

Date de parution : lundi 29 décembre 2008

RECUEIL DES ACTES ADMINISTRATIFS DU STIF



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

**N°54 - Novembre 2008
et Conseil du 10 Décembre 2008**

INFORMATIONS

Sont publiées au recueil des actes administratifs du STIF :

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

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

SOMMAIRE

	Pages
<u>Délibérations du conseil</u>	
<u>Budget</u>	
Délibération du conseil n°2008-0919 du 10 décembre 2008 – Budget 2008 - décision modificative n°3.....	15
Délibération du conseil n°2008-0920 du 10 décembre 2008 – Budget primitif 2009.....	32
<u>Contrats, conventions financières</u>	
Délibération du conseil n°2008-0921 du 10 décembre 2008 – Avenant n°1 au contrat STIF-SNCF.....	55
Délibération du conseil n°2008-0922 du 10 décembre 2008 – contrat d’exploitation de services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Véolia Transport/société Transports Rapides Automobiles (TRA).....	99
Délibération du conseil n°2008-0923 du 10 décembre 2008 – Avenant de prorogation de la convention chèque mobilité avec la Région Ile-de-France pour le millésime 2009.....	183
<u>Offre de transport</u>	
Délibération du conseil n°2008-0924 du 10 décembre 2008 – Adaptation de l’offre de la ligne de bus TVM n°14 « Saint Maur Créteil RER – Croix de Berny RER ».....	186
Délibération du conseil n°2008-0925 du 10 décembre 2008 – Délégation de compétence à la commune de Puteaux pour l’organisation d’une desserte de niveau local – Service régulier local de Puteaux.....	188
Délibération du conseil n°2008-0926 du 10 décembre 2008 – Délégation de compétence à la communauté de communes Chatillon-Montrouge pour l’organisation de dessertes de niveau local - Services réguliers locaux de Chatillon et de Montrouge.....	205
Délibération du conseil n°2008-0927 du 10 décembre 2008 – Délégation de compétence à la communauté d’agglomération Evry Centre Essonne pour l’organisation d’une desserte de niveau local – Service de transport à la demande.....	245

Délibération du conseil n°2008-0928 du 10 décembre 2008 – Délégation de compétence à la communauté de communes du Val d'Essonne pour l'organisation d'une desserte de niveau local – Service de transport à la demande..... 281

Qualité de service

Délibération du conseil n°2008-0929 du 10 décembre 2008 – Pôle de La Défense – Création d'un couloir d'accès supplémentaire à la station du tramway T2..... 323

Délibération du conseil n°2008-0930 du 10 décembre 2008 – Programme de remplacement d'escaliers mécaniques dans les gares SNCF..... 324

Délibération du conseil n°2008-0931 du 10 décembre 2008 – Programme de rénovation des quais dans les gares SNCF..... 325

Délibération du conseil n°2008-0932 du 10 décembre 2008 – Schéma directeur de l'information voyageur – Plan d'action pilote – Réseau des CIF – Centre du Tremblay..... 326

Grands projets d'investissement

Délibération du conseil n°2008-0933 du 10 décembre 2008 – Avant-projet relatif à la création du pôle intermodal de Pompadour..... 345

Délibération du conseil n°2008-0934 du 10 décembre 2008 – convention de financement complémentaire – Tranche fonctionnelle A3+B3 – A3c – Tramway Chatillon Vélizy Viroflay..... 376

Délibération du conseil n°2008-0935 du 10 décembre 2008 – Avant-projet complémentaire au prolongement du tramway T2 à la porte de Versailles – Création d'une station supplémentaire..... 411

Marchés publics

Délibération du conseil n°2008-0936 du 10 décembre 2008 – Marché n°2008-19 – Enquête quantitative 2008 sur les déplacements des titulaires des cartes Améthyste gratuite, Améthyste demi-tarif, Emeraude et Rubis..... 418

Délibération du conseil n°2008-0937 du 10 décembre 2008 – Marché n°2008-28 – Tierce maintenance applicative des sites d'information voyageurs..... 419

Délibération du conseil n°2008-0938 du 10 décembre 2008 – Marché n°2008-35 – Tierce maintenance applicative des bases de données et interfaces « Consolidations des données »..... 420

Délibération du conseil n°2008-0939 du 10 décembre 2008 – Avenant n°1 au marché de maintenance applicative des logiciels de consolidation des données..... 421

Délibération du conseil n°2008-0940 du 10 décembre 2008 – Marché n°2008-32 – Marchés de comptage voyageurs 2009-2010 sur les lignes de transports routiers de voyageurs agréés par le Syndicat des transports d'Ile-de-France..... 422

Délibération du conseil n°2008-0941 du 10 décembre 2008 – Marché

n°2008-34 – Réalisation de trois enquêtes de perception de la qualité de service dans les transports en commun 2008-2011.....	424
Délibération du conseil n°2008-0942 du 10 décembre 2008 – Marché n°2008-48 – Négociation d’un nouveau cadre contractuel (contrat de type II) avec les entreprises privées exploitantes de lignes de transports publics regroupées au sein de l’association OPTILE.....	425
Délibération du conseil n°2008-0943 du 10 décembre 2008 – Marché n°2008-29 – Fourniture de matériels informatiques – Lots 1 et 2.....	426
Délibération du conseil n°2008-0944 du 10 décembre 2008 – Marché n°2008-39 – Marchés d’opérateurs de télécommunications.....	427
Délibération du conseil n°2008-0945 du 10 décembre 2008 – Marché n°2008-40 – Hébergement des applications du système d’information voyageurs et des systèmes d’information du STIF.....	428
Délibération du conseil n°2008-0946 du 10 décembre 2008 – Marché n°2008-45 – Système téléphonique TOIP.....	429
Délibération du conseil n°2008-0947 du 10 décembre 2008 – Marché n°2008-46 – Architecture LAN.....	430
Délibération du conseil n°2008-0948 du 10 décembre 2008 – Marché n°2008-42 – Organisation de forums pour accompagner la révision du plan de déplacements urbains d’Île-de-France.....	431
Délibération du conseil n°2008-0949 du 10 décembre 2008 – Avenant n°1 au marché 2007-13 – Assistance au STIF pour la planification financière d’opérations d’investissement.....	432
<u>Divers</u>	
Délibération du conseil n°2008-0950 du 10 décembre 2008 – Transports spécialisés de personnes à mobilité réduite – participations financières au titre de l’année 2009.....	433
Délibération du conseil n°2008-0951 du 10 décembre 2008 – Aide au fonctionnement du réseau de transport en commun du SAN de Sénart et du SAN de Sénart en Essonne.....	434
Délibération du conseil n°2008-0952 du 10 décembre 2008 – Expérimentation d’aide à l’amélioration de la qualité de service dans les gares routières d’Île-de-France.....	435
Délibération du conseil n°2008-0953 du 10 décembre 2008 – Régularisation de subventions.....	436
Délibération du conseil n°2008-0954 du 10 décembre 2008 – Règlement budgétaire et financier du STIF.....	437
Délibération du conseil n°2008-0955 du 10 décembre 2008 – Modalités de passation des marchés publics en procédure adaptée.....	446

Décisions de la directrice générale

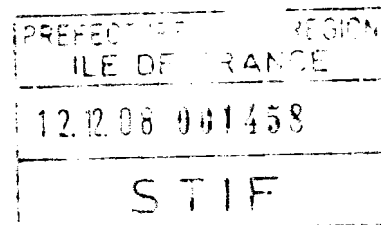
Offre de transport

Décision de la directrice générale n° 2008-0872 du 03/11/2008 portant sur la modification de la ligne n° 014-014-911 "Vemars (Les Dix Arpents) - Louvres (Collège François Mauriac)" exploitée par l'entreprise "CIF".....	448
Décision de la directrice générale n° 2008-0873 du 03/11/2008 portant sur l'autorisation provisoire d'exploitation de la ligne n° 020-149-004 "Antony - Chatenay-Malabry" exploitée par l'entreprise "BIEVRE BUS MOBILITES".....	449
Décision de la directrice générale n° 2008-0874 du 03/11/2008 portant sur l'autorisation provisoire d'exploitation de la ligne n° 020-149-012 "Antony - Sceaux - Le Plessis-Robinson" exploitée par l'entreprise "BIEVRES BUS MOBILITES".....	450
Décision de la directrice générale n° 2008-0875 du 03/11/2008 portant sur la modification de la ligne n° 045-045-012 "Brunoy (Gare RER) - Brunoy (Gare RER)" exploitée par l'entreprise "SOCIETE DE TRANSPORT AUTOMOBILE DE VOYAGEURS (STRAV)".....	451
Décision de la directrice générale n° 2008-0876 du 03/11/2008 portant sur la modification de la ligne n° 045-045-019 "Yerres (Rond Point Pasteur) - Yerres (Gros Bois)" exploitée par l'entreprise "SOCIETE DE TRANSPORT AUTOMOBILE DE VOYAGEURS (STRAV)".....	452
Décision de la directrice générale n° 2008-0877 du 03/11/2008 portant sur la modification de la ligne n° 045-045-022 "Yerres (Lethumière) - Brunoy (Lycée Talma)" exploitée par l'entreprise "SOCIETE DE TRANSPORT AUTOMOBILE DE VOYAGEURS (STRAV)".....	453
Décision de la directrice générale n° 2008-0878 du 03/11/2008 portant sur la modification de la ligne n° 065-065-051 "Lieuxaint (Lieuxaint/Moissy Gare RER) - Montereau-sur-Le-Jard (Villaroche Nord)" exploitée par l'entreprise "VEOLIA TRANSPORT MOISSY".....	454
Décision de la directrice générale n° 2008-0879 du 03/11/2008 - Réseau régional structurant - création de lignes de services routiers de pôle à pôle - Mise en oeuvre d'une procédure de consultation pour la nouvelle ligne "Montgeron - Orly - Rungis".....	455
Décision de la directrice générale n° 2008-0880 du 07/11/2008 portant sur la modification de la ligne n° 011-011-171 "Crespières (Croix Marie) - Feucherolles (Collège Jean Monnet)" exploitée par l'entreprise VEOLIA TRANSPORT ECQUEVILLY.....	456
Décision de la directrice générale n° 2008-0881 du 07/11/2008 portant sur la modification de la ligne n° 011-011-320 "Les Mureaux Gare SNCF - Les Mureaux Molière" exploitée par l'entreprise VEOLIA TRANSPORT ECQUEVILLY.	457
Décision de la directrice générale n° 2008-0882 du 07/11/2008 portant sur la modification de la ligne n° 011-011-321 "Les Mureaux Gare SNCF - Les Mureaux Comtesse Route de Bouafle" exploitée par l'entreprise VEOLIA TRANSPORT ECQUEVILLY.....	458
Décision de la directrice générale n° 2008-0883 du 07/11/2008 portant sur la	

