAMBERWELL) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« BIEVRE BUS MOBILITES »

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.1. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n°20091161 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 01/01/2005 conclue entre la « Communauté d'Agglomération les Hauts-de-Bievre » et l'entreprise « BIEVRE BUS MOBILITES » ;
- VU** la décision n° 20060967 du 13/10/2006 ;
- VU** le dossier technique n° 15406 enregistré par le Syndicat le 11/03/2010 ;
- VU** le rapport d'instruction du dossier n° 15406 ;
- VU** l'avis de la commission de l'Offre de Transport en date du 26/05/2010 ;

CONSIDERANT qu'aucune opposition d'un ou plusieurs des membres de la commission de l'Offre de Transport n'a été formulée,

CONSIDERANT que l'incidence financière prévisionnelle annuelle pour le Syndicat de la décision à prendre est inférieure à 1 000 000 d'euros HT,

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 020-149-006 « SCEAUX (CAMBERWELL) – SCEAUX (CAMBERWELL) », exploitée par l'entreprise « BIEVRE BUS MOBILITES », est modifiée comme suit :

- est créée la sous-ligne n°3,
- est supprimée la sous-ligne n°1,
- sont modifiées les sous-lignes n°2, 4 et 5,

dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec la « Communauté d'Agglomération les Hauts-de-Bievre ».

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Thierry GUIMBAUD

Décision n° 20100351

Du 09 JUIN 2010

PREFECTURE DE LA RÉGION
ILE-DE-FRANCE

10 JUIN 2010

MODIFICATION DE LA LIGNE N° 020-149-007
« BOURG-LA-REINE (CONDORCET-MAIRIE DE BOURG-LA-REINE) -
BOURG-LA-REINE (CONDORCET-MAIRIE DE BOURG-LA-REINE) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« BIEVRE BUS MOBILITES »

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.1. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n°20091161 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 01/01/2005 conclue entre la « Communauté d'Agglomération les Hauts-de-Bievre » et l'entreprise « BIEVRE BUS MOBILITES » ;
- VU** la décision n° 20090538 du 03/06/2009 ;
- VU** le dossier technique n° 15407 enregistré par le Syndicat le 11/03/2010 ;
- VU** le rapport d'instruction du dossier n° 15407 ;
- VU** l'avis de la commission de l'Offre de Transport en date du 26/05/2010 ;

CONSIDERANT qu'aucune opposition d'un ou plusieurs des membres de la commission de l'Offre de Transport n'a été formulée,

CONSIDERANT que l'incidence financière prévisionnelle annuelle pour le Syndicat de la décision à prendre est inférieure à 1 000 000 d'euros HT,

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 020-149-007 « BOURG-LA-REINE (CONDORCET - MAIRIE DE BOURG-LA-REINE) - BOURG-LA-REINE (CONDORCET - MAIRIE DE BOURG-LA-REINE) », exploitée par l'entreprise « BIEVRE BUS MOBILITES », est modifiée comme suit :

- sont modifiées les sous-lignes n°2 et 3,

dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : Demeurent inchangées les sous-lignes n°1, 4, 5, 6 et 7.

ARTICLE 3 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec la « Communauté d'Agglomération les Hauts-de-Bievre ».

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Thierry GUIMBAUD

Décision n° 20100352

Du 09 JUIN 2010



**MODIFICATION DE LA LIGNE N° 020-149-008
« ANTONY (RER) –
VERRIERES-LE-BUISSON (MAIRIE DE VERRIERES-LE-BUISSON) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« BIEVRE BUS MOBILITES »**

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.1. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n°20091161 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 01/01/2005 conclue entre la « Communauté d'Agglomération les Hauts-de-Bievre » et l'entreprise « BIEVRE BUS MOBILITES » ;
- VU** la décision n° 20090814 du 21/08/2009 ;
- VU** le dossier technique n° 15408 enregistré par le Syndicat le 11/03/2010 ;
- VU** le rapport d'instruction du dossier n° 15408 ;
- VU** l'avis de la commission de l'Offre de Transport en date du 26/05/2010 ;

CONSIDERANT qu'aucune opposition d'un ou plusieurs des membres de la commission de l'Offre de Transport n'a été formulée,

CONSIDERANT que l'incidence financière prévisionnelle annuelle pour le Syndicat de la décision à prendre est inférieure à 1 000 000 d'euros HT,

DECIDE :

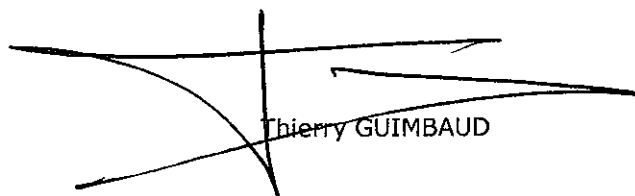
ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 020-149-008 « ANTONY (ANTONY RER) – VERRIERES-LE-BUISSON (MAIRIE DE VERRIERES-LE-BUISSON) », exploitée par l'entreprise « BIEVRE BUS MOBILITES », est modifiée comme suit :

- sont supprimées les sous-lignes n°8 et 11,
- sont modifiées les sous-lignes n°1, 4, 9 et 10,

dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec la « Communauté d'Agglomération les Hauts-de-Bievre ».

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.


Thierry GUIMBAUD

Décision n° 20100355

Du 09 JUIN 2010

PREFECTURE DE LA RÉGION
ILE-DE-FRANCE

10 JUIN 2010

BUREAU DES AFFAIRES JURIDIQUES

MODIFICATION DE LA LIGNE N° 020-149-009
« ANTONY (ANTONY RER) – MASSY (MASSY-VERRIERES RER) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« BIEVRE BUS MOBILITES »

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.1. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n°20091161 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 01/01/2005 conclue entre la « Communauté d'Agglomération les Hauts-de-Bievre » et l'entreprise « BIEVRE BUS MOBILITES »
- VU** la décision n° 20090813 du 21/08/2009 ;
- VU** le dossier technique n° 15409 enregistré par le Syndicat le 11/03/2010 ;
- VU** le rapport d'instruction du dossier n° 15409 ;
- VU** l'avis de la commission de l'Offre de Transport en date du 26/05/2010 ;

CONSIDERANT qu'aucune opposition d'un ou plusieurs des membres de la commission de l'Offre de Transport n'a été formulée,

CONSIDERANT que l'incidence financière prévisionnelle annuelle pour le Syndicat de la décision à prendre est inférieure à 1 000 000 d'euros HT,

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 020-149-009 « ANTONY (ANTONY RER) – MASSY (MASSY-VERRIERES RER) », exploitée par l'entreprise « BIEVRE BUS MOBILITES », est modifiée comme suit :

- sont modifiées les sous-lignes n°1 et 2

dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec la « Communauté d'Agglomération les Hauts-de-Bievre ».

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Thierry GUIMBAUD

Décision n° 20100354

du 09 JUIN 2010

PREFECTURE DE LA RÉGION
ILE-DE-FRANCE

10 JUIN 2010

BUREAU DES AFFAIRES JURIDIQUES

SUPPRESSION DE LA LIGNE N° 020-149-010
« ANTONY (RER) – ANTONY (RER) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« BIEVRE BUS MOBILITES »

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.1. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n°20091161 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 01/01/2005 conclue entre la « Communauté d'Agglomération les Hauts-de-Bievre » et l'entreprise « BIEVRE BUS MOBILITES » ;
- VU** la décision n° 20080644 du 04/08/2008 ;
- VU** le dossier technique n° 15410 enregistré par le Syndicat le 11/03/2010 ;
- VU** le rapport d'instruction du dossier n° 15410 ;
- VU** l'avis de la commission de l'Offre de Transport en date du 26/05/2010 ;

CONSIDERANT qu'aucune opposition d'un ou plusieurs des membres de la commission de l'Offre de Transport n'a été formulée,

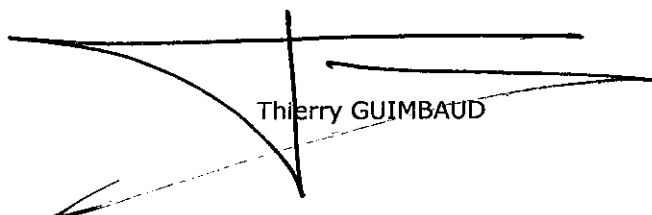
CONSIDERANT que l'incidence financière prévisionnelle annuelle pour le Syndicat de la décision à prendre est inférieure à 1 000 000 d'euros HT,

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 020-149-010 « ANTONY (RER) – ANTONY (RER) », exploitée par l'entreprise « BIEVRE BUS MOBILITES », est supprimée du plan régional des transports.

ARTICLE 2 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec la « Communauté d'Agglomération les Hauts-de-Bievre ».

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.