modification de la ligne n° 013-013-005 "Rambouillet (SNCF Prairie) - Paray Douaville (Paray)" exploitée par l'entreprise VEOLIA TRANSPORT RAMBOUILLET.....	459
Décision de la directrice générale n° 2008-0884 du 07/11/2008 portant sur la modification de la ligne n° 013-013-024 "Rambouillet (SNCF Prairie) - Rambouillet (SNCF Prairie)" exploitée par l'entreprise VEOLIA TRANSPORT RAMBOUILLET.....	460
Décision de la directrice générale n° 2008-0885 du 07/11/2008 portant sur la modification de la ligne n° 013-013-030 "Rambouillet (SNCF Prairie) - Emance (Rue de Gazeran)" exploitée par l'entreprise VEOLIA TRANSPORT RAMBOUILLET.....	461
Décision de la directrice générale n° 2008-0886 du 07/11/2008 portant sur la modification de la ligne n° 014-014-046 "Noisy-sur-Oise (Place Gambetta) - Le Plessis-Gassot (Blancs Manteaux) exploitée par l'entreprise LES COURRIERS DE L'ILE DE FRANCE (CIF).....	462
Décision de la directrice générale n° 2008-0887 du 07/11/2008 portant sur la modification de la ligne n° 045-045-007 "Yerres (Gare RER) - Yerres (Gare RER) exploitée par l'entreprise STRAV.....	463
Décision de la directrice générale n° 2008-0888 du 07/11/2008 portant sur la modification de la ligne n° 045-045-009 "Brunoy (Gare RER) - Brunoy (Gare RER) exploitée par l'entreprise STRAV.....	464
Décision de la directrice générale n° 2008-0889 du 07/11/2008 portant sur la modification de la ligne n° 045-145-026 "Villemecresnes (CES) - Villemecresnes (CES) exploitée par l'entreprise SOCIETE DE TRANSPORT AUTOMOBILE DE VOYAGEURS (STRAV).....	465
Décision de la directrice générale n° 2008-0890 du 07/11/2008 portant sur la modification de la ligne n° 045-302-034 "Yerres (Gare RER) - Crosnes (Bois Cerdon) exploitée par l'entreprise SOCIETE DE TRANSPORT AUTOMOBILE DE VOYAGEURS (STRAV).....	466
Décision de la directrice générale n° 2008-0891 du 07/11/2008 portant sur la modification de la ligne n° 055-055-006 "Sainte-Geneviève-des-Bois - Villiers-sur-Orge exploitée par l'entreprise TDM.....	467
Décision de la directrice générale n° 2008-0892 du 07/11/2008 portant sur la modification de la ligne n° 055-055-007 "Viry-Chatillon - Viry-Chatillon exploitée par l'entreprise TDM.....	468
Décision de la directrice générale n° 2008-0893 du 07/11/2008 portant sur la modification de la ligne n° 055-055-010 "Orsay - Marcoussis" exploitée par l'entreprise TDM.....	469
Décision de la directrice générale n° 2008-0894 du 07/11/2008 portant sur la modification de la ligne n° 055-055-011 "Massy (Gare RER) - Sainte-Geneviève-des-Bois (Piscine)" exploitée par l'entreprise TDM.....	470
Décision de la directrice générale n° 2008-0895 du 07/11/2008 portant sur la modification de la ligne n° 055-055-020 "Egly - La Norville" exploitée par l'entreprise TDM.....	471
Décision de la directrice générale n° 2008-0896 du 07/11/2008 portant sur la	

modification de la ligne n° 055-055-023 "Massy - Marcoussis" exploitée par l'entreprise TDM.....	472
Décision de la directrice générale n° 2008-0897 du 07/11/2008 portant sur la modification de la ligne n° 055-055-024 "Massy - Sainte-Geneviève-des-Bois" exploitée par l'entreprise TDM.....	473
Décision de la directrice générale n° 2008-0898 du 07/11/2008 portant sur la modification de la ligne n° 055-055-025 "Massy - Nozay" exploitée par l'entreprise TDM.....	474
Décision de la directrice générale n° 2008-0899 du 07/11/2008 portant sur la modification de la ligne n° 056-356-020 "Viroflay (Gare RG) - Le Chesnay (les Comtesses)" exploitée par l'entreprise SVTU.....	475
Décision de la directrice générale n° 2008-0900 du 07/11/2008 portant sur la modification de la ligne n° 059-440-448 "Cergy - Vauréal/Jouy-le-Moutier" exploitée par l'entreprise STIVO.....	476
Décision de la directrice générale n° 2008-0901 du 07/11/2008 portant sur la modification de la ligne n° 063-063-006 "Chevry Cossigny (Cossigny) - Melun (GARE)" exploitée par l'entreprise VEOLIA TRANSPORT SAINT-FARGEAU/PONTHIERRY.....	477
Décision de la directrice générale n° 2008-0903 du 07/11/2008 portant sur la modification de la ligne n° 065-487-003 "Lieuxaint (Lieuxaint/Moissy Gare RER) - Lieusaint (Lieuxaint/Moissy Gare RER)" exploitée par l'entreprise VEOLIA TRANSPORT MOISSY.....	478
Décision de la directrice générale n° 2008-0904 du 07/11/2008 portant sur la modification de la ligne n° 065-487-128 "Lieuxaint (Lieuxaint/Moissy Gare RER) - Moissy-Cramayel (Parc de Chanteloup-Cezanne)" exploitée par l'entreprise VEOLIA TRANSPORT MOISSY.....	479
Décision de la directrice générale n° 2008-0905 du 07/11/2008 portant sur la modification de la ligne n° 066-066-022 "Dammarie Les Lys (Peguy) - Vaux-le-Pénil (Vaux Pleins Vents)" exploitée par l'entreprise VEOLIA TRANSPORT VAUX LE PENIL.....	480
Décision de la directrice générale n° 2008-0906 du 07/11/2008 portant sur la modification de la ligne n° 100-193-601 "Le Raincy (Villemomble Montfermeil RER) - Montfermeil (Montfermeil Hôpital)" exploitée par l'entreprise TRANSPORTS RAPIDES AUTOMOBILES (TRA).....	481
Décision de la directrice générale n° 2008-0907 du 07/11/2008 portant sur la modification de la ligne n° 100-193-607 "La Courneuve (8 mai 1945) - Roissy (Roissy Pôle RER) / Villepinte (Vert Galant RER)" exploitée par l'entreprise TRANSPORTS RAPIDES AUTOMOBILES (TRA).....	482
Décision de la directrice générale n° 2008-0908 du 07/11/2008 portant sur la modification de la ligne n° 100-193-619 "Villepinte - Tremblay-en-France" exploitée par l'entreprise TRANSPORTS RAPIDES AUTOMOBILES (TRA).....	483
Décision de la directrice générale n° 2008-0909 du 07/11/2008 portant sur la modification de la ligne n° 100-193-634 "Sevran (Sevran Beaudottes RER) - Sevran (Sevran Beaudottes RER)" exploitée par l'entreprise TRANSPORTS RAPIDES AUTOMOBILES (TRA).....	484

Décision de la directrice générale n° 2008-0910 du 07/11/2008 portant sur la modification de la ligne n° 100-193-640 "Villepinte (Parc des Expositions) - Villepinte (Parc des Expositions)" exploitée par l'entreprise TRANSPORTS RAPIDES AUTOMOBILES (TRA).....	485
Décision de la directrice générale n° 2008-0911 du 07/11/2008 portant sur la modification de la ligne n° 100-193-683 "Villepinte (Villepinte RER) - Aulnay-sous-Bois (Centre de Production PSA)" exploitée par l'entreprise TRANSPORTS RAPIDES AUTOMOBILES (TRA).....	486
Décision de la directrice générale n° 2008-0915 du 17/11/2008 portant sur la modification de la ligne n° 039-039-028 "Briis-sous-Forges - Briis-sous-Forges" exploitée par l'entreprise SAVAC.....	487
Décision de la directrice générale n° 2008-0916 du 17/11/2008 portant sur la modification de la ligne n° 045-045-011 "Yerres - Créteil" exploitée par l'entreprise SOCIETE DE TRANSPORT AUTOMOBILE DE VOYAGEURS.....	488
<u>Versement de transport</u>	
Décision de la directrice générale n° 2008-0912 du 10/11/2008 relative à l'exonération du versement de transport.....	489
Décision de la directrice générale n° 2008-0913 du 10/11/2008 relative à l'exonération du versement de transport.....	491
Décision de la directrice générale n° 2008-0914 du 10/11/2008 relative à l'exonération du versement de transport.....	493
Décision de la directrice générale n° 2008-0917 du 17/11/2008 relative à l'exonération du versement de transport.....	495
Décision de la directrice générale n° 2008-0956 du 25/11/2008 relative à l'exonération du versement de transport.....	497
Décision de la directrice générale n° 2008-0957 du 25/11/2008 relative à l'exonération du versement de transport.....	499
<u>Délégation de signature</u>	
Décision de la directrice générale n° 2008-0918 du 14/11/2008 portant délégation de signature.....	501
<u>Divers</u>	
Décision de la directrice générale n° 2008-0989 du 28/11/2008 relative aux conditions générales de délivrance et d'utilisation de la tarification Solidarité Transport.....	503



Délibération n° 2008/0919

Séance du 10 décembre 2008

**BUDGET 2008
DECISION MODIFICATIVE N°3**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France et, en particulier les articles 6 et 33 ;
- VU** la délibération n° 2007/0943 du Conseil du STIF approuvant le budget initial 2008 ;
- VU** la délibération n° 2008/0343 du Conseil du STIF approuvant la décision modificative n°1 du budget 2008 ;
- VU** la délibération n° 2008/0740 du Conseil du STIF approuvant la décision modificative n°2 du budget 2008 ;
- VU** le rapport n° 2008/0919 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 5 décembre 2008 ;

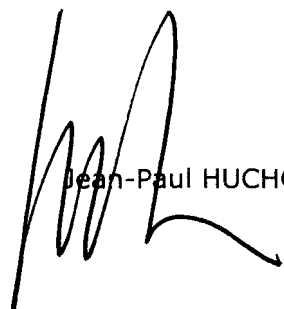
Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : la décision modificative n°3 au budget du syndicat des transports d'Ile-de-France pour l'exercice 2008 est adoptée.