Thierry GUIMBAUD

Décision n° 20100355

Du 09 JUIN 2010

MODIFICATION DE LA LIGNE N° 020-149-011 « CHATENAY-MALABRY (PARC DE SCEAUX) – CHATENAY-MALABRY (PARC DE SCEAUX) » EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « BIEVRE BUS MOBILITES »

PREFECTURE DE LA RÉGION
ILE-DE-FRANCE
10 JUIN 2010
BUREAU DES AFFAIRES JURIDIQUES

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.1. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n°20091161 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 01/01/2005 conclue entre la « Communauté d'Agglomération les Hauts-de-Bievre » et l'entreprise « BIEVRE BUS MOBILITES » ;
- VU** la décision n° 20070592 du 28/07/2007 ;
- VU** le dossier technique n° 15411 enregistré par le Syndicat le 11/03/2010 ;
- VU** le rapport d'instruction du dossier n° 15411 ;
- VU** l'avis de la commission de l'Offre de Transport en date du 26/05/2010 ;

CONSIDERANT qu'aucune opposition d'un ou plusieurs des membres de la commission de l'Offre de Transport n'a été formulée,

CONSIDERANT que l'incidence financière prévisionnelle annuelle pour le Syndicat de la décision à prendre est inférieure à 1 000 000 d'euros HT,

DECIDE :

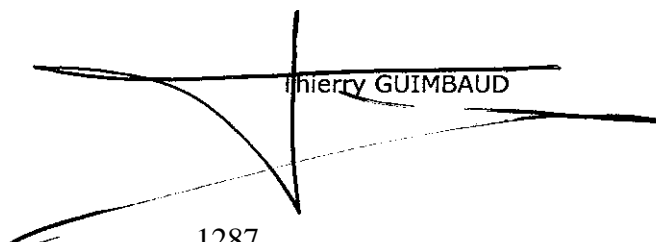
ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 020-149-011 « CHATEANY (PARC DE SCEAUX) – CHATENAY-MALABRY (PARC DE SCEAUX) », exploitée par l'entreprise « BIEVRE BUS MOBILITES », est modifiée comme suit :

- sont modifiées les sous-lignes n°1 et 2,

dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec la « Communauté d'Agglomération les Hauts-de-Bievre ».

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.


Thierry GUIMBAUD

Décision n° 20100356

Du 09 JUIN 2010

PREFECTURE DE LA RÉGION
ILE-DE-FRANCE

10 JUIN 2010

BUREAU DES AFFAIRES JURIDIQUES

MODIFICATION DE LA LIGNE N° 020-149-012
« ANTONY/SCEAUX (LA CROIX DE BERNY RER/ROBISON RER) –
CHATENAY-MALABRY (CYRANO DE BERGERAC/GROUPE SCOLAIRE
SOPHIE BARAT) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« BIEVRE BUS MOBILITES »

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.1. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n°20091161 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 01/01/2005 conclue entre la « Communauté d'Agglomération les Hauts-de-Bievre » et l'entreprise « BIEVRE BUS MOBILITES »
- VU** la décision n° 20090812 du 21/08/2009 ;
- VU** le dossier technique n° 15412 enregistré par le Syndicat le 11/03/2010 ;
- VU** le rapport d'instruction du dossier n° 15412 ;
- VU** l'avis de la commission de l'Offre de Transport en date du 26/05/2010 ;

CONSIDERANT qu'aucune opposition d'un ou plusieurs des membres de la commission de l'Offre de Transport n'a été formulée,

CONSIDERANT que l'incidence financière prévisionnelle annuelle pour le Syndicat de la décision à prendre est inférieure à 1 000 000 d'euros HT,

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 020-149-012 « ANTONY/SCEAUX (LA CROIX DE BERNY RER/ROBISON RER) – CHATENAY-MALABRY (CYRANO DE BERGERAC/GROUPE SCOLAIRE SOPHIE BARAT) », exploitée par l'entreprise « BIEVRE BUS MOBILITES », est modifiée comme suit :

- sont supprimées les sous-lignes n°2, 4, 5 et 14,
- sont modifiées les sous-lignes n°1, 6, 9, 10,

dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 3 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec la « Communauté d'Agglomération les Hauts-de-Bievre ».

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.


Thierry GUIMBAUD

Décision n° 20100357

du 09 JUIN 2010

CREATION DE LA LIGNE N° 020-149-013 « ANTONY (RER) – BOURG-LA-REINE (RER) » EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « BIEVRE BUS MOBILITES »



La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.1. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n°20091161 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 01/01/2005 conclue entre la « Communauté d'Agglomération les Hauts-de-Bievre » et l'entreprise « BIEVRE BUS MOBILITES » ;
- VU** le dossier technique n° 15413 enregistré par le Syndicat le 11/03/2010 ;
- VU** le rapport d'instruction du dossier n° 15413 ;
- VU** l'avis de la commission de l'Offre de Transport en date du 26/05/2010 ;

CONSIDERANT qu'aucune opposition d'un ou plusieurs des membres de la commission de l'Offre de Transport n'a été formulée,

CONSIDERANT que l'incidence financière prévisionnelle annuelle pour le Syndicat de la décision à prendre est inférieure à 1 000 000 d'euros HT,

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 020-149-013 « ANTONY (RER) – BOURG-LA-REINE (RER) » est inscrite au plan régional des transports.

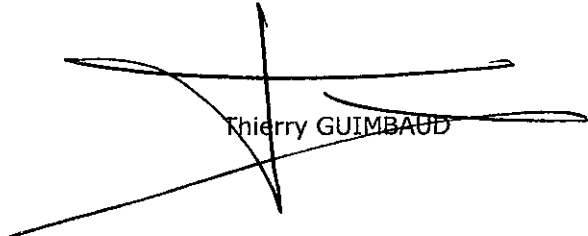
ARTICLE 2 : L'entreprise « BIEVRE BUS MOBILITES » est autorisée à exploiter la ligne susvisée comme suit :

- sont créées les sous-lignes n° 1 et 2

dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 3 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec la « Communauté d'Agglomération les Hauts-de-Bievre ».

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.


Thierry GUIMBAUD

Décision n° 201000558

du 09 JUIN 2010

PREFECTURE DE LA REGION
ILE-DE-FRANCE

10 JUIN 2010

CREATION DE LA LIGNE N° 020-149-014
« SCEAUX (ROBINSON RER) – SCEAUX (ROBINSON RER) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« BIEVRE BUS MOBILITES »

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.1. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n°20091161 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 01/01/2005 conclue entre la « Communauté d'Agglomération les Hauts-de-Bievre » et l'entreprise « BIEVRE BUS MOBILITES » ;
- VU** le dossier technique n° 15414 enregistré par le Syndicat le 11/03/2010 ;
- VU** le rapport d'instruction du dossier n° 15414 ;
- VU** l'avis de la commission de l'Offre de Transport en date du 26/05/2010 ;

CONSIDERANT qu'aucune opposition d'un ou plusieurs des membres de la commission de l'Offre de Transport n'a été formulée,

CONSIDERANT que l'incidence financière prévisionnelle annuelle pour le Syndicat de la décision à prendre est inférieure à 1 000 000 d'euros HT,

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 020-149-014 « SCEAUX (ROBINSON RER) – SCEAUX (ROBINSON RER) » est inscrite au plan régional des transports.

ARTICLE 2 : L'entreprise « BIEVRE BUS MOBILITES » est autorisée à exploiter la ligne susvisée comme suit :

- est créée la sous-ligne n° 1,

dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 3 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec la « Communauté d'Agglomération les Hauts-de-Bievre ».

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Thierry GUIMBAUD

Décision n° 20100359

du 09 JUIN 2010

PREFECTURE DE LA RÉGION
ILE-DE-FRANCE

10 JUIN 2010

BUREAU DES AFFAIRES JURIDIQUES

**SUPPRESSION DE LA LIGNE N° 030-130-035
« FRANCONVILLE (GARE) – EAUBONNE (HOPITAL SIMONE VEIL) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« CARS LACROIX »**

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.1. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n°20091161 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 01/01/2006 conclue entre la « Communauté d'Agglomération Val et Forêt » et l'entreprise « CARS LACROIX » ;
- VU** la décision n° 20070101 du 13/02/2007 ;
- VU** le dossier technique n° 15337 enregistré par le Syndicat le 08/01/2010 ;
- VU** le rapport d'instruction du dossier n° 15337 ;
- VU** l'avis de la commission de l'Offre de Transport en date du 26/05/2010 ;

CONSIDERANT qu'aucune opposition d'un ou plusieurs des membres de la commission de l'Offre de Transport n'a été formulée,

CONSIDERANT que l'incidence financière prévisionnelle annuelle pour le Syndicat de la décision à prendre est inférieure à 1 000 000 d'euros HT,

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 030-130-035 « FRANCONVILLE (GARE) – EAUBONNE (HOPITAL SIMONE VEIL) », exploitée par l'entreprise « CARS LACROIX », est supprimée du plan régional des transports.

ARTICLE 2 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec la « Communauté d'Agglomération Val et Forêt ».

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.


Thierry GUIMBAUD

Décision n° 20100360

Du 09 JUIN 2010

PREFECTURE DE LA RÉGION
ILE-DE-FRANCE

09 JUIN 2010

MODIFICATION DE LA LIGNE N° 039-039-005 « BRIIS-SOUS-FORGES (GARE AUTOROUTIERE) – BRIIS-SOUS-FORGES (GARE AUTOROUTIERE) » EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE

BUREAU DES AFFAIRES JURIDIQUES

« SERVICES AUTOMOBILES DE LA VALLEE DE CHEVREUSE »

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.1. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n°20091161 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la décision n° 20060594 du 28/06/2006 ;
- VU** le dossier technique n° 15492 enregistré par le Syndicat le 19/05/2010 ;
- VU** le rapport d'instruction du dossier n° 15492 ;
- VU** l'avis de la commission de l'Offre de Transport en date du 26/05/2010 ;

CONSIDERANT qu'aucune opposition d'un ou plusieurs des membres de la commission de l'Offre de Transport n'a été formulée,

CONSIDERANT que l'incidence financière prévisionnelle annuelle pour le Syndicat de la décision à prendre est inférieure à 1 000 000 d'euros HT,

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 039-039-005 « BRIIS-SOUS-FORGES (GARE AUTOROUTIERE) – BRIIS-SOUS-FORGES (GARE AUTOROUTIERE) », exploitée par l'entreprise « SERVICES AUTOMOBILES DE LA VALLEE DE CHEVREUSE », est modifiée comme suit :