ARTICLE 2 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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


Jean-Paul HUCHON

Sommaire

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

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

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

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

1 – Dépenses

		Opérations de l'exercice (col 1)	Résultat reporté (col 2)	Restes à réaliser (col 3)	Cumul section (Col 1+2+3)
Fonctionnement	A1	4 523 407 255,10			4 523 407 255,10
Investissement	B1	356 404 083,45			356 404 083,45

2 – Recettes

		Opérations de l'exercice (col 1)	Résultat reporté (col 2)	Affectation (col 3)	Restes à réaliser (col 4)	Cumul section (Col 1+2+3)
Fonctionnement	A2	4 523 407 255,10				4 523 407 255,10
Investissement	B2	185 258 834,85	168 597 839,10	2 547 409,50		356 404 083,45

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

1 - DEPENSES de l'exercice

Chap	FONCTIONNEMENT	Opérations réelles(1)	Opérations d'ordre (2)	TOTAL
Dépenses	de fonctionnement - Total	4 501 139 684,25	22 267 570,85	A1 4 523 407 255,10
014	Atténuations de produits		0,00	
60	Achats et var. de stocks	365 500,00	0,00	365 500,00
61	Services extérieurs	20 161 218,00		20 161 218,00
62	Autres services ext.	12 092 900,00		12 092 900,00
63	Impôts,Taxes et Vers.	715 000,00		715 000,00
64	Charges de personnel	11 935 000,00		11 935 000,00
65	Autres charges de gestion	4 434 506 357,25	0,00	4 434 506 357,25
66	Charges financières		0,00	
67	Charges exceptionnelles	352 000,00	0,00	352 000,00
022	Dépenses imprévues			
68	Dotations amo. et prov.	21 011 709,00	3 300 000,00	24 311 709,00
71	Produits stockés			
023	Virement à la section d'inv.		18 967 570,85	18 967 570,85
002 Résultat de fonctionnement reporté				

Chap	INVESTISSEMENT	Opérations réelles	Opérations d'ordre (2)		TOTAL
			de section à section	à l'intérieur de la section.	
Dépenses	d'investissement - Total	353 932 584,45	2 471 499,00		B1 356 404 083,45
10	Dotations, fonds divers				
13	Subvention d'investissement		2 471 499,00		2 471 499,00
16	Emprunts et dettes				
20	Immobilisations incorporelles	4 086 247,04			4 086 247,04
204	Subv. D'équipements versées	339 306 665,00			339 306 665,00
21	Immobilisations corporelles	2 745 104,41			2 745 104,41
23	Immobilisations en cours	300 000,00			300 000,00
26	Participations et CR				
27	Autres immobilisations financières				
458	Services à comptabilité distincte	7 494 568,00			7 494 568,00
020	Dépenses imprévues				
Dépenses d'ordre					
18	<i>Compte de liaison : affectation</i>				
22	<i>Immo. reçues affect.</i>				
24	<i>Immo. affectées</i>				
19	<i>Différ. réalisation d'immo.</i>				
15	<i>Prov. Pour risques et ch.</i>				
29	<i>Provisions pour dépréciation des immo.</i>				
39	<i>Provisions dépréciation des stocks en cours</i>				
49	<i>Prov. dépr. des compte de tiers</i>				
481	<i>Charges à répartir sur pl. exercices</i>				
001 Solde d'exécution reporté					

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

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

2 - RECETTES de l'exercice

Chap	FONCTIONNEMENT	Opérations réelles(1)	Opérations d'ordre (2)	TOTAL
Recettes	de fonctionnement - Total	4 520 935 756,10	2 471 499,00	A2 4 523 407 255,10
013	Atténuations de charges			
70	Ventes marchandises			
71	Produits stockés			
72	Travaux en régie			
73	Taxes			
74	Dot, subv. particulières	1 312 331 148,00		1 312 331 148,00
75	Autres prod. de gestion courantes	3 113 875 000,00		3 113 875 000,00
76	Produits financiers			
77	Produits exceptionnels	86 569 608,10	2 471 499,00	89 041 107,10
78	Reprise sur amo	8 160 000,00		8 160 000,00
79	Transfert de charges			
002 Résultat de fonctionnement reporté				

Chap	INVESTISSEMENT	Montants en recettes voté total Opérations réelles	Opérations d'ordre (2)		TOTAL
			de section à section	à l'intérieur de la section.	
Recettes	d'investissement - Total	165 538 673,50	22 267 570,85		B2 187 806 244,35
10	Dotations, fonds divers	0,00			0,00
1068	Excédents de fonctionnement capitalisés	2 547 409,50			2 547 409,50
13	Subvention d'investissement	159 221 264,00			159 221 264,00
16	Emprunts et dettes				
27	Autres immobilisations financières	20 000,00			20 000,00
458	Services à comptabilité distincte	3 750 000,00			3 750 000,00
Recettes d'ordre			22 267 570,85		
18	Compte de liaison : affectation				
22	Immo. reçues affect.				
24	Immo. affectées				
20	Immobilisations incorporelles				
21	Immobilisations corporelles				
23	Immobilisations en cours				
26	Participations et CR				
19	Différ. réalisation d'immo.				
28	Amortis. des immo.		3 300 000,00		3 300 000,00
15	Prov. Pour risques et ch.				
29	Provisions pour dépréciation des immo.				
39	Provisions dépréciation des stocks en cours				
49	Prov. dépr. des compte de tiers				
59	Prov. Pr dépr. des comptes fi.				
481	Charges à répartir sur pl. exercices				
021	Virement de la section de fonct.		18 967 570,85		18 967 570,85
001 Solde d'exécution reporté					168 597 839,10

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(2) Rayer la mention inutile

III - VOTE DU BUDGET	III
A - SECTION DE FONCTIONNEMENT	A

Chap	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de DM 3	Vote du Syndicat
		DEPENSES DE L'EXERCICES (1)	4 523 407 255,10		0,00	(I) 0,00
014		Atténuations de produits				
60		Achats et var. de stocks	345 500,00		20 000,00	20 000,00
	60611	Energies électricité	65 000,00			
	60613	Gaz	12 000,00			
	60617	Eau et assainiss.	12 000,00			
	60622	Carburants	10 000,00			
	6063	Four.ent.petit équi	46 500,00		6 000,00	
	6064	Fournitures administ	133 500,00		4 000,00	
	6068	Autres mat.et fourni	60 500,00		10 000,00	
	607	Achats de marchand.	6 000,00			
61		Services extérieurs	20 161 218,00			
	6132	Locations immobil.	1 506 986,00			
	6135	Locations mobilières	205 500,00			
	614	Ch.locatives et copr	200 111,00			
	61522	Bâtiments	181 819,00			
	61551	Matériel roulant	1 070,00			
	6156	Maintenance	1 003 000,00			
	616	Primes d'assurances	100 000,00			
	6171	Etudes générales	6 346 069,00			
	6173	Etudes de trafic	6 486 598,00			
	6174	Etudes divers CPER	3 077 732,00			
	6175	Etudes hors CPER sub	548 333,00			
	6181	Document.gle et tech	93 000,00			
	6184	Organis.de formation	284 000,00			
	6185	colloq.et séminaires	127 000,00			

62		Autres services ext.	10 162 900,00		1 930 000,00	1 930 000,00
	6225	Ind.comptable régis.	6 000,00			
	6226	Honoraires	433 300,00			
	6227	Frais act et content	115 000,00			
	6231	Annonces et insert.	2 110 000,00			
	6232	Fêtes et cérémonies	100 000,00			
	6233	Foires et exposition	120 000,00			
	6237	Publications	1 200 000,00			
	6238	Divers	202 000,00			
	6241	Transports de biens	70 000,00			
	6251	Voy.déplts, missions	38 300,00			
	6255	Frais de déménagt	2 000,00			
	6257	Réceptions	132 800,00			
	6261	Frais d'affranchis.	80 100,00			
	6262	Frais de télécom.	155 000,00			
	627	Sces banc.et assimil	500,00			
	6281	Concours divers	54 200,00			
	6286	Frais nettoyy.locaux	107 000,00			
	6288	Autres	5 236 700,00		1 930 000,00	
63		Impôts, Taxes et Vers.	715 000,00			
	6331	Verst de transport	188 000,00			
	6336	Cotisations au CNFPT	127 000,00			
	63512	Taxes foncières	309 994,00			
	63513	Autres impôts locaux	90 006,00			
64		Charges de personnel	11 935 000,00			
	64111	Rémunér. principale	2 420 000,00			
	64112	NBI, suppl. familial	94 000,00			
	64118	Autres indem.primes	770 000,00			
	64131	Rémunérations	3 560 000,00			
	64132	Supplément familial	95 000,00			
	64138	Autres indem.primes	920 000,00			
	6451	Cotisations URSSAF	1 800 000,00			
	6453	Cotis.caisses de ret	1 180 000,00			
	64731	Versées directement	85 000,00			
	6475	Médecine du travail	12 000,00			
	6476	Restauration collect	179 000,00			
	6478	Autres chges sociale	120 000,00			
	6484	Remb.agents à dispos	700 000,00			

65		Autres charges de gestion	4 436 456 357,25		-1 950 000,00	-1 950 000,00
	651	Redevances concess.	198 382,55			
	6558	Autres contrib.oblig	15 000,00			
	65621	PA Productivité	49 572 654,76			
	65622	PA Sécurité	31 949 472,52			
	65623	PA Accès corresponda	18 570 309,65			
	65624	PA Information QS	21 429 502,89			
	65625	PA Complém.CPER	20 292 447,56			
	65626	PA Etudes circul PDU	227 612,62			
	656411	Frais de recouvre.	29 709 167,45			
	656412	Rembt aux employeurs	54 571 880,25		-1 950 000,00	
	6564221	Conventions P M R	9 205 580,00			
	6564223	Convent.polit. ville	15 050 000,00			
	6564224	PDU	1 266 863,00			
	65642251	Chèque-mobilité ASS	198 288,00			
	65642252	Chèque-mobilité 30%	1 997 500,00			
	65642253	Chèque-mobilité gest	501 712,00			
	65642262	Imagine'R Gest bonus	262 178,05			
	6564227	Solidarité transport	8 000 000,00			
	6564228	Autres conventions	506 000,00			
	656431	Contributions RATP	1 949 970 500,00			
	656432	Contributions SNCF	1 573 787 484,00			
	65645	Compensations OPTILE	508 677 821,95			
	65646	Transports scolaires	136 600 000,00			
	65647	Services délégués (h	746 000,00			
	65648	Transport Fluvial	3 150 000,00			
67		Charges exceptionnelles	352 000,00			
	6711	Intérêts moratoires	33 155,29			
	6718	Autres ch.exception	177 245,11			
	673	Titres annulés ex.an	100 000,00			
	6744	Subv except.fonction	41 599,60			
68		Dotation amo. et prov.	24 311 709,00			
	6811	Dotat. amortissement	3 300 000,00			
	6875	Dot. aux prov. excep	21 011 709,00			
023		Virement à la section d'inv.	18 967 570,85			
	023	Virement à la sectio	18 967 570,85			

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

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

III - VOTE DU BUDGET	III
A - SECTION DE FONCTIONNEMENT	A

Chap	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de DM 3	Vote du Syndicat
		RECETTES DE L'EXERCICES (1)	4 523 407 255,10			(II)
013		Atténuations de charges				
74		Dot, subv. particulières	1 312 331 148,00			
	747182	Transports scolaires	129 972 297,00			
	747183	Cont.plan Etat-Régio	780 000,00			
	74721	Particip.statutaires	547 762 364,00			
	74722	Carte Imagine'R	36 190 000,00			
	747283	Subvention CPER	1 820 000,00			
	747285	Subvention Région ta	69 525 000,00			
	747311	Part.stat.dépt 75	326 294 522,00			
	747312	Part.stat.dépt.92	83 130 994,00			
	747313	Part.stat. dépt 93	40 276 644,00			
	747314	Part.stat. dépt 94	32 328 720,00			
	747315	Part.stat. dépt 78	17 077 297,00			
	747316	Part.stat.dépt 91	10 525 630,00			
	747317	Part.stat.dépt 95	9 773 799,00			
	747318	Part.stat dépt 77	6 873 881,00			
75		Autres prod. de gestion courantes	3 113 875 000,00			
	751	Redev.pr concessions	200 000,00			
	752	Revenus immeubles	288 000,00			
	7562	Produit des amendes	142 042 000,00			
	75642	Versement de transp.	2 971 005 000,00			
	75644	Rembt V.T.employeurs	340 000,00			
77		Produits exceptionnels	89 041 107,10			
	771	Produits exception.	82 569 146,25			
	773	Mandats annulés	4 000 461,85			
	777	Quote-part sub.inves	2 471 499,00			
78		Reprise sur amo	8 160 000,00			
	7875	Reprises sur provisi	8 160 000,00			

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

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

		Opérations de l'exercice (col 1)	Résultat reporté (col 2)	Restes à réaliser (col 3)	Cumul section (Col 1+2+3)
Dépenses	I	4 523 407 255,10			4 523 407 255,10
Recettes	II	4 523 407 255,10			4 523 407 255,10

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

VUE D'ENSEMBLE

Chap	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de DM 3	Vote du Syndicat
	DEPENSES	358 904 083,45		-2 500 000,00	(I) -2 500 000,00
	<i>Dépenses d'équipements</i>				
20	Immobilisations incorporelles	4 086 247,04			
204	Subv. D'équipements versées	339 306 665,00			
21	Immobilisations corporelles	5 245 104,41		-2 500 000,00	-2 500 000,00
23	Immobilisations en cours	300 000,00			
231	Immobilisations en cours				
	<i>Dépenses des opérations financières</i>				
18	Compte de liaison : affectation				
22	Immo. reçues affect.				
24	Immo. affectées				
16	Emprunts et dettes				
26	Participations et CR				
19	Différ. réalisation d'immo.				
27	Autres immobilisations financières				
020	Dépenses imprévues				
	<i>Reprises sur :</i>				
10	Dotations, fonds divers				
13	Subvention d'investissement	2 471 499,00			
15	Prov. Pour risques et ch.				
29	Provisions pour dépréciation des immo.				
39	Provisions dépréciation des stocks en cours				
49	Prov. dépr. des compte de tiers				
59	Prov. Pr dépr. des comptes fi.				
481	Charges à répartir sur pl. exercices				
458	Services à comptabilité distincte	7 494 568,00			
	RECETTES	190 306 244,35		-2 500 000,00	(II) -2 500 000,00
	<i>Recettes d'équipement</i>				
13	Subvention d'investissement	161 721 264,00		-2 500 000,00	-2 500 000,00
16	Emprunts et dettes				
	<i>Recettes des opérations financières</i>				
18	Compte de liaison : affectation				
22	Immo. reçues affect.				
24	Immo. affectées				
10	Dotations, fonds divers	0,00			
1068	Excédents de fonctionnement capitalisés	2 547 409,50			
20	Immobilisations incorporelles				
21	Immobilisations corporelles				
23	Immobilisations en cours				
26	Participations et CR				
19	Différ. réalisation d'immo.				
28	Amortis. des immo.	3 300 000,00			
15	Prov. Pour risques et ch.				
29	Provisions pour dépréciation des immo.				

Chap	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de DM 3	Vote du Syndicat
39	Provisions dépréciation des stocks en cours				
49	Prov. dépr. des compte de tiers				
59	Prov. Pr dépr. des comptes fi.				
481	Charges à répartir sur pl. exercices				
27	Autres immobilisations financières	20 000,00			
458	Services à comptabilité distincte	3 750 000,00			
021	Virement de la section de fonct.	18 967 570,85			

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

		Opérations de l'exercice (col 1)	Résultat reporté (col 2)	Restes à réaliser (col 3)	Affectation c/1068 (col 4)	Cumul section (Col 1+2+3+4)
Dépenses	I	356 404 083,45				356 404 083,45
Recettes	II	185 258 834,85	168 597 839,10		2 547 409,50	356 404 083,45

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

1) DEPENSES D'EQUIPEMENT NON INDIVIDUALISEES

Chap	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de DM 3	Vote du Syndicat
		DEPENSES (1)	9 631 351,45		-2 500 000,00	-2 500 000,00
20		Immobilisations incorporelles	4 086 247,04			
	2031	Frais d'études	3 160 464,00			
	2053	Logiciels	825 783,04			
	2058	Licences, marques	100 000,00			
21		Immobilisations corporelles	5 245 104,41		-2 500 000,00	-2 500 000,00
	2113	Terrains aménagés	2 500 000,00		-2 500 000,00	
	21538	Autres réseaux	570 236,80			
	21831	Matériel de bureau	30 000,00			
	21832	Matériel informatique	947 796,10			
	2184	Mobilier	1 197 071,51			
23		Immobilisations en cours	300 000,00			
	2316	Restauration collect	300 000,00			

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

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

3) OPERATIONS FINANCIERES

Chap	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de DM 3	Vote du Syndicat
	DEPENSES (1)	2 471 499,00			
	Remboursement d'emprunts et dettes				
	Autres dépenses financières				
	Reprise sur :				
1391	Subv Cpte résult.	0,00			
13932	Subv. CRésult PA	2 471 499,00			
	Charges à répartir				

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

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

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

(1) Les dépenses sont égales aux recettes

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

1) RECETTES D'EQUIPEMENT NON AFFECTEES A UNE OPERATION

Chap	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de DM 3	Vote du Syndicat
		RECETTES (1)	161 721 264,00		-2 500 000,00	-2 500 000,00
13		Subvention d'investissement	161 721 264,00		-2 500 000,00	-2 500 000,00
	13118	Autres subvention de	67 000 000,00			
	13228	Subv nt div région	2 500 000,00		-2 500 000,00	
	1332	Produits des amendes	92 221 264,00			
		BESOIN DE FINANCEMENT				
		EXCEDENT DE FINANCEMENT				

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

2) RECETTES AFFECTEES AUX OPERATIONS

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

(1) de l'opération votée

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

3) OPERATIONS FINANCIERES

Chap	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de DM 3	Vote du Syndicat
	RECETTES (1)	18 967 570,85			
	Ressources propres externes				
	Ressources propres internes	18 967 570,85			
021	Vir section fonction	18 967 570,85			

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

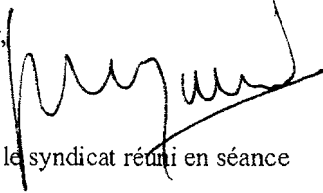
Chap	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de DM 3	Vote du Syndicat
		RECETTES (1)				

ARRETE - SIGNATURES

Présenté par la Directrice Générale

A Paris le 10 décembre 2008

Le Directeur,



Délibéré par le syndicat réuni en séance

Nombre d'administrateurs présents : 22

Nombre de suffrages exprimés : 21

VOTES / Pour : 16 Contre : 0

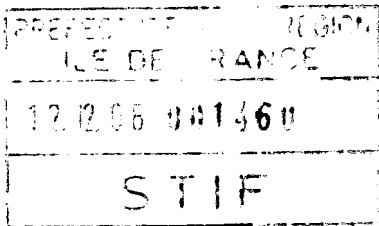
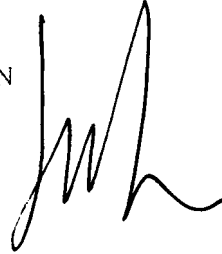
Date de convocation : 28/11/08

A Paris le 10/12/08

Les membres du syndicat :

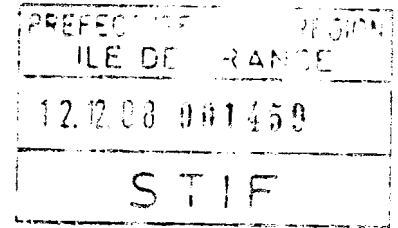
Le Président du Conseil du Syndicat

Jean-Paul HUCHON



c1) 6 administrateurs n'ont pas voté (absence) par au vote

Transmis au Préfet le 22.08



Délibération n° 2008/0920

Séance du 10 décembre 2008

BUDGET PRIMITIF 2009

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France et, en particulier les articles 6 et 33 ;
- VU** le rapport n° 2008/0920 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 5 décembre 2008 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : le budget primitif du syndicat des transports d'Ile-de-France pour l'exercice 2009 est adopté.

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

REPUBLIQUE FRANCAISE

	Designation de l'établissement public STH
--	--

POSTE COMPTABLE DE :

SYNDICATS FRANÇAIS DES ILES DE FRANCE

BUDGET PRIMITIF 2009

EXERCICE 2009

(1) Préciser s'il s'agit du budget primitif, du budget supplémentaire ou d'une décision modificative.

I - INFORMATIONS GENERALES

LISTE DES COLLECTIVITES MEMBRES

Région Ile de France

Ville de PARIS

Département des Hauts de Seine

Département de Seine St Denis

Département du Val de Marne

Département des Yvelines

Département de l'Essonne

Département du Val d'Oise

Département de Seine et Marne

Sommaire

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

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

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

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

		Opérations de l'exercice (col 1)	Résultat reporté (col 2)	Restes à réaliser (col 3)	Cumul section (Col 1+2+3)
Fonctionnement	A1	4 544 589 636,44	D002	0	4 544 589 636,44
Investissement	B1	244 156 634,00	D001	0	244 156 634,00

2 – Recettes

		Opérations de l'exercice (col 1)	Résultat reporté (col 2)	Affectation (col 3)	Restes à réaliser (col 4)	Cumul section (Col 1+2+3+4)
Fonctionnement	A2	4 544 589 636,44	R002		0	4 544 589 636,44
Investissement	B2	244 156 634,00	R001	R1068	0	244 156 634,00

II - PRESENTATION GENERALE : BALANCE GENERALE DU BUDGET

1 - DEPENSES de l'exercice

Chap	FONCTIONNEMENT	Opérations réelles(1)	Opérations d'ordre (2)	TOTAL
Dépenses	de fonctionnement - Total	4 528 164 636,44	16 425 000,00	A 4 544 589 636,44
014	Atténuations de produits		0,00	
60	Achats et var. de stocks	451 000,00	0,00	451 000,00
61	Services extérieurs	25 069 703,00		25 069 703,00
62	Autres services ext.	9 350 000,00		9 350 000,00
63	Impôts, Taxes et Vers.	544 763,00		544 763,00
64	Charges de personnel	13 084 000,00		13 084 000,00
65	Autres charges de gestion	4 479 665 170,44	0,00	4 479 665 170,44
66	Charges financières		0,00	
67	Charges exceptionnelles		0,00	
022	Dépenses imprévues			
68	Dotations amo. et prov.		13 100 000,00	13 100 000,00
71	Produits stockés			
023	Virement à la section d'inv.		3 325 000,00	3 325 000,00
002 Résultat de fonctionnement reporté				