- est créée la sous-ligne n°1,
- sont supprimées les sous-lignes n°4 et 7,
- sont modifiées les sous-lignes n°2, 3 et 5,

dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Thierry GUIMBAUD

Décision n° 20100361

Du 09 JUIN 2010

PREFECTURE DE LA RÉGION
ILE-DE-FRANCE

10 JUIN 2010

BUREAU DES AFFAIRES JURIDIQUES

MODIFICATION DE LA LIGNE N° 039-039-007
« ORSAY (GARE RER) –
SAINT-ARNOULT-EN-YVELINES (FOSSE AUX CHEVAUX) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« SERVICES AUTOMOBILES DE LA VALLEE DE CHEVREUSE »

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.1. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n°20091161 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la décision n° 20100175 du 09/02/2010 ;
- VU** le dossier technique n° 15493 enregistré par le Syndicat le 19/05/2010 ;
- VU** le rapport d'instruction du dossier n° 15493 ;
- VU** l'avis de la commission de l'Offre de Transport en date du 26/05/2010 ;

CONSIDERANT qu'aucune opposition d'un ou plusieurs des membres de la commission de l'Offre de Transport n'a été formulée,

CONSIDERANT que l'incidence financière prévisionnelle annuelle pour le Syndicat de la décision à prendre est inférieure à 1 000 000 d'euros HT,

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 039-039-007 « ORSAY (GARE RER) – SAINT-ARNOULT-EN-YVELINES (FOSSE AUX CHEVAUX) », exploitée par l'entreprise « SERVICES AUTOMOBILES DE LA VALLEE DE CHEVREUSE », est modifiée comme suit :

- sont modifiées les sous-lignes n°1, 2 et 5,

dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : Demeurent inchangées les sous-lignes n°3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 16, 22 et 23.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Thierry GUIMBAUD

Décision n° 2010 0362

Du 09 JUIN 2010

PREFECTURE DE LA REGION
ILE-DE-FRANCE

10 JUIN 2010

BUREAU DES AFFAIRES JURIDIQUES

**MODIFICATION DE LA LIGNE N° 039-039-013
« SAINT-REMY-LES-CHEVREUSE (GARE RER) -
LIMOURS (LYCEE JULES-VERNE) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« SERVICES AUTOMOBILES DE LA VALLEE DE CHEVREUSE »**

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.1. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n°20091161 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la décision n° 20100176 du 09/02/2010 ;
- VU** le dossier technique n° 15494 enregistré par le Syndicat le 19/05/2010 ;
- VU** le rapport d'instruction du dossier n° 15494 ;
- VU** l'avis de la commission de l'Offre de Transport en date du 26/05/2010 ;

CONSIDERANT qu'aucune opposition d'un ou plusieurs des membres de la commission de l'Offre de Transport n'a été formulée,

CONSIDERANT que l'incidence financière prévisionnelle annuelle pour le Syndicat de la décision à prendre est inférieure à 1 000 000 d'euros HT,

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 039-039-013 « SAINT-REMY-LES-CHEVREUSE (GARE RER) - LIMOURS (LYCEE JULES-VERNE) », exploitée par l'entreprise « SERVICES AUTOMOBILES DE LA VALLEE DE CHEVREUSE », est modifiée comme suit :

- sont supprimées les sous-lignes n°1, 2, 3 et 11,
- sont modifiées les sous-lignes n°5, 12 et 13,

dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : Demeurent inchangées les sous-lignes n°4, 6, 8, 9, 14 et 16.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.


Thierry GUIMBAUD



Décision n° 20100363

du 09 JUN 2010

SUPPRESSION DE LA LIGNE N° 039-039-014
« ORSAY (GARE RER) – FORGES-LES-BAINS (BAJOLET) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« SERVICES AUTOMOBILES DE LA VALLEE DE CHEVREUSE »

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.1. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n°20091161 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la décision n° 20100177 du 19/01/2010 ;
- VU** le dossier technique n° 15495 enregistré par le Syndicat le 19/05/2010 ;
- VU** le rapport d'instruction du dossier n° 15495 ;
- VU** l'avis de la commission de l'Offre de Transport en date du 26/05/2010 ;

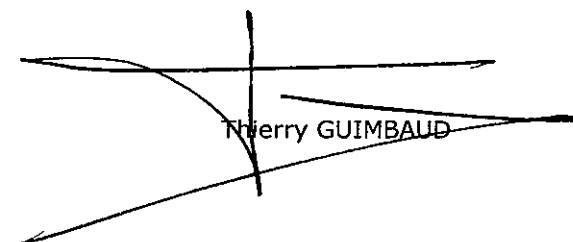
CONSIDERANT qu'aucune opposition d'un ou plusieurs des membres de la commission de l'Offre de Transport n'a été formulée,

CONSIDERANT que l'incidence financière prévisionnelle annuelle pour le Syndicat de la décision à prendre est inférieure à 1 000 000 d'euros HT,

DECIDE :

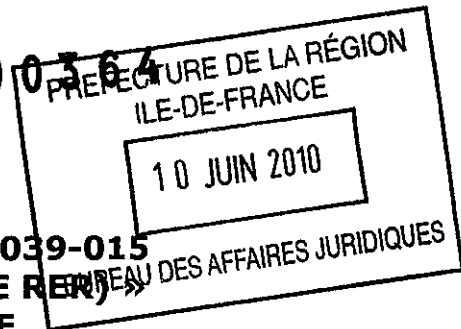
ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 039-039-014 « ORSAY (GARE RER) – FORGES-LES-BAINS (BAJOLET) », exploitée par l'entreprise « SERVICES AUTOMOBILES DE LA VALLEE DE CHEVREUSE », est supprimée du plan régional des transports.

ARTICLE 2 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.


Thierry GUIMBAUD

Décision n° 20100364

Du 09 JUIN 2010



**MODIFICATION DE LA LIGNE N° 039-039-015
« ORSAY (GARE RER) – ORSAY (GARE RER) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« SERVICES AUTOMOBILES DE LA VALLEE DE CHEVREUSE »**

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.1. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n°20091161 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la décision n° 20060595 du 28/06/2006 ;
- VU** le dossier technique n° 15496 enregistré par le Syndicat le 19/05/2010 ;
- VU** le rapport d'instruction du dossier n° 15496 ;
- VU** l'avis de la commission de l'Offre de Transport en date du 26/05/2010 ;

CONSIDERANT qu'aucune opposition d'un ou plusieurs des membres de la commission de l'Offre de Transport n'a été formulée,

CONSIDERANT que l'incidence financière prévisionnelle annuelle pour le Syndicat de la décision à prendre est inférieure à 1 000 000 d'euros HT,

DECIDE :

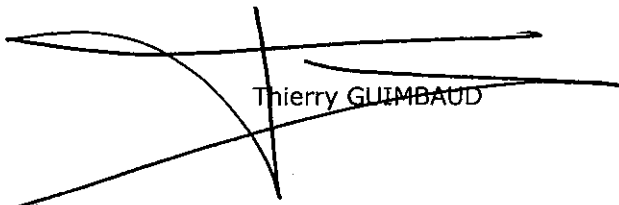
ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 039-039-015 « ORSAY (GARE RER) – ORSAY (GARE RER) », exploitée par l'entreprise « SERVICES AUTOMOBILES DE LA VALLEE DE CHEVREUSE », est modifiée comme suit :

- est modifiée la sous-ligne n°11,

dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : Demeurent inchangées les sous-lignes n°1 et 10.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.


Thierry GUIMBAUD

Décision n° 20100365

Du 09 JUIN 2010



MODIFICATION DE LA LIGNE N° 039-039-018
« LIMOURS (MONUMENT) – ARPAJON (GARE SNCF) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« SERVICES AUTOMOBILES DE LA VALLEE DE CHEVREUSE »

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.1. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n°20091161 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la décision n° 20060596 du 28/06/2006 ;
- VU** le dossier technique n° 15497 enregistré par le Syndicat le 19/05/2010 ;
- VU** le rapport d'instruction du dossier n° 15497 ;
- VU** l'avis de la commission de l'Offre de Transport en date du 26/05/2010 ;

CONSIDERANT qu'aucune opposition d'un ou plusieurs des membres de la commission de l'Offre de Transport n'a été formulée,

CONSIDERANT que l'incidence financière prévisionnelle annuelle pour le Syndicat de la décision à prendre est inférieure à 1 000 000 d'euros HT,

DECIDE :

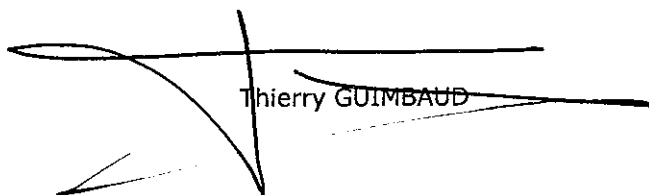
ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 039-039-018 « LIMOURS (MONUMENT) – ARPAJON (GARE SNCF) », exploitée par l'entreprise « SERVICES AUTOMOBILES DE LA VALLEE DE CHEVREUSE », est modifiée comme suit :

- sont modifiées les sous-lignes n°2 et 5,

dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : Demeurent inchangées les sous-lignes n°3, 4, 6 et 8.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.


Thierry GUIMBAUD

Décision n° 20100366

du 09 JUIN 2010

MODIFICATION DE LA LIGNE N° 251-195-011 « AINCOURT (CENTRE HOSPITALIER) – MANTES-LA-JOLIE (GARE) » EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « TIM BUS »



La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.3. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n° 20091165 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 28/08/2006 conclue entre le « Conseil Général du Val d'Oise » et l'entreprise « TIM BUS » ;
- VU** la décision n°20090649 du 21/07/2009 ;
- VU** le dossier technique n° 15485 enregistré par le Syndicat le 11/05/2010 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 251-195-011 « AINCOURT (CENTRE HOSPITALIER) – MANTES-LA-JOLIE (GARE) », exploitée par l'entreprise « TIM BUS », est modifiée comme suit :

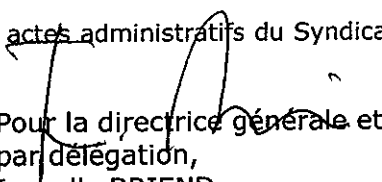
- sont modifiées les sous-lignes n°1, 3, 4, 5, 7, 10, 12, 15, 25, 29 et 30,
- sont supprimées les sous-lignes n°11 et 27,

dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : Demeurent inchangées les sous-lignes n°2, 8, 9, 16, 17, 18, 19, 23, 24, 26, 28 et 31.