Chap	INVESTISSEMENT	Opérations réelles	Opérations d'ordre (2)		TOTAL
			de section à section	à l'intérieur de la section.	
Dépenses	d'investissement - Total	232 656 634,00	11 500 000,00		B1 244 156 634,00
10	Dotations, fonds divers				
13	Subvention d'investissement		11 500 000,00		11 500 000,00
16	Emprunts et dettes				
20	Immobilisations incorporelles	7 535 000,00			7 535 000,00
204	Subv. D'équipements versées	218 703 634,00			218 703 634,00
21	Immobilisations corporelles	5 406 000,00			5 406 000,00
23	Immobilisations en cours				
26	Participations et CR				
27	Autres immobilisations financières				
458	Services à comptabilité distincte	1 012 000,00			1 012 000,00
020	Dépenses imprévues				
Dépenses D'ordre (2)					
18	<i>Compte de liaison : affectation</i>				
22	<i>Immo. reçues affect.</i>				
24	<i>Immo. affectées</i>				
19	<i>Différ. réalisation d'immo.</i>				
15	<i>Prov. Pour risques et ch.</i>				
29	<i>Provisions pour dépréciation des immo.</i>				
39	<i>Provisions dépréciation des stocks en cours</i>				
49	<i>Prov. dépr. des compte de tiers</i>				
481	<i>Charges à répartir sur pl. exercices</i>				
001 Solde d'exécution reporté					

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

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

II - PRESENTATION GENERALE : BALANCE GENERALE DU BUDGET

2 - RECETTES de l'exercice

Chap	FONCTIONNEMENT	Opérations réelles(1)	Opérations d'ordre (2)	TOTAL
Recettes	de fonctionnement - Total	4 533 089 636,44	11 500 000,00	A2 4 544 589 636,44
013	Atténuations de charges		0,00	
70	Ventes marchandises			
71	Produits stockés		0,00	
72	Travaux en régie		0,00	
73	Taxes			
74	Dot, subv. particulières	1 360 442 723,94		1 360 442 723,94
75	Autres prod. de gestion courantes	3 152 646 912,50		3 152 646 912,50
76	Produits financiers	20 000 000,00		20 000 000,00
77	Produits exceptionnels		11 500 000,00	11 500 000,00
78	Reprise sur amo		0,00	
79	Transfert de charges		0,00	
1068	Excédent de fonctionnement capitalisé			
001	Solde d'exécution reporté			

Chap	INVESTISSEMENT	Opérations réelles	Opérations d'ordre (2)		TOTAL
			de section à section	à l'intérieur de la section.	
Recettes	d'investissement - Total	227 731 634,00	16 425 000,00		B2 244 156 634,00
10	Dotations, fonds divers				
13	Subvention d'investissement	226 719 634,00			226 719 634,00
16	Emprunts et dettes				
27	Autres immobilisations financières				
458	Services à comptabilité distincte	1 012 000,00			1 012 000,00
Recettes	d'ordre (2)		16 425 000,00		
18	Compte de liaison : affectation				
22	Immo. reçues affect.				
24	Immo. affectées				
20	Immobilisations incorporelles				
21	Immobilisations corporelles				
23	Immobilisations en cours				
26	Participations et CR				
19	Différ. réalisation d'immo.				
28	Amortis. des immo.		13 100 000,00		13 100 000,00
15	Prov. Pour risques et ch.				
29	Provisions pour dépréciation des immo.				
39	Provisions dépréciation des stocks en cours				
49	Prov. dépr. des compte de tiers				
59	Prov. Pr dépr. des comptes fi.				
481	Charges à répartir sur pl. exercices				
021	Virement de la section de fonct.		3 325 000,00		3 325 000,00
002	Résultat de fonctionnement reporté				

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

- au niveau (1) pour la section de fonctionnement.
- au niveau (1) pour la section d'investissement ;
- avec les opérations listées en page 10
- ~~avec~~ (sans) vote formel sur chacun des chapitres.(2)

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

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

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

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

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

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

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

(2) Rayer la mention inutile

III - VOTE DU BUDGET						III
A - SECTION DE FONCTIONNEMENT						A
Chap	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la Directrice Générale	Vote du Syndicat
		DEPENSES DE L'EXERCICES (1)	4 296 164 148		4 544 589 636	(I) 4 544 589 636
014		Atténuations de produits				
60		Achats et var. de stocks	335 500,00		451 000,00	451 000,00
	60611	Energies électricité	67 000,00		100 000,00	
	60613	Gaz	12 000,00		10 000,00	
	60617	Eau et assainiss.	13 000,00		16 000,00	
	60622	Carburants	10 000,00		20 000,00	
	6063	Four.ent.petit équi	35 500,00		100 000,00	
	6064	Fournitures administ	125 500,00		130 000,00	
	6068	Autres mat.et fourni	60 500,00		55 000,00	
	607	Achats de marchand.	12 000,00		20 000,00	
61		Services extérieurs	20 433 714,00		25 069 703,00	25 069 703,00
	6132	Locations immobil.	1 418 986,00		4 051 200,00	
	6135	Locations mobilières	101 000,00		270 000,00	
	614	Ch.locatives et copr	275 000,00		400 000,00	
	61522	Bâtiments	320 000,00		300 000,00	
	61551	Matériel roulant	500,00			
	6156	Maintenance	648 000,00		1 490 000,00	
	616	Primes d'assurances	100 000,00		150 000,00	
	6171	Etudes générales	6 995 130,00		7 836 503,00	
	6173	Etudes de trafic	7 167 598,00		6 660 000,00	
	6174	Etudes divers CPER	2 600 000,00		1 712 000,00	
	6175	Etudes hors CPER sub	400 000,00		1 775 000,00	
	6181	Document.gle et tech	60 500,00		80 000,00	
	6184	Organis.de formation	220 000,00		220 000,00	
	6185	colloq.et séminaires	127 000,00		125 000,00	

62		Autres services ext.	8 762 900,00		9 350 000,00	9 350 000,00
	6225	Ind.comptable régis.	6 000,00		6 000,00	
	6226	Honoraires	403 300,00		255 000,00	
	6227	Frais act et content	115 000,00		150 000,00	
	6231	Annonces et insert.	2 100 000,00		2 040 000,00	
	6232	Fêtes et cérémonies			140 000,00	
	6233	Foires et exposition	120 000,00		120 000,00	
	6237	Publications	1 000 000,00		1 200 000,00	
	6238	Divers	402 000,00		820 000,00	
	6241	Transports de biens	70 000,00		180 000,00	
	6251	Voy.déplts, missions	40 000,00		40 000,00	
	6255	Frais de déménagt			4 000,00	
	6257	Réceptions	91 000,00		200 000,00	
	6261	Frais d'affranchis.	80 100,00		85 000,00	
	6262	Frais de télécom.	155 000,00		200 000,00	
	627	Sces banc.et assimil	500,00			
	6281	Concours divers	50 000,00		60 000,00	
	6286	Frais nettoy.locaux	107 000,00		150 000,00	
	6288	Autres	4 023 000,00		3 700 000,00	
63		Impôts,Taxes et Vers.	715 000,00		544 763,00	544 763,00
	6331	Verst de transport	188 000,00		205 000,00	
	6336	Cotisations au CNFPT	127 000,00		150 000,00	
	63512	Taxes foncières	250 000,00		108 118,00	
	63513	Autres impôts locaux	150 000,00		81 645,00	
64		Charges de personnel	11 935 000,00		13 084 000,00	13 084 000,00
	64111	Rémunér. principale	2 970 000,00		2 714 000,00	
	64112	NBI, suppl. familial	94 000,00		117 000,00	
	64118	Autres indem.primes	770 000,00		995 000,00	
	64131	Rémunérations	3 560 000,00		4 116 000,00	
	64132	Supplément familial	95 000,00		85 000,00	
	64138	Autres indem.primes	600 000,00		990 000,00	
	6451	Cotisations URSSAF	1 450 000,00		1 875 000,00	
	6453	Cotis.caisses de ret	1 300 000,00		1 010 000,00	
	64731	Versées directement	85 000,00		85 000,00	
	6475	Médecine du travail	12 000,00		12 000,00	
	6476	Restauration collect	180 000,00		180 000,00	
	6478	Autres chges sociale	119 000,00		280 000,00	
	6484	Remb.agents à dispos	700 000,00		625 000,00	

65		Autres charges de gestion	4 251 230 034,00		4 479 665 170,44	4 479 665 170,44
	651	Redevances concess.	110 000,00		150 000,00	
	6558	Autres contrib.oblig	15 000,00		35 000,00	
	65621	PA QS			106 310 854,00	
	656411	Frais de recouvre.	29 710 050,00		30 471 815,41	
	656412	Rembt aux employeurs	51 800 000,00		48 500 000,00	
	6564221	Conventions P M R	8 067 000,00		8 874 580,00	
	6564223	Convent.polit. ville	15 250 000,00		16 458 499,00	
	6564224	PDU	840 000,00		1 643 530,00	
	65642251	Chèque-mobilité ASS	400 000,00		198 300,00	
	65642252	Chèque-mobilité 30%	2 000 000,00		2 000 000,00	
	65642253	Chèque-mobilité gest	300 000,00		502 000,00	
	6564227	Solidarité transport	8 500 000,00		8 000 000,00	
	6564228	Autres conventions	956 000,00			
	656431	Contributions RATP	1 941 970 500,00		1 998 805 743,60	
	656432	Contributions SNCF	1 560 175 484,00		1 587 037 915,43	
	65645	Compensations OPTILE	491 640 000,00		525 930 000,00	
	65646	Transports scolaires	135 600 000,00		139 356 933,00	
	65647	Services délégués (h	746 000,00		960 000,00	
	65648	Transport Fluvial	3 150 000,00		4 300 000,00	
	65747	Subv. Creastif			130 000,00	
67		Charges exceptionnelles	322 000,00			
	6718	Autres ch.exception	222 000,00			
	673	Titres annulés ex.an	100 000,00			
68		Dotation amo. et prov.	2 400 000,00		13 100 000,00	13 100 000,00
	6811	Dotat. amortissement	2 400 000,00		13 100 000,00	
023		Virement à la section d'inv.	30 000,00		3 325 000,00	3 325 000,00
023	23	Virement à la sectio	30 000,00		3 325 000,00	