ARTICLE 3 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec le « Conseil Général du Val d'Oise ».

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.


Pour la directrice générale et
par délégation,
Isabelle BRIEND
la Chef de division Offre Routière

Décision n° 20100367

Du 09 JUIN 2010

MODIFICATION DE LA LIGNE N° 291-191-002 « DOURDAN (GARE RER) – ORSAY (GARE RER) » EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « ALBATRANS »

PREFECTURE DE LA REGION
ILE-DE-FRANCE

10 JUIN 2010

BUREAU DES AFFAIRES JURIDIQUES

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.1. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n°20091161 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 01/01/2003 conclue entre le « Conseil Général de l'Essonne » et l'entreprise « ALBANTRANS »
- VU** la décision n° 20080093 du 18/02/2008 ;
- VU** le dossier technique n° 15516 enregistré par le Syndicat le 27/05/2010 ;
- VU** le rapport d'instruction du dossier n° 15116 ;
- VU** l'avis de la commission de l'Offre de Transport en date du 26/05/2010 ;

CONSIDERANT qu'aucune opposition d'un ou plusieurs des membres de la commission de l'Offre de Transport n'a été formulée,

CONSIDERANT que l'incidence financière prévisionnelle annuelle pour le Syndicat de la décision à prendre est inférieure à 1 000 000 d'euros HT,

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 291-191-002 « DOURDAN (GARE RER) – ORSAY (GARE RER) », exploitée par l'entreprise « ALBATRANS », est modifiée comme suit :

- sont créées les sous-lignes n° 7 et 9,
- sont modifiées les sous-lignes n°3, 4, 5 et 6,

dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : Demeure inchangée la sous-ligne n°8.

ARTICLE 3 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec le « Conseil Général de l'Essonne ».

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Thierry GUIMBAUD

Décision n° 20100368

du 09 JUIN 2010

PREFECTURE DE LA RÉGION
ILE-DE-FRANCE

10 JUIN 2010

BUREAU DES AFFAIRES JURIDIQUES

**MODIFICATION DE LA LIGNE N° 291-191-003
« DOURDAN (GARE RER) – MASSY-PALAISEAU (GARE RER) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« ALBATRANS »**

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.3. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n° 20091161 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 01/01/2003 conclue entre le « Conseil Général de l'Essonne » et l'entreprise « ALBATRANS » ;
- VU** la décision n°20090971 du 13/10/2009 ;
- VU** le dossier technique n° 15517 enregistré par le Syndicat le 27/05/2010 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 291-191-003 « DOURDAN (GARE RER) – MASSY-PALAISEAU (GARE RER) », exploitée par l'entreprise « ALBATRANS », est modifiée comme suit :

- sont créées les sous-lignes n°8 et 9,

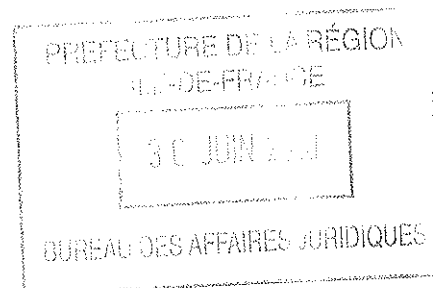
dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : Demeurent inchangées les sous-lignes n°1, 2, 3, 4, 5, 6 et 7.

ARTICLE 3 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec le « Conseil Général de l'Essonne ».

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.


Thierry GUIMBAUD



Décision n° 2010 0406

Du 11 juin 2010

**PROGRAMME D'UTILISATION
DU PRODUIT DES AMENDES 2010**

OPERATIONS INFERIEURES A 200 000 €

La Directrice Générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** les articles R. 2334-10 à R. 2334-12 et R. 4414-1 à R. 4414-2 du code général des collectivités territoriales relatifs au produit des amendes ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France ;
- VU** la décision du Conseil n°7453 du 4 avril 2002 relative aux subventions d'investissement du STIF - Règles Générales ;
- VU** la délibération du conseil n°2006-0217 du 15 mars 2006 relative à la délégation d'attributions du Conseil au Directeur Général et notamment son article 1.4.1 ;
- VU** la délibération du conseil n°2008-0954 du 10 décembre 2008, adoptant son règlement budgétaire et financier ;

DECIDE

ARTICLE 1 : Sont approuvés les projets suivants dont la subvention demandée est inférieure à 200 000 euros et sont ouvertes les autorisations d'engagement correspondantes :

Code	Opération	Euros
E3269	Mise en accessibilité de 14 points d'arrêt bus sur la ligne RATP 192	86 693,00
E3270	Mise en accessibilité de 40 points d'arrêt bus sur la ligne RATP 207	196 116,00
E3271	Mise en accessibilité de 10 points d'arrêt bus sur la ligne RATP 269 et TVO à Ecouen (95)	59 998,00
E3272	Mise en accessibilité de 10 points d'arrêt bus sur les lignes RATP 166 et 267	115 827,00
E3273	Mise en accessibilité de 29 points d'arrêt bus sur les lignes RATP 188 et 388	195 356,00
E3274	Mise en accessibilité de 7 points d'arrêt bus sur la ligne RATP 72	104 982,00
E3275	Mise en accessibilité de 18 points d'arrêt bus sur la ligne RATP 52	179 884,00

E3276	Mise en accessibilité de 10 points d'arrêt bus à Montmorency (95)	117 750,00
E3277	Etude de mise en accessibilité de 52 points d'arrêt bus à Torcy (77)	15 600,00
E3278	Mise en accessibilité de 2 points d'arrêt bus à St Germain les Arpajon (91)	13 975,00
E3279	Mise en accessibilité de 2 points d'arrêt bus à Bois d'Arcy (78)	13 330,00
E3280	Aménagement de 6 points d'arrêt bus à Elancourt (78)	52 435,00
R2180	Darche Gros - acquisition et renouvellement du matériel roulant routier	105 000,00
R2181	Interval - acquisition et renouvellement du matériel roulant routier	67 500,00
R2182	SETRA - acquisition et renouvellement du matériel roulant routier	71 028,00

ARTICLE 2 : Est allouée au maître d'ouvrage respectif de chacune de ces opérations, la subvention maximale et non révisable correspondante, soit :

Code	Maître d'ouvrage	Euro.
E3269	Conseil Général du Val de Marne	86 693,00
E3270	Conseil Général du Val de Marne	196 116,00
E3271	Ville d'Ecouen (95)	59 998,00
E3272	Conseil Général des Hauts de Seine	115 827,00
E3273	Conseil Général des Hauts de Seine	195 356,00
E3274	Conseil Général des Hauts de Seine	104 982,00
E3275	Conseil Général des Hauts de Seine	179 884,00
E3276	Communauté d'Agglomération de la Vallée de Montmorency (95)	117 750,00
E3277	Ville de Torcy (77)	15 600,00
E3278	Ville de St Germain les Arpajon (91)	13 975,00
E3279	Ville de Bois d'Arcy (78)	13 330,00
E3280	Communauté d'Agglomération de Saint Quentin en Yvelines (78)	52 435,00
R2180	Darche Gros	105 000,00
R2181	Interval	67 500,00
R2182	SETRA	71 028,00

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile de France.

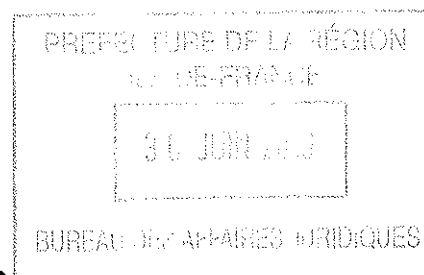

Sophie MOUGARD

Décision n° 2010 0411

Du 11 juin 2010

**PROGRAMME D'UTILISATION
DU PRODUIT DES AMENDES 2010**

**OPERATIONS COMPRISES
ENTRE 200 000 € ET 2 000 000 €**



La Directrice Générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** les articles R. 2334-10 à R. 2334-12 et R. 4414-1 à R. 4414-2 du code général des collectivités territoriales relatifs au produit des amendes ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France ;
- VU** la décision du Conseil n°7453 du 4 avril 2002 relative aux subventions d'investissement du STIF - Règles Générales ;
- VU** la délibération du conseil n°2006-0202 du 15 mars 2006, adoptant son règlement intérieur et notamment ses articles 10 et 12 ;
- VU** la délibération du conseil n°2006-0217 du 15 mars 2006 relative à la délégation d'attributions du Conseil au Directeur Général et notamment son article 1.4.1 ;
- VU** la délibération du conseil n°2008-0954 du 10 décembre 2008, adoptant son règlement budgétaire et financier ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets en date du 26 mai 2010 ;
- VU** l'avis de la commission qualité de service en date du 27 mai 2010 ;

CONSIDERANT qu'aucune opposition d'un ou plusieurs membres de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets n'a été formulée

CONSIDERANT qu'aucune opposition d'un ou plusieurs membres de la commission qualité de service n'a été formulée

DECIDE

ARTICLE 1 : Sont approuvés les projets suivants dont la subvention demandée est comprise entre 200 000 euros et 2 000 000 euros et sont ouvertes les autorisations d'engagement correspondantes :