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

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

III - VOTE DU BUDGET	III
A - SECTION DE FONCTIONNEMENT	A

Chap	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la Directrice Générale	Vote du Syndicat
		RECETTES DE L'EXERCICES (1)	4 296 164 148,00		4 544 589 636,44	(II) 4 544 589 636,44
013		Atténuations de charges				
74		Dot, subv. particulières	1 324 331 148,00		1 360 442 723,94	1 360 442 723,94
	747182	Transports scolaires	129 972 297,00		132 571 742,94	
	747183	Cont.plan Etat-Régio	780 000,00		520 000,00	
	74721	Particip.statutaires	547 762 364,00		562 505 000,00	
	74722	Carte Imagine'R	36 190 000,00		36 190 000,00	
	747283	Subvention CPER	1 820 000,00		1 210 000,00	
	747285	Subvention Région ta	81 525 000,00		87 000 000,00	
	747311	Part.stat.dépt 75	326 294 522,00		335 076 508,00	
	747312	Part.stat.dépt.92	83 130 994,00		85 368 406,00	
	747313	Part.stat. dépt 93	40 276 644,00		41 360 662,00	
	747314	Part.stat. dépt 94	32 328 720,00		33 198 825,00	
	747315	Part.stat. dépt 78	17 077 297,00		17 536 921,00	
	747316	Part.stat.dépt 91	10 525 630,00		10 808 920,00	
	747317	Part.stat.dépt 95	9 773 799,00		10 036 854,00	
	747318	Part.stat dépt 77	6 873 881,00		7 058 885,00	
75		Autres prod. de gestion courantes	2 971 833 000,00		3 152 646 912,50	3 152 646 912,50
	751	Redev.pr concessions	200 000,00		200 000,00	
	752	Revenus immeubles	288 000,00		558 833,00	
	7562	Produit des amendes			106 310 854,00	
	75642	Versement de transp.	2 971 005 000,00		3 045 577 225,50	
	75644	Rembt V.T.employeurs	340 000,00			
76		Produits financiers			20 000 000,00	20 000 000,00
	767	Prod.nets cess.valeu			20 000 000,00	
77		Produits exceptionnels			11 500 000,00	11 500 000,00
	777	Quote-part sub.inves			11 500 000,00	

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

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

		Opérations de l'exercice (col 1)	Résultat reporté (col 2)	Restes à réaliser (col 3)	Cumul section (Col 1+2+3)
Dépenses	I	4 544 589 636,44	D002		4 544 589 636,44
Recettes	II	244 156 634,00	R002		244 156 634,00

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

VUE D'ENSEMBLE

Chap	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la Directrice Générale	Vote du Syndicat
	DEPENSES	188 476 580,00		244 156 634,00	(I) 244 156 634,00
	<i>Dépenses d'équipements</i>				
20	Immobilisations incorporelles	800 000,00		7 535 000,00	
204	Subv. D'équipements versées	182 276 580,00		218 703 634,00	
21	Immobilisations corporelles	1 330 000,00		5 406 000,00	
23	Immobilisations en cours	300 000,00			
231	Immobilisations en cours				
	<i>Dépenses des opérations financières</i>				
18	Compte de liaison : affectation				
22	Immo. reçues affect.				
24	Immo. affectées				
16	Emprunts et dettes				
26	Participations et CR				
19	Différ. réalisation d'immo.				
27	Autres immobilisations financières				
020	Dépenses imprévues				
	<i>Reprises sur :</i>				
10	Dotations, fonds divers				
13	Subvention d'investissement	20 000,00		11 500 000,00	
15	Prov. Pour risques et ch.				
29	Provisions pour dépréciation des immo.				
39	Provisions dépréciation des stocks en cours				
49	Prov. dépr. des compte de tiers				
59	Prov. Pr dépr. des comptes fi.				
481	Charges à répartir sur pl. exercices				
458	Services à comptabilité distincte	3 750 000,00		1 012 000,00	
	RECETTES	188 476 580,00		244 156 634,00	(II) 244 156 634,00
	<i>Recettes d'équipement</i>				
13	Subvention d'investissement	182 276 580,00		226 719 634,00	
16	Emprunts et dettes				
	<i>Recettes des opérations financières</i>				
18	Compte de liaison : affectation				
22	Immo. reçues affect.				
24	Immo. affectées				
10	Dotations, fonds divers				
20	Immobilisations incorporelles				
21	Immobilisations corporelles				
23	Immobilisations en cours				
26	Participations et CR				
19	Différ. réalisation d'immo.				
28	Amortis. des immo.	2 400 000,00		13 100 000,00	
15	Prov. Pour risques et ch.				
29	Provisions pour dépréciation des immo.				
39	Provisions dépréciation des stocks en cours				
49	Prov. dépr. des compte de tiers				

Chap	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la Directrice Générale	Vote du Syndicat
59	Prov. Pr dépr. des comptes fi.				
481	Charges à répartir sur pl. exercices				
27	Autres immobilisations financières	20 000,00			
458	Services à comptabilité distincte	3 750 000,00		1 012 000,00	
021	Virement de la section de fonct.	30 000,00		3 325 000,00	

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

	Opérations de l'exercice (col 1)	Résultat reporté (col 2)	Restes à réaliser (col 3)	Affectation c/1068 (col 4)	Cumul section (Col 1+2+3+4)
Dépenses	I 244 156 634,00	D001			244 156 634,00
Recettes	II 244 156 634,00	R001			244 156 634,00

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

1) DEPENSES D'EQUIPEMENT NON INDIVIDUALISEES

Chap	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la Directrice Générale	Vote du Syndicat
		DEPENSES (1)	2 430 000,00		12 941 000,00	12 941 000,00
20		Immobilisations incorporelles	800 000,00		7 535 000,00	7 535 000,00
	2031	Frais d'études			7 335 000,00	
	2053	Logiciels	700 000,00		200 000,00	
	2058	Licences, marques	100 000,00			
21		Immobilisations corporelles	1 330 000,00		5 406 000,00	5 406 000,00
	2113	Terrains aménagés			3 500 000,00	
	2135	Installations généra			636 000,00	
	21538	Autres réseaux	550 000,00		100 000,00	
	21831	Matériel de bureau	30 000,00		20 000,00	
	21832	Matériel informatique	700 000,00		400 000,00	
	2184	Mobilier	50 000,00		750 000,00	
23		Immobilisations en cours	300 000,00			
	2316	Restauration collect	300 000,00			

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

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

2) OPERATIONS FINANCIERES

Chap	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la Directrice Générale	Vote du Syndicat
	DEPENSES (1)	20 000,00		11 500 000,00	11 500 000,00
	Remboursement d'emprunts et dettes				
	Autres dépenses financières				
	Reprise sur :				11 500 000,00
1391	Subv Cpte résult.	20 000,00			
13932	Subv. tr. au cpte R.			11 500 000,00	
	Charges à répartir				

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

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

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

(1) Les dépenses sont égales aux recettes

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

1) RECETTES D'EQUIPEMENT NON AFFECTEES A UNE OPERATION

Chap	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la Directrice Générale	Vote du Syndicat
		RECETTES (1)	182 276 580,00		226 719 634,00	226 719 634,00
13		Subvention d'investissement	182 276 580,00		226 719 634,00	226 719 634,00
	13111	Contrat de plan			1 160 000,00	
	13118	Autres subvention de	67 000 000,00		39 000 000,00	
	13121	Contrats de plan			2 720 000,00	
	13228	Subv nt div région			3 500 000,00	
	1332	Produits des amendes	115 276 580,00		180 339 634,00	
		BESOIN DE FINANCEMENT				
		EXCEDENT DE FINANCEMENT				

2) RECETTES AFFECTEES AUX OPERATIONS

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

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

3) OPERATIONS FINANCIERES

Chap	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la Directrice Générale	Vote du Syndicat
	RECETTES (1)	30 000,00		3 325 000,00	3 325 000,00
	Ressources propres externes				
	Ressources propres internes	30 000,00		3 325 000,00	3 325 000
021	Vir section fonction	30 000,00		3 325 000,00	3 325 000

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

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

IV - ANNEXES
AMORTISSEMENTS ET PROVISIONS
CHARGES A REPARTIR

AMORTISSEMENT DES IMMOBILISATIONS

Immobilisations	Date	Montant	Années	Montant	Montant
2804 Subventions d'équipements versés	2006 à 2008	1 536 525,32	5	389 352,85	1 147 172,47
2804 Subventions d'équipements versés	2006 à 2008	89 753 757,25	15	2 082 146,13	87 671 611,12
2804 Subventions d'équipements versés	2008	156 600 000,00	30	0,00	156 600 000,00
2808 Logiciels	1995 à 2008	2 690 948,06	1 à 5 ans	2 122 418,54	568 529,52
28131 Constructions 11 av de Villars	1972 et 1983	6 186 552,39	80	1 277 203,31	4 909 349,08
28135 Instrall.,agencis. des constructions	1983 à 2008	2 045 106,37	10	1 399 533,49	645 572,88
281538 Autres réseaux	2008	557 683,08	2 à 10 ans	557 683,08	94 861,00
28182 Mat. de transport	1980 à 2004	56 679,09	5	0,00	255 768,00
281831 Mat. de bureau	1980 à 2008	138 039,66	5	128 754,07	9 285,59
218832 Mat informatique	1989 à 2008	2 112 531,45	1 à 5	1 333 093,07	779 438,38
28184 Mob de bureau	1968 à 2008	641 945,35	10	435 877,66	206 067,69
TOTAL		262 319 768,02		9 225 058,21	253 094 709,81

Provisions semi-budgétaires

Comptes d'impair	Date	Objet	Montant	Date	Montant
6875	12/12/2007	SNCF Régularité	2 700 000		2 700 000
6875	12/12/2007	SNCF Lundi Pentecôte	800 000	02/10/2008	800 000
6875	12/12/2007	SNCF Emont/SI Lazare	6 600 000	02/10/2008	6 600 000
6875	12/12/2007	RA TP Lundi Pentecôte	760 000		760 000
6875	12/12/2007	Fiscalité Taxes/ salaires	1 959 157		1 959 157,00
6875	02/10/2008	Brcorama	479 650		479 650,00
6875	02/10/2008	Peacok	532 059		532 059,00
6875	02/10/2008	Autocars L.Gaubert	20 000 000		20 000 000,00
TOTAL			33 830 866		8 160 000,00

(1) Rayer la mention inutile

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

Comptes d'impair	Date de répartition	Montant

**ETAT DU PERSONNEL
au 31 décembre 2008**

GRADES ou EMPLOIS	Modalités de rémunération	Effectifs budgétaires	Effectifs pourvus	Dont : TEMPS NON COMPLET
Emplois fonctionnels		6	4	0
Agent Comptable		1	1	0
Catégorie A		133	122	0
Catégorie B		34	27	0
Catégorie C		43	42	0
TOTAL		217	196	0

TABLEAU DES EMPLOIS AU 1er JANVIER 2009

CATEGORIE	GRADES ou EMPLOIS	EFFECTIFS BUDGETAIRES 2008	EFFECTIFS BUDGETAIRES 2009
Emplois fonctionnels	<u>Directeur général :</u> - Cadres d'emplois suivants : administrateur territorial, ingénieur territorial ayant le grade d'ingénieur en chef et cadres d'emplois et grades équivalents - Contractuel remplissant les conditions de diplôme et/ou expérience équivalente <u>Directeur général adjoint :</u> Cadres d'emplois suivants : administrateur territorial, ingénieur territorial ayant le grade d'ingénieur en chef et cadres d'emplois et grades équivalents	1	1
Agent comptable	Comptable public nommé par arrêté du ministre du budget (art. 9 du décret du 10 juin 2005)	1	1
Catégorie A +	Filière administrative : - Cadre d'emplois des administrateurs territoriaux Filière technique : - Cadre d'emplois des ingénieurs territoriaux avant les grades d'ingénieurs en chef Agents non titulaires : - Contractuels remplissant les conditions de diplôme et/ou d'expérience équivalente - Agents du STIF en CDI ou CDD de niveau équivalent Filière administrative : - Cadre d'emplois des attachés territoriaux Filière technique : - Cadre d'emplois des ingénieurs territoriaux ayant les grades d'ingénieur principal et d'ingénieur Agents non titulaires : - Contractuels remplissant les conditions de diplôme et/ou d'expérience équivalente - Agents du STIF en CDI ou CDD de niveau équivalent	16	16
Catégorie A		117	126

CATEGORIE	GRADES ou EMPLOIS	EFFECTIFS BUDGETAIRES 2008	EFFECTIFS BUDGETAIRES 2009
Catégorie B	Filière administrative : - Cadre d'emplois des rédacteurs territoriaux	34	34
	Filière technique : Cadres d'emplois suivants : - Techniciens supérieurs territoriaux - Contrôleurs territoriaux de travaux		
	Agents non titulaires : - Contractuels remplissant les conditions de diplôme et/ou d'expérience équivalente - Agents du STIF en CDI ou CDD de niveau équivalent		
Catégorie C	Filière administrative : - Cadre d'emplois des adjoints administratifs territoriaux	43	44
	Filière technique : Cadres d'emplois suivants : - Agents de maîtrise territoriaux - Adjoints techniques territoriaux		
	Agents non titulaires : - Contractuels remplissant les conditions de diplôme et/ou d'expérience équivalente - Agents du STIF en CDI ou CDD de niveau équivalent		
Total		217	227

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

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

Référence programme	Intitulé	Montant des A.P.				Cumul engagements juridiques de programme	Total cumulé AP après BP 2009	Montant des CP			Restes à financer (au delà de 2009)
		Pour mémoire AP votée y compris ajustement (*)	Ajustement/AP antérieures	Nouvelles AP 2009	Proposition de Budget primitif 2009			Credits de paiement antérieurs (réalisations cumulées au 31/12/2008)	Proposition de Budget primitif 2009	Credits de paiement réalisés durant l'exercice 2008 au 20/11/2008	
		(1)	(2)	(3)	(4=2+3)	(5 = 1+4)	(6)	(7)	(8)	(9 = 5-6-7-8)	
2006 000001	Rénovation du matériel roulant SNCF 2006	1 047 000 000,00				1 047 000 000,00	0,00	39 000 000,00	60 000 000,00	948 000 000,00	
2006 000002	Optimisation infrastructures 2006	28 268 286,82				28 268 286,82	6 832 822,30	4 698 406,00	4 258 535,65	12 118 722,87	
2006 000003	Sécurité 2006	15 289 090,00				15 289 090,00	2 623 463,60	2 293 364,00	7 391 890,78	2 800 371,62	
2006 000004	Accès correspondance 2006	13 641 947,76				13 641 947,76	2 893 750,64	3 377 450,00	2 248 068,67	5 122 678,45	
2006 000005	Information Qualité de service 2006	6 685 941,07				6 685 941,07	1 651 744,99	1 009 772,00	1 385 896,89	2 659 537,19	
2006 000006	Accessibilité PMR 2006	21 511 414,76				21 511 414,76	3 153 614,53	5 416 496,00	2 123 975,17	10 817 329,06	
2007 000001	Rénovation du matériel roulant 2006	7 603 000,00				7 603 000,00	4 780 255,56	0,00	0,00	2 817 744,44	
2007 000002	Optimisation infrastructures 2007	61 630 000,00				61 630 000,00	211 063,05	20 550 307,00	5 908 216,42	34 862 413,53	
2007 000003	Sécurité 2007	19 000 000,00				19 000 000,00	5 625 000,00	6 086 087,00	1 050 968,50	6 238 344,50	
2007 000004	Accès correspondance 2007	20 000 000,00				20 000 000,00	54 637,20	4 180 985,00	1 013 315,10	14 751 032,70	
2007 000005	Information Qualité de service 2007	14 000 000,00				14 000 000,00	55 119,23	2 067 655,00	527 885,00	11 349 240,77	
2007 000006	Accessibilité PMR 2007	27 444 634,76				27 444 634,76	0,00	5 488 927,00	1 453 922,15	20 501 785,61	
2008 000001	Rénovation du matériel roulant 2008	163 890 000,00				163 890 000,00	0,00	16 730 000,00	5 009 840,00	146 850 080,00	
2008 000002	Optimisation infrastructures 2008	35 500 000,00				35 500 000,00	0,00	2 226 027,00	875 000,00	32 268 973,00	
2008 000003	Sécurité 2008	4 500 000,00				4 500 000,00	0,00	450 000,00	0,00	4 050 000,00	
2008 000004	Accès correspondance 2008	28 000 000,00				28 000 000,00	0,00	5 778 921,00	28 597,50	20 192 481,50	
2008 000005	Information Qualité de service 2008	15 000 000,00				15 000 000,00	0,00	477 680,00	0,00	14 522 320,00	
2008 000006	Accessibilité PMR 2008	50 000 000,00				50 000 000,00	0,00	4 839 557,00	2 590 000,00	42 170 443,00	
2008 000007	Etudes CPER	14 062 301,00				14 062 301,00	0,00	7 335 000,00	769 414,00	5 567 886,91	
2008 000008	Infrastructure-hiv-DPI	115 000 000,00				115 000 000,00	0,00	10 414 000,00	0,00	104 586 000,00	
2008 000011	Voyage sifrance	1 378 684,00				1 378 684,00	0,00	638 000,00	0,00	742 684,00	
2008 000012	Rénovation ZN (STIF-SNCF)	120 000 000,00				120 000 000,00	0,00	788 000,00	0,00	50 583 000,00	
2008 000014	Plan IMPACT	42 000 000,00				42 000 000,00	0,00	42 000 000,00	0,00	120 000 000,00	
2008 000013	Rénovation matériel roulant 2008 OPTILE						0,00	0,00	0,00	0,00	
2009XXXXXX	Optimisation infrastructures 2009						0,00	0,00	0,00	0,00	
2009XXXXXX	Sécurité 2009						0,00	0,00	0,00	0,00	
2009XXXXXX	Accès correspondance 2009						0,00	2 680 000,00	0,00	50 920 000,00	
2009XXXXXX	Information Qualité de service 2009						0,00	685 000,00	0,00	16 815 000,00	
2009XXXXXX	Accessibilité PMR 2009						0,00	2 425 000,00	0,00	48 075 000,00	
2009XXXXXX	Plan IMPACT Equipement pôles						0,00	4 750 000,00	0,00	14 000 000,00	
2009XXXXXX	Rénovation matériel roulant 2009 OPTILE						0,00	30 000 000,00	0,00	2 000 000,00	
Total		1 989 435 300,17	-63 739 000,00	270 800 000,00	207 061 000,00	1 508 882 780,29	27 891 271,10	226 674 634,00	96 803 315,92	1 845 127 079,15	

(*) Les AP des programmes millésimés 2006 ont été réajustés pour tenir compte de la caducité des AP non affectés conformément à l'article 9 du règlement budgétaire et financier du STIF

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

référence programme	Intitulé	Montant des A.E.				Cumul engagements juridiques de programme	Total cumulé AP après BP 2009	Montant des CP			Restes à financer (au delà de 2009)
		Pour mémoire AE votée y compris ajustement	Ajustement/AP antérieures	Nouvelles AP 2009	Proposition de Budget primitif 2009			Credits de paiement antérieurs (réalisations cumulées au 31/12/2008)	Proposition de Budget primitif 2009	Credits de paiement réalisés durant l'exercice 2008 au 20/11/2008	
		(1)	(2)	(3)	(4=2+3)	(5 = 1+4)	(6)	(7)	(8)	(9 = 5-6-7-8)	
2008 000001	AE Etudes 2008	28 078 143,00				28 078 143,00	0,00	16 273 503,00	1 337 427,96	21 981 612,04	
2008 000010	Conv. Financières/conv. (PDU) 2008	3 288 027,00				3 288 027,00	0,00	1 266 860,00	418 820,75	1 602 346,25	
2009XXXXXX	Conv. Financières/conv. (PDU) 2009						0,00	376 670,00	0,00	753 330,00	
2009XXXXXX	AE Etudes 2009	32 386 170,00	10 514 400,00	7 520 000,00	19 164 400,00	51 530 570,00	0,00	17 100 000,00	1 756 248,71	5 810 000,00	
Total		64 752 340,00	10 514 400,00	7 520 000,00	19 164 400,00	84 916 740,00	0,00	18 627 033,00	1 756 248,71	30 147 288,29	

IV – ANNEXES
DETAIL DES OPERATIONS POUR COMPTE DE TIERS

OPERATIONS POUR COMPTE DE TIERS (Détail) (1)

Intitulé de l'opération : Valideurs de Bus					
DEPENSES 45.1			RECETTES 45.2		
DEPENSES REELLES	Pour mémoire Prévisions annulées de l'exercice avant	Exercice N	RECETTES REELLES	Pour mémoire Prévisions annulées de l'exercice avant	Exercice N
.....			- Financement par les tiers et par d'autres tiers		
.....	15 770 469,29	1 012 000,00	- Financement par la RIF	15 770 469,29	1 012 000,00
.....			- Financement par emprunt à la charge du tiers (contrepartie D2763)		

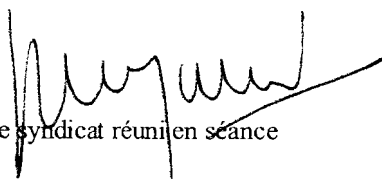
(1) Ouvrir un cadre par opération

ARRETE - SIGNATURES

Présenté par le Directeur

A Paris le 10 décembre 2008

Le Directeur,



Délibéré par le syndicat réuni en séance

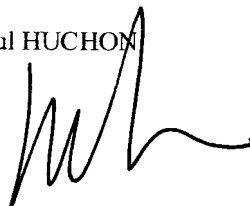
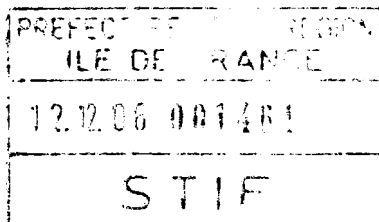
Nombre d'administrateurs présents : 27
Nombre de suffrages exprimés : 27
VOTES / Pour : 14 Contre : 0 Abstentions : 2
Date de convocation :

A. Paris.....le 10./12/.2008

Les membres du syndicat :

Le Président du Conseil du Syndicat

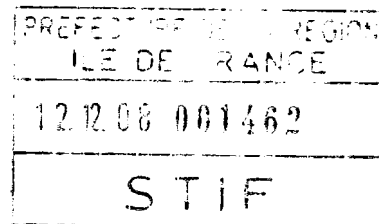
Jean-Paul HUCHON



0) 11 administrateurs n'ont pas souhaité participer aux votes

Transmis au Préfet le 10/12/08

Syndicat des transports d'Ile-de-France



Délibération n° 2008/0921

Séance du 10 décembre 2008

**AVENANT N°1 AU CONTRAT 2008-2011 ENTRE
LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE ET LA SNCF**

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 SNCF signé le 21 février 2008 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 5 décembre 2008 ;
- VU** le rapport n° 2008/0921

Après en avoir délibéré,

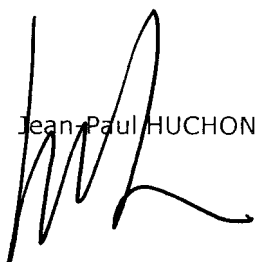
DECIDE

ARTICLE 1 : Le projet d'avenant n°1 au contrat entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la SNCF pour la période 2008-2011 est approuvé.