Code	Opération	Euros
A3071	Création d'un parc relais d'Orgerus (78) de 179 places au sol	277 450,00
A4055	SDPR - réhabilitation et labellisation du Parc Relais de la Gare de 188 places au sol à Boussy Saint Antoine (91)	529 129,00
A4056	SDPR - réhabilitation et labellisation du Parc Relais Marcel Pagnol de 195 places au sol à Boussy Saint Antoine (91)	358 206,00
A4057	SDPR - réhabilitation et labellisation du Parc Relais des Deux Communes de 85 places au sol à Boussy Saint Antoine (91)	221 173,00
E3268	Mise en accessibilité de 47 points d'arrêt bus à Aubervilliers, Epinay sur Seine, la Courneuve...	483 045,00
F4161	Mise en œuvre des équipements de priorités bus sur le territoire de SMITEC	588 900,00
R2178	Véolia Transport Vulaines - acquisition et renouvellement du matériel roulant routier	230 554,80
R2179	TICE - acquisition et renouvellement du matériel roulant routier	220 470,00

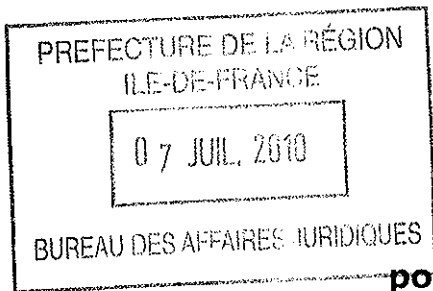
ARTICLE 2 : Est allouée au maître d'ouvrage respectif de chacune de ces opérations, la subvention maximale et non révisable correspondante, soit :

Code	Maître d'ouvrage	Euros
A3071	Ville d'Orgerus (78)	277 450,00
A4055	SIRU Boussy Quincy	529 129,00
A4056	SIRU Boussy Quincy	358 206,00
A4057	SIRU Boussy Quincy	221 173,00
E3268	Communauté d'Agglomération Plaine Commune	483 045,00
F4161	TICE	588 900,00
R2178	Véolia Transport Vulaines	230 554,80
R2179	TICE	220 470,00

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile de France.


Sophie MOUGARD

Syndicat des transports d'Ile-de-France



Décision n° 20100413

du 30 Juin 2010

portant délégation de signature

La directrice du Syndicat des transports d'Ile-de-France,


- VU** le code des marchés publics ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat n° 2006-217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du Conseil à la directrice générale ;
- VU** l'arrêté du président du Conseil du Syndicat n° SRHRS 2006-016 du 17 mars 2006 portant recrutement par voie de détachement de Mme Sophie MOUGARD en qualité de directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

DECIDE

ARTICLE 1 : en l'absence de la directrice générale, délégation de signature est donnée, à l'effet de signer tous actes, décisions, contrats ou conventions, à :

- Madame Véronique HAMAYON-TARDÉ, secrétaire générale, pour la période du 15 au 16 juillet 2010 inclus et pour la période du 26 au 30 juillet 2010 inclus ;
- Monsieur Jean-François HELAS, directeur des projets d'investissement, pour la période 2 au 6 août 2010 ;
- Monsieur Christophe MENANT, directeur de la communication, pour la période du 9 au 20 août 2010 inclus.

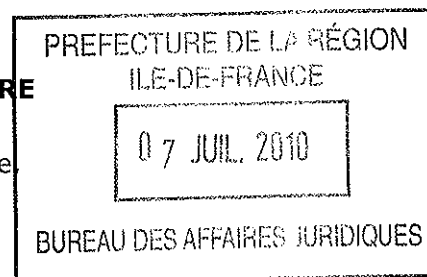
ARTICLE 2 : la présente décision sera affichée au siège du Syndicat des transports d'Ile-de-France et publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.


Sophie MOUGARD

DECISION N° 20100414

DU 30 JUIN 2010

PORTANT DELEGATION DE SIGNATURE



La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France

VU le code des marchés publics ;

VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageur dans la région Ile de France ;

VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat n°2006-217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général ;

VU l'arrêté du président du conseil du Syndicat n°SRHRS 2006-016 du 17 mars 2006 portant recrutement par voie de détachement de Mme Sophie Mougard en qualité de directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

VU l'arrêté de nomination par la voie du détachement SRHRS n°2010/089 du 2 juin 2010 de Monsieur Christophe Deniau;

CONSIDERANT que Monsieur Christophe Deniau est chargé de projet à la division Fer, Concertation, Expertise ;

DECIDE

ARTICLE 1 : délégation de signature est donnée à Monsieur Christophe Deniau dans la limite de ses attributions, à l'effet de signer :

- la certification du service fait,
- les certificats de conformité à l'original.

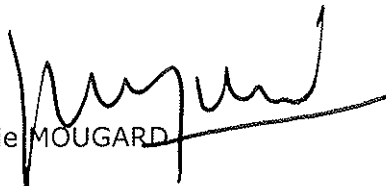
ARTICLE 2 : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notifiée à l'intéressé. Une copie sera transmise à l'Agent comptable du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

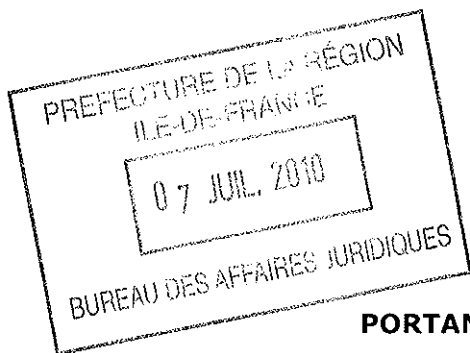
La directrice générale,

- certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte,
- informe que le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif dans un délai de deux mois à compter de la présente notification.

Notifié le

Signature de l'agent :

Sophie MOUGARD 



DECISION N° 20100415

DU 30 JUIN 2010

PORTANT DELEGATION DE SIGNATURE

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le code des marchés publics ;

VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageur dans la région Ile de France ;

VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat n°2006-217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général ;

VU l'arrêté du président du conseil du Syndicat n°SRHRS 2006-016 du 17 mars 2006 portant recrutement par voie de détachement de Mme Sophie Mougard en qualité de directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

VU l'arrêté de nomination par la voie du détachement SRHRS n°2010/091 du 2 juin 2010 de Monsieur Jean-François Lacroux;

CONSIDERANT que les attributions de Monsieur Jean-François Lacroux, chef de division, sont les suivantes : projets de tramway Nord;

DECIDE

ARTICLE 1 : délégation de signature est donnée à Monsieur Jean-François Lacroux, chef de la division Projets de tramway Nord, dans la limite de ses attributions à l'effet de signer :

- pour les marchés publics passés en procédure adaptée :
 - jusqu'à 20 000 € HT, tous actes notamment les contrats, actes d'engagement et les notifications ;
 - au-delà de 20 000 € HT, les rapports d'analyse des candidatures et des offres ;
- pour les opérations financières : les pré-engagements, les précommandes, la certification du service fait ;

- pour la gestion du personnel : les congés et les ordres de mission occasionnels en Ile-de-France des agents de sa division ;
- les certificats de conformité à l'original.

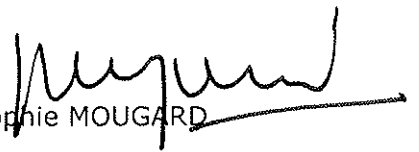
ARTICLE 2 : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notifiée à l'intéressé. Une copie sera transmise à l'Agent comptable du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

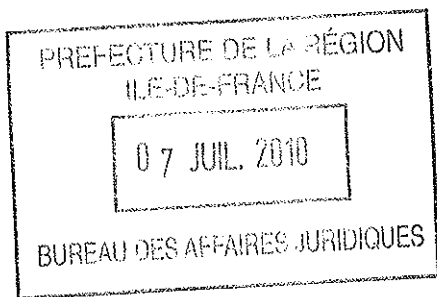
La directrice générale,

- certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte,
- informe que le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif dans un délai de deux mois à compter de la présente notification.

Notifié le

Signature de l'agent :


Sophie MOUGARD



DECISION N° 20100416

DU 30 JUIN 2010

PORTANT DELEGATION DE SIGNATURE

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le code des marchés publics ;

VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageur dans la région Ile de France ;

VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat n°2006-217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général ;

VU l'arrêté du président du conseil du Syndicat n°SRHRS 2006-016 du 17 mars 2006 portant recrutement par voie de détachement de Mme Sophie Mougard en qualité de directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

VU le contrat du 7 mai 2010 portant recrutement de Monsieur Xavier Turck ;

CONSIDERANT que Monsieur Xavier Turck est chargé de projets à la division Projets de Tramway Nord ;

DECIDE

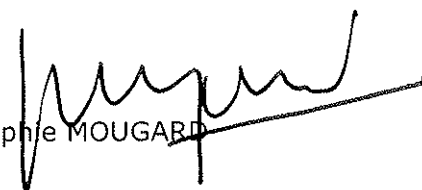
ARTICLE 1 : délégation de signature est donnée à Monsieur Xavier Turck dans la limite de ses attributions, à l'effet de signer :

- la certification du service fait,
- les certificats de conformité à l'original.

ARTICLE 2 : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notifiée à l'intéressé. Une copie sera transmise à l'Agent comptable du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

La directrice générale,

- certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte,
- l'informe que le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif dans un délai de deux mois à compter de la présente notification.


Sophie MOUGARD

Notifié le

Signature de l'agent :



DECISION N° 20100417
DU 30 JUIN 2010

PORTANT DELEGATION DE SIGNATURE

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le code des marchés publics ;

VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageur dans la région Ile de France ;

VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat n°2006-217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général ;

VU l'arrêté du président du conseil du Syndicat n°SRHRS 2006-016 du 17 mars 2006 portant recrutement par voie de détachement de Mme Sophie Mougard en qualité de directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

VU l'arrêté de nomination par la voie de la mutation SRHRS n°2010/133 du 11 juin 2010 de Madame Sonia Beghoul;

CONSIDERANT que Madame Sonia Beghoul est chargée de projets à la division Offre Routière ;

DECIDE

ARTICLE 1 : délégation de signature est donnée à Madame Sonia Beghoul dans la limite de ses attributions, à l'effet de signer :

- la certification du service fait,
- les certificats de conformité à l'original.

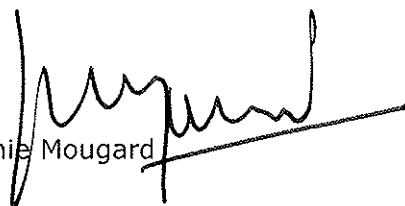
ARTICLE 2 : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notifiée à l'intéressée. Une copie sera transmise à l'Agent comptable du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

La directrice générale,

- certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte,
- l'informe que le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif dans un délai de deux mois à compter de la présente notification.

Notifié le

Signature de l'agent :


Sophie Mougard



DECISION N° 20100418

DU 30 Juin 2010

PORTANT DELEGATION DE SIGNATURE

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le code des marchés publics ;

VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageur dans la région Ile de France ;

VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat n°2006-217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général ;

VU l'arrêté du président du conseil du Syndicat n°SRHRS 2006-016 du 17 mars 2006 portant recrutement par voie de détachement de Mme Sophie Mougard en qualité de directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

VU le contrat du 01/04/2010 portant recrutement de Monsieur Jean-Luc Prat ;

CONSIDERANT que Monsieur Jean-Luc Prat est chargé de projets à la division Politique de Service et Etudes d'Exploitation ;

DECIDE

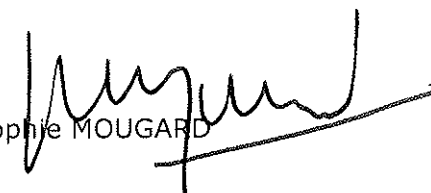
ARTICLE 1 : délégation de signature est donnée à Monsieur Jean-Luc Prat dans la limite de ses attributions, à l'effet de signer :

- la certification du service fait,
- les certificats de conformité à l'original.

ARTICLE 2 : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notifiée à l'intéressé. Une copie sera transmise à l'Agent comptable du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

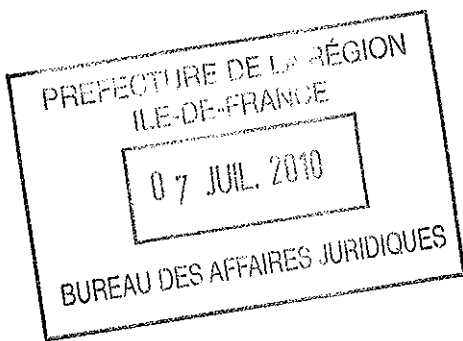
La directrice générale,

- certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte,
- l'informe que le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif dans un délai de deux mois à compter de la présente notification.


Sophie MOUGARD

Notifié le

Signature de l'agent :



DECISION N° 20100419

DU 30 JUIN 2010

PORTANT DELEGATION DE SIGNATURE

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le code des marchés publics ;

VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageur dans la région Ile de France ;

VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat n°2006-217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général ;

VU l'arrêté du président du conseil du Syndicat n°SRHRS 2006-016 du 17 mars 2006 portant recrutement par voie de détachement de Mme Sophie Mougard en qualité de directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

VU le contrat du 27/04/2010 portant recrutement de Monsieur Romain Defosse ;

CONSIDERANT que Monsieur Romain Defosse est chargé de projets à la division Projets de Tramways Nord ;

DECIDE

ARTICLE 1 : délégation de signature est donnée à Monsieur Romain Defosse dans la limite de ses attributions, à l'effet de signer :

- la certification du service fait,
- les certificats de conformité à l'original.

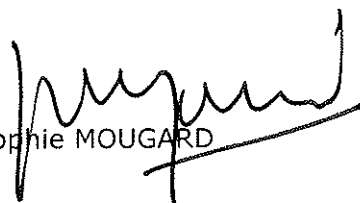
ARTICLE 2 : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notifiée à l'intéressé. Une copie sera transmise à l'Agent comptable du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

La directrice générale,

- certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte,
- informe que le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif dans un délai de deux mois à compter de la présente notification.

Notifié le

Signature de l'agent :


Sophie MOUGARD



DECISION N° 20100420

DU 30 JUIN 2010

PORTANT DELEGATION DE SIGNATURE

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le code des marchés publics ;

VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageur dans la région Ile de France ;

VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat n°2006-217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général ;

VU l'arrêté du président du conseil du Syndicat n°SRHRS 2006-016 du 17 mars 2006 portant recrutement par voie de détachement de Mme Sophie Mougard en qualité de directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

VU le contrat à durée déterminée en date du 30 octobre 2009 portant recrutement de Madame Rimh Farjallah ;

CONSIDERANT que Madame Rimh Farjallah est chargée d'études à la division Politique de Service et Etudes d'Exploitation, et occupe le poste de cadre relais pour la gestion du service de transport scolaire de Paris et des trois départements de la Petite Couronne et du transport des étudiants handicapés d'Ile-de-France ;

DECIDE

ARTICLE 1 : délégation de signature est donnée à Madame Rimh Farjallah, dans la limite de ses attributions, à l'effet de signer :

- la certification du service fait,
- les certificats de conformité à l'original.

ARTICLE 2 : en cas d'absence ou d'empêchement de Monsieur Thierry Guimbaud, directeur de l'exploitation, et de Madame Gaëlle Galand, chef de la division Politique de Service et Etudes d'Exploitation, Madame Rimh Farjallah directement placée sous son autorité, est habilitée à signer dans la limite de ses attributions les décisions d'ordre individuel ou les conventions passées avec les organismes qui en ont fait l'avance,

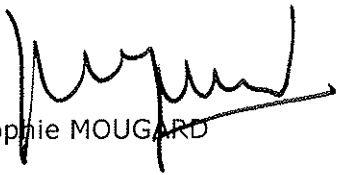
relatives au remboursement des frais de transport individuel des élèves et étudiants handicapés vers les établissements scolaires ou universitaires rendus nécessaires du fait de leur handicap, ainsi que les décisions d'organisation des circuits spéciaux scolaires.

ARTICLE 3 : la décision de la directrice générale n°2009-1041 du 19 novembre 2009 est annulée.

ARTICLE 4 : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notifiée à l'intéressée. Une copie sera transmise à l'Agent comptable du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

La directrice générale,

- certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte,
- informe que le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif dans un délai de deux mois à compter de la présente notification.



Sophie MOUGARD

Notifié le

Signature de l'agent :



20100421

DECISION N°

DU 30 JUIN 2010

PORTANT DELEGATION DE SIGNATURE

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le code des marchés publics ;

VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageur dans la région Ile de France ;

VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat n°2006-217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général ;

VU l'arrêté du président du conseil du Syndicat n°SRHRS 2006-016 du 17 mars 2006 portant recrutement par voie de détachement de Mme Sophie Mougard en qualité de directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

VU le contrat du 07/11/1977 portant recrutement de Madame Christine Soulat ;

CONSIDERANT que Madame Christine Soulat est assistante à la division Politique de service et études d'exploitation;

DECIDE

ARTICLE 1 : délégation de signature est donnée à Madame Christine Soulat dans la limite de ses attributions, à l'effet de signer :

- la certification du service fait,
- les certificats de conformité à l'original.

ARTICLE 2 : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notifiée à l'intéressée. Une copie sera transmise à l'Agent comptable du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

La directrice générale,

- certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte,
- informe que le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif dans un délai de deux mois à compter de la présente notification.


Sophie MOUGARD

Notifié le

Signature de l'agent :



20100422

DECISION N°

DU 30 Juin 2010

PORTANT DELEGATION DE SIGNATURE

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le code des marchés publics ;

VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageur dans la région Ile de France ;

VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat n°2006-217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général ;

VU l'arrêté du président du conseil du Syndicat n°SRHRS 2006-016 du 17 mars 2006 portant recrutement par voie de détachement de Mme Sophie Mougard en qualité de directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

VU l'arrêté d'intégration après détachement SRHRS n° 2008/090 du 1^{er} septembre 2008 de Madame Isabelle Kane;

CONSIDERANT que Madame Isabelle Kane est assistante à la division de l'Offre routière;

DECIDE

ARTICLE 1 : délégation de signature est donnée à Madame Isabelle Kane dans la limite de ses attributions, à l'effet de signer :

- la certification du service fait,
- les certificats de conformité à l'original.

ARTICLE 2 : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notifiée à l'intéressée. Une copie sera transmise à l'Agent comptable du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

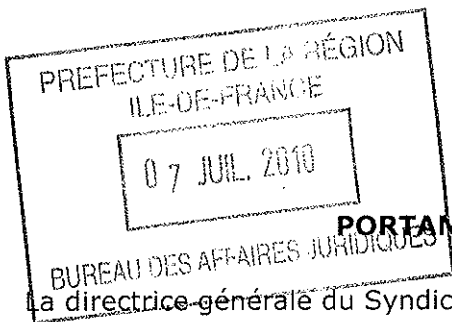
La directrice générale,

- certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte,
- informe que le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif dans un délai de deux mois à compter de la présente notification.


Sophie MOUGARD

Notifié le

Signature de l'agent :



DECISION N° 20100423
DU 30 JUIN 2010

PORTANT DELEGATION DE SIGNATURE

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le code des marchés publics ;

VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageur dans la région Ile de France ;

VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat n°2006-217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général ;

VU l'arrêté du président du conseil du Syndicat n°SRHRS 2006-016 du 17 mars 2006 portant recrutement par voie de détachement de Mme Sophie Mougard en qualité de directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

VU le contrat du 11/09/2001 portant recrutement de Madame Aline Guerdad ;

CONSIDERANT que Madame Aline Guerdad est assistante à la division Intermodalité et plan de déplacements urbains ;

DECIDE

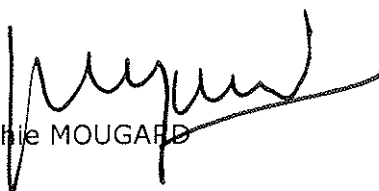
ARTICLE 1 : délégation de signature est donnée à Madame Aline Guerdad dans la limite de ses attributions, à l'effet de signer :

- la certification du service fait,
- les certificats de conformité à l'original.