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





CONTRAT

entre

le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

et

la Société Nationale
des Chemins de Fer Français

Avenant n°1

Objet de l'avenant

Le présent avenant a pour objet d'introduire les ajustements suivants :

Article 1.	Modification de l'offre de référence	2
Article 2.	modification de la contribution C11	3
Article 3.	Modification de l'objectif de recettes directes	4
Article 4.	Qualité de service	4
Article 5.	Cartes Police	7
Article 6.	Modification de la charte navigo	8
Article 7.	Fiches projets d'investissements prioritaires	8
Article 8.	Modèles de remboursement des charges à l'euro-l'euro	8
Article 9.	Montant forfaitaire de la rémunération spécifique des cartes oranges soudées	9
Article 10.	Modification des clés de répartition.....	9

ARTICLE 1. MODIFICATION DE L'OFFRE DE REFERENCE

En application des articles 7-2-1/ et 7-3 relatif aux modifications de l'offre, le service de référence est modifié de la façon suivante :

Réseau ferré

		2008	2009	2010	2011
RER C	Km Total	2 940			
RER D	Km commerciaux	6 189	125 500	125 500	125 500
	Km techniques	991	20 100	20 100	20 100
	Km Total	7 180	145 600	145 600	145 600
Paris St-Lazare Nord	Km commerciaux	14 947	303 100	303 100	303 100
	Km techniques	3 507	71 100	71 100	71 100
	Km Total	18 454	374 200	374 200	374 200
Paris St-Lazare Sud	Km Total	296	6 000	6 000	6 000
Paris Montparnasse	Km commerciaux	30 018	608 700	608 700	608 700
	Km techniques	9 903	200 800	200 800	200 800
	Km Total	39 921	809 500	809 500	809 500
Paris sud Est	Km commerciaux	60 248	1 221 700	1 221 700	1 221 700
	Km techniques	-5 479	-111 100	-111 100	-111 100
	Km Total	54 769	1 110 600	1 110 600	1 110 600
T4	Km Total	-39 008	-39 008	-39 008	-39 008
Total Train*Km totaux		84 552	2 406 892	2 406 892	2 406 892

Réseau routier

Lignes	2008		2009		2010		2011	
	V*Km tot	V*Km com	V*Km tot	V*Km com	V*Km tot	V*Km com	V*Km tot	V*Km com
Port Villez- Mennerville	1 422	1 422	28 830	28 830	28 830	28 830	28 830	28 830
Plaisir Grignon - Epone	- 2 026	- 2 026	- 41 092	- 41 092	- 41 092	- 41 092	- 41 092	- 41 092
Montereau Melun	- 761	- 761	- 15 436	- 15 436	- 15 436	- 15 436	- 15 436	- 15 436
Total	- 1 366	- 1 366	- 27 698	- 27 698	- 27 698	- 27 698	- 27 698	- 27 698

ARTICLE 2. MODIFICATION DE LA CONTRIBUTION C1

Article 2.1 Modification pérenne de l'offre

En application de l'article 7-3 relatif aux modifications pérenne de l'offre, la contribution C11 du STIF est modifiée de la façon suivante :

<i>En € HT2007</i>		2008	2009	2010	2011
Réseau ferré					
RER D	Contribution C11	505 978	1 490 753	1 490 753	1 490 753
Paris sud est	<i>Coût de l'offre</i>	5 412 890	15 326 654	15 326 654	15 326 654
	<i>Modification recettes directes</i>	6 243	106 129	318 386	530 643
	Contribution C11	5 406 647	15 220 525	15 008 268	14 796 011
Paris Montparnasse	<i>Coût d l'offre</i>	3 775 552	10 924 884	10 924 884	10 924 884
	<i>Modification recettes directes</i>	2 647	45 006	135 019	225 031
	Contribution C11	3 772 905	10 879 878	10 789 865	10 699 853
Paris St-Lazare nord	<i>Coût d l'offre</i>	2 762 000	6 867 941	6 867 941	6 867 941
	<i>Modification recettes directes</i>	3 339	57 803	170 315	283 858
	Contribution C11	2 758 661	6 810 138	6 697 626	6 584 083
Paris St-Lazare sud	Contribution C11	29 229	90 493	90 493	90 493
T4	Contribution C11	-27 700	-27 700	-27 700	-27 700
Total réseau ferré	Contribution C11	12 445 720	34 464 087	34 049 305	33 633 493
Prestations trains					
Paris sud est	Contribution C11	0	-1 935 699	-1 935 699	-1 935 699
Paris Montparnasse	Contribution C11	0	-1 293 573	-1 293 573	-1 293 573
Paris Nord Ouest	Contribution C11	192 867	192 867	192 867	192 867
Paris St-Lazare Nord	Contribution C11	0	597 797	597 797	597 797
Total prestations trains	Contribution C11	192 867	-2 438 609	-2 438 609	-2 438 609
Réseau routier					
Port Villez- Mennerville	Contribution C11	7 046	142 884	142 884	142 884
Plaisir Grignon/Epone	Contribution C11	-9 254	-187 654	-187 654	-187 654
Montereau/Melun	Contribution C11	-1 597	-32 387	-32 387	-32 387
Total réseau routier	Contribution C11	-3 805	-77 157	-77 157	-77 157
Modifocation de la contribution C11		12 634 782	31 948 321	31 533 539	31 117 727

Article 2.2 Modification temporaires de l'offre

En application de l'article 7-2-1/ relatif aux modifications temporaires de l'offre, la contribution C11 du STIF est modifiée de la façon suivante :

<i>En €HT 2007</i>		2008
Visite du Pape les 12 et 13 septembre 2008	Coût de l'offre (A)	220 832
	Modification des recettes directes (B)	67 245
Modification de la contribution C11 (A)-(B)		153 587

Article 2.3 Programmation de l'offre des infrastructures nouvelles du contrat de projets

En application de l'article 7-4 relatif à la programmation de l'offre des infrastructures nouvelles du contrat de projets, la contribution C11 du STIF est modifiée de la façon suivante :

<i>En €HT 2007</i>		2008	2009	2010	2011
Extension de la L13	Modifications des recettes directes	-574 691	-1 043 594	-1 043 594	-1 043 594
Modification de la contribution C11		574 691	1 043 594	1 043 594	1 043 594

Article 2.4 Modification de la tarification

En application de l'article 48 relatif aux ajustements de la rémunération SNCF suite à des mesures de gratuité, la contribution C11 du STIF est modifiée de la façon suivante :

<i>En €HT 2007</i>	2008	2009	2010	2011
Extension de la gratuité aux ASS et API	0	-1 153 995	-1 243 336	-1 243 336
Modifications des recettes directes				
Modification de la contribution C11	0	1 153 995	1 243 336	1 243 336

Article 2.5 Synthèse de la modification de la contribution C11

Dans l'article 44-2-1/, le tableau est supprimé et remplacé par le tableau suivant :

<i>En M€ HT 2007</i>	2008	2009	2010	2011
Contribution C11	391,10	398,10	406,50	406,90
Modification pérenne de l'offre	12,63	31,95	31,53	31,12
Modification temporaire de l'offre	0,15	0,00	0,00	0,00
Programmation de l'offre des infrastructures nouvelles du contrat de projets	0,57	1,04	1,04	1,04
Modification de la tarification	0,00	1,15	1,24	1,24
Contribution C11 corrigée	404,46	432,25	440,32	440,30

ARTICLE 3. MODIFICATION DE L'OBJECTIF DE RECETTES DIRECTES

Dans l'article 42-2, le tableau est supprimé et remplacé par le tableau suivant :

<i>En M€ HT tarif au 01/01/2008</i>	2008	2009	2010	2011
Objectif de recettes directes SNCF (OBJ RD n)	966,70	982,20	995,90	1 007,90
Offre nouvelle Transilien 2009	0,01	0,21	0,62	1,04
Extension de la ligne 13	-0,57	-1,04	-1,04	-1,04
Extension de la gratuité ASS et API	0,00	-1,15	-1,24	-1,24
Visite du Pape les 12 et 13 septembre 2008	0,07	0,00	0,00	0,00
Objectif de recettes directes SNCF corrigé (OBJ RD n)	966,20	980,21	994,24	1 006,65

ARTICLE 4. QUALITE DE SERVICE

Article 4.1 Niveau des Objectifs et méthode de mesure des nouveaux indicateurs

L'annexe **2.1.4 – Ponctualité du tramway** est modifiée comme suit :

Objectif de conformité

Borne inférieure	Objectif	Borne supérieure
94%	97%	100%

Méthode de mesure

En 2008 et 2009, la mesure est faite par prélèvement hebdomadaire sous forme d'un échantillonnage (environ 200 mesures mensuelles). Les prélèvements seront faits par des enquêteurs de EFFIA et par des enquêteurs internes à la SNCF.

En 2010, la mise en place du SAEIV permettra de mesurer l'intervalle de manière plus précise et plus exhaustive.

L'annexe **2.3.6 – Disponibilité des Automates Rapides Transilien** est modifiée comme suit :

Objectif de conformité

	Borne inférieure	Objectif	Borne supérieure
2009-2011	94%	96%	98%

L'annexe **2.4.1 – Accueil en gare** est modifiée comme suit :

Objectif de conformité

	Borne inférieure	Objectif	Borne supérieure
2009	90%	93%	96%
2010	91%	94%	97%
2011	92%	95%	98%

Article 4.2 Classification pannes exceptionnelles – pannes courantes

L'annexe **2.3.2 – Délai de remise en service et d'information en cas des pannes des escaliers mécaniques** est modifiée comme suit :

Service de référence

Les pannes courantes doivent être réparées dans un délai maximum de 48 heures à compter du signalement issu du tour de gare de l'agent.

Les pannes exceptionnelles doivent faire l'objet d'une information à destination des voyageurs sur le non fonctionnement de l'équipement et sa date prévisionnelle de remise en service, dans un délai de 24h à compter du signalement issu du tour de gare de l'agent.

Sont considérées comme pannes exceptionnelles les pannes mécaniques lourdes ayant un impact direct et immédiat sur la sécurité des voyageurs.

Cela recouvre les types de pannes suivantes :

- remplacement de la chaîne de marche
- remplacement de la plaque palière
- remplacement du moteur.

Tous les autres cas sont par défaut traités comme des pannes courantes.

L'annexe **2.3.4 – Délai de remise en service et d'information en cas des pannes des ascenseurs** est modifiée