ARTICLE 2 : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notifiée à l'intéressée. Une copie sera transmise à l'Agent comptable du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

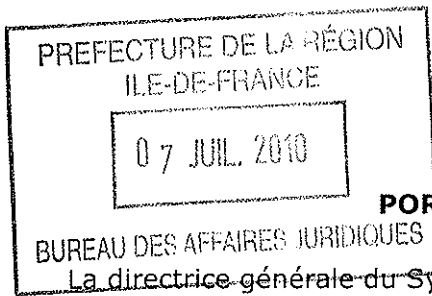
La directrice générale,

- certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte,
- informe que le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif dans un délai de deux mois à compter de la présente notification.


Sophie MOUGARD

Notifié le

Signature de l'agent :



DECISION N° 20100424
DU 30 JUIN 2010

PORTANT DELEGATION DE SIGNATURE

VU le code des marchés publics ;

VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageur dans la région Ile de France ;

VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat n°2006-217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général ;

VU l'arrêté du président du conseil du Syndicat n°SRHRS 2006-016 du 17 mars 2006 portant recrutement par voie de détachement de Mme Sophie Mougard en qualité de directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

VU le contrat du 09/10/1974 portant recrutement de Madame Thérèse Lesaulnier ;

CONSIDERANT que Madame Thérèse Lesaulnier est assistante à la division Intermodalité et plan de déplacements urbains;

DECIDE

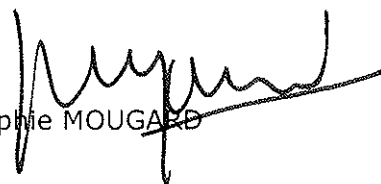
ARTICLE 1 : délégation de signature est donnée à Madame Thérèse Lesaulnier dans la limite de ses attributions, à l'effet de signer :

- la certification du service fait,
- les certificats de conformité à l'original.

ARTICLE 2 : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notifiée à l'intéressée. Une copie sera transmise à l'Agent comptable du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

La directrice générale,

- certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte,
- informe que le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif dans un délai de deux mois à compter de la présente notification.


Sophie MOUGARD

Notifié le

Signature de l'agent :



DECISION N° 2010 0453

DU 19 JUIL. 2010

PORTANT DELEGATION DE SIGNATURE

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le code des marchés publics ;

VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageur dans la région Ile de France ;

VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat n°2006-217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général ;

VU l'arrêté du président du conseil du Syndicat n°SRHRS 2006-016 du 17 mars 2006 portant recrutement par voie de détachement de Mme Sophie Mougard en qualité de directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

VU la décision n°409 du 26/09/1996 portant recrutement de Madame Christelle Ragot-Blin ;

CONSIDERANT que les attributions de Madame Christelle Ragot-Blin, responsable de division à compter du 16 juillet 2010, sont les suivantes : budget, finances, versement de transport ;

DECIDE

ARTICLE 1 : délégation de signature est donnée à Madame Christelle Ragot-Blin, responsable de la division Budget-Finances, dans la limite de ses attributions à l'effet de signer :

- pour les marchés publics passés en procédure adaptée :
 - jusqu'à 20 000 € HT, tous actes notamment les contrats, actes d'engagement et les notifications ;
 - au-delà de 20 000 € HT, les rapports d'analyse des candidatures et des offres ;
- pour les opérations financières : les pré-engagements, les engagements, les précommandes, les bons de commande, la certification du service fait, les mandats de paiement, les titres de recettes, les déclarations au titre de la TVA et du FCTVA, les courriers de notification de conventions de financement inférieures à 2 millions d'euros revêtues du cachet du contrôle de légalité, les tableaux récapitulatifs de suivi des dépenses au titre de l'année scolaire pour les circuits spéciaux scolaires ;

- pour le versement de transport : les courriers d'information concernant les conditions d'exonération et de remboursement, les demandes de pièces justificatives, les courriers d'ouverture de contrôle et de notification à l'issue du contrôle, les courriers de prescription des demandes de remboursement, les remboursements et les redressements du versement de transport;
- pour la gestion du personnel : les congés et les ordres de mission occasionnels en Ile-de-France des agents de sa division ;
- les certificats de conformité à l'original, les certificats administratifs.

ARTICLE 2 : en cas d'absence ou d'empêchement de Madame Véronique Hamayon, délégation est donnée à Madame Christelle Ragot Blin, à l'effet de signer :

- les non-exonérations du versement de transport.

ARTICLE 3 : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notifiée à l'intéressée. Une copie sera transmise à l'Agent comptable du Syndicat des transports d'Ile-de-France.


 Sophie MOUGARD

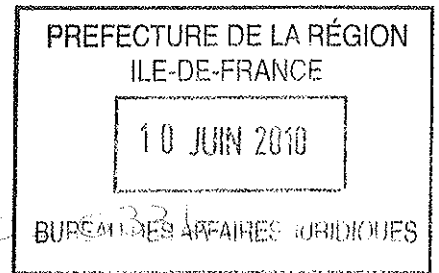
La directrice générale,

- certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte,
- l'informe que le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif dans un délai de deux mois à compter de la présente notification.

Notifié le

Signature de l'agent :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France



Décision N° 2010

du du 8 juin 2010

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La directrice générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU l'ordonnance N° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale n° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

VU l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les pièces produites à l'appui de la demande ;

CONSIDERANT

- que l'Association «Les Amis des ouvrières et des isolées» – siret 77574487300016- dont le siège social est situé 67, rue de l'Eglise 95150 TAVERNY, est reconnue d'utilité publique,
- qu'elle sollicite l'exonération pour tous les établissements dont elle assure la gestion, listés en annexe n° 1,
- que le caractère social de l'activité n'est pas démontré, d'une part parce que le financement est apporté principalement par les résidents et les fonds publics et d'autre part parce que son activité est assurée essentiellement par du personnel salarié,

- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L.2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : L'Association «Les Amis des ouvrières et des isolées» n'est pas exonérée du paiement du versement de transport pour les établissements dont elle assure la gestion, listés en annexe n° 1.

ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale du Val d'Oise - 8, Place Fontaine - 95000 CERGY.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
Et par délégation



Véronique HAMAYON-TARDE

ANNEXE 1

ASSOCIATION LES AMIS DES OUVRIERES ET DES ISOLEES -
SIEGE SOCIAL : 67, rue de l'Eglise - 95150 TAVERNY - SIRET 77574487300016

MAISON DE RETRAITE SAINT GENEVIEVE : 67Bis, rue de l'Eglise et 140, rue du Maréchal
Foch - 95150 TAVERNY - SIRET : 77574487300057

RESIDENCE LA SOURCE D'AUTEUIL : 11, rue de la Source - 75016 PARIS -
SIRET : 77574487300065

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France



Décision N° 2010-0335

du 8 juin 2010

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La directrice générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU l'ordonnance N° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat N° 2006-217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat N° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale N° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

VU l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les pièces produites à l'appui de la demande ;

CONSIDERANT

- que l'Association de Défense et de Protection de l'Enfance Déficiente de l'Haÿ-Les-Roses, Chevilly-Larue, Fresnes (ADPED) sollicite l'exonération du paiement du versement de transport pour les établissements cités dans l'annexe N°1.
- que l'Association ADPED bien qu'adhérente à l'Union Nationale des Associations de Parents, de Personnes Handicapées Mentales et de leurs Amis, association nationale reconnue d'utilité publique par décret en date du 30 août 1963, n'est pas reconnue d'utilité publique,

- que le caractère social de l'activité des établissements cités dans l'annexe N°1 n'est pas démontré d'une part parce que leur financement provient essentiellement des fonds publics et d'autre part parce que l'activité est assurée principalement par du personnel salarié,
- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L.2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1er: L'Association de Défense et de Protection de l'Enfance Déficiente de l'Haÿ-Les-Roses, Chevilly-Larue, Fresnes, dont le siège social est situé 2 Avenue de la Cerisaie-Silic 304-94266 Fresnes, n'est pas exonérée du paiement du versement de transport.

ARTICLE 2: Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale du Val de Marne – Palais de Justice de Créteil – rue Pasteur Vallery Radot 94011 Créteil Cedex.

ARTICLE 3: La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
et par délégation



Véronique HAMAYON-TARDE

ANNEXE N°1

-Etablissement siège 2 Avenue de la Cerisaie-Silic 304-94266 Fresnes
siret N° 77573807300078

-Etablissement et Service d'Aide par le Travail (ESAT) et Foyer d'Hébergement de Fresnes
50 Avenue de la Division Leclerc 94260 Fresnes
siret N° 77573807300086

-Institut Médico-Educatif « Les Lilas » (IME) 3 rue des Lilas 94240 l'Haÿ-Les-Roses
siret N° 77573807300037

-Institut Médico-Professionnel « Monique Guilbot » (IMPRO) 53 Avenue Larroumès 94240
l'Haÿ-Les-Roses
siret N° 77573807300029

-Foyer d'Hébergement 2 Allée des Violettes 94240 l'Haÿ-Les-Roses
siret N° 77573807300045

-Foyer d'Accueil Médicalisé (FAM) 1 rue Henri Dunant 94550 Chevilly-Larue
siret 77573807300060

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France



Décision N° 2010 - 0336

du 8 juin 2010

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La directrice générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU l'ordonnance N° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat N° 2006-217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat N° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale N° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

VU l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les pièces produites à l'appui de la demande ;

CONSIDERANT

- que l'Association Marie-Thérèse reconnue d'utilité publique par décret en date du 10 août 1924, sollicite l'exonération du paiement du versement de transport,
- que le caractère social de l'activité de l'Association Marie-Thérèse n'est pas démontré d'une part parce que son financement relève essentiellement des usagers et des fonds publics et d'autre part parce que l'activité est assurée principalement par du personnel salarié,

- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L.2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1er: L'Association Marie-Thérèse, dont le siège social est situé 51 rue Gambetta 92240 Malakoff, siret N° 77572670600010, n'est pas exonérée du paiement du versement de transport.

ARTICLE 2: Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale des Hauts-de-Seine - 179 à 191 Ave Joliot Curie 92020 Nanterre Cedex.

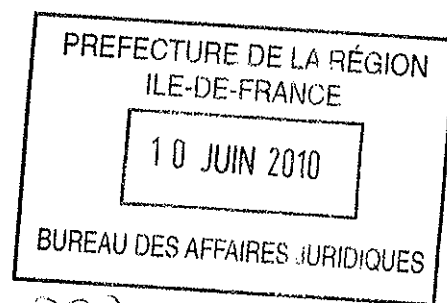
ARTICLE 3: La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
et par délégation



Véronique HAMAYON-TARDE

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France



Décision N° 2010 - 0337

du 8 juin 2010

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La directrice générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU l'ordonnance N° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat N° 2006-217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat N° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale N° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

VU l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les pièces produites à l'appui de la demande ;

CONSIDERANT

- que l'Association l'Arche à Paris bien que membre de la Fédération de l'Arche en France, association reconnue d'utilité publique par décret en date du 10 mai 1875, n'est pas reconnue d'utilité publique,
- que le financement de l'activité de l'Association l'Arche à Paris principalement par des fonds publics ne permet pas de démontrer le caractère social de son activité,

- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L.2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas ainsi remplies,

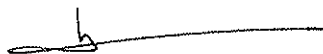
DECIDE

ARTICLE 1er: L'Association l'Arche à Paris, dont le numéro siret est 34126809200044, située 39 rue Olivier de Serres 75015 Paris, n'est pas exonérée du paiement du versement de transport.

ARTICLE 2: Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale de Paris - 11 rue de Cambrai - Immeuble Le Brabant - 75945 Paris Cedex 19.

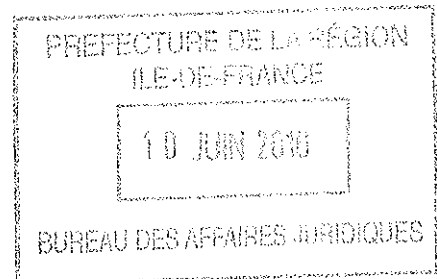
ARTICLE 3: La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
et par délégation



Véronique HAMAYON-TARDE

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France



Décision N° 2010-0237

du 8 juin 2010

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La directrice générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU l'ordonnance N° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat N° 2006-217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat N° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale N° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

VU l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les pièces produites à l'appui de la demande ;

CONSIDERANT

- que l'Association Armony Dom Services sollicite l'exonération du paiement du versement de transport pour les établissements suivants :

-Siège social de l'Association et Etablissement secondaire 3 rue Wladimir d'Ormesson 94490 Ormesson-sur-Marne siret N° 44981588500024

-Etablissement 17 bis rue des Tilleuls 92100 Boulogne Billancourt siret N° 44981588500032

-que l'Association Armony Dom Services bien qu'affiliée à la Fédération Nationale ADESSA A DOMICILE, n'est pas reconnue d'utilité publique,

que le caractère social de l'activité de ces établissements n'est pas démontré d'une part parce que le financement du service d'aide à domicile relève essentiellement des usagers et des aides publiques et d'autre part parce que l'activité est assurée principalement par du personnel salarié,

que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L.2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1er: L'Association Armony Dom Services, dont le siège social est situé 3 rue Wladimir d'Ormesson 94490 Ormesson-sur-Marne, n'est pas exonérée du paiement du versement de transport.

ARTICLE 2: Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale du Val de Marne - Palais de Justice de Créteil - rue Pasteur Vallery Radot 94011 Créteil Cedex.

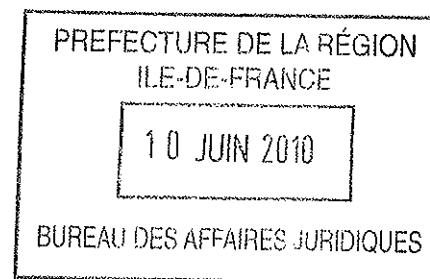
ARTICLE 3: La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
et par délégation



Véronique HAMAYON-TARDE

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France



Décision N° 2010-0339

du 8 juin 2010

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La directrice générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU l'ordonnance N° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat N° 2006-217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat N° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale N° SRHRS 2010-005 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Harnayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

VU l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les pièces produites à l'appui de la demande ;

CONSIDERANT

- que l'Association Notre Dame sollicite l'exonération du paiement du versement de transport pour les établissements cités dans l'annexe N°1.
- que l'Association Notre Dame est reconnue d'utilité publique par décret impérial du 30 juin 1855,
- que le caractère social de l'activité des établissements cités dans l'annexe N°1 n'est pas démontré notamment parce que leur financement provient essentiellement des fonds publics,

- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L.2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas ainsi remplies,

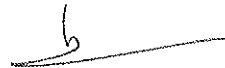
DECIDE

ARTICLE 1er: L'Association Notre Dame dont le siège social est situé 42-46 Avenue du Roule 92200 Neuilly-sur-Seine, n'est pas exonérée du paiement du versement de transport.

ARTICLE 2: Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale de Nanterre - Palais de Justice 2^{ème} étage - 179 à 191 Avenue Joliot Curie 92020 Nanterre.

ARTICLE 3: La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
et par délégation



Véronique HAMAYON-TARDE

ANNEXE N°1

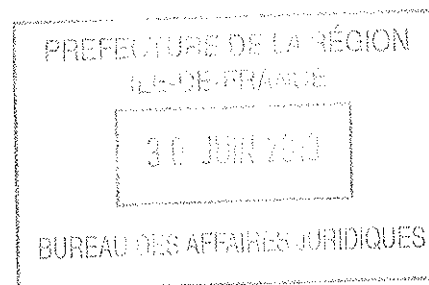
-Etablissement siège 42-46 Avenue du Roule 92200 Neuilly-sur-Seine
siret N° 77572824900050

-Centre de Rééducation d'Enfants 42-46 Avenue du Roule 92200 Neuilly-sur-Seine
siret N° 77572824900019

-Maison d'Accueil Spécialisée (MAS) 42-46 Avenue du Roule 92200 Neuilly-sur-Seine
siret N° 77572824900043

-Service de Soins et d'Education Spécialisée à Domicile (SSESAD) 42-46 Avenue du Roule
92200 Neuilly-sur-Seine
siret N° 77572824900076

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France



Décision N° 2010-0409

du 23 juin 2010

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La directrice générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU l'ordonnance N° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat N° 2006-217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat N° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale N° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

VU l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les pièces produites à l'appui de la demande ;

CONSIDERANT

- que l'Association La Commanderie du Feu Vert d'Asnières n'est pas reconnue d'utilité publique bien qu'adhérente de l'Union Régionale Interfédérale des Œuvres et des Organismes Privés Sanitaires et Sociaux d'Ile-de-France (URIOPSS), association reconnue d'utilité publique par décret en date du 28 janvier 1999,
- que le caractère social de son activité n'est pas démontré, notamment parce que le financement provient principalement des fonds publics et que l'activité est assurée essentiellement par du personnel salarié,

- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L.2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1er: L'Association La Commanderie du Feu Vert d'Asnières dont le numéro siret est 78528268200018, située 57 rue de la Concorde 92600 Asnières, n'est pas exonérée du paiement du versement de transport.

ARTICLE 2: Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale de Nanterre – Palais de Justice 2^{ème} étage – 179 à 191 Avenue Joliot Curie 92020 Nanterre.

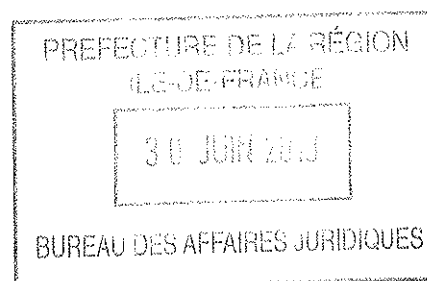
ARTICLE 3: La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Île-de-France.

Pour la Directrice Générale
et par délégation



Véronique HAMAYON-TARDE

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France



Décision N° 2010-0410

du 23 juin 2010

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La directrice générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU l'ordonnance N° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat N° 2006-217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat N° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale N° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

VU l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les pièces produites à l'appui de la demande ;

CONSIDERANT

- que la Fondation Royaumont pour le Progrès des Sciences de l'Homme est reconnue d'utilité publique par décret en date du 18 janvier 1964,
- que le projet culturel mis en place par la Fondation n'est pas suffisant pour démontrer le caractère social de son activité et notamment l'accès aux pratiques culturelles des populations défavorisées,

- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L.2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1er: La Fondation Royaumont pour le Progrès des Sciences de l'Homme dont le numéro siret est 77568900300025, située Abbaye de Royaumont 95270 Asnières-sur-Oise, n'est pas exonérée du paiement du versement de transport.

ARTICLE 2: Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale du Val d'Oise - 8 Place de la Fontaine 95000 Cergy.

ARTICLE 3: La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
et par délégation



Véronique HAMAYON-TARDE



L'autorité organisatrice de vos transports en ile-de-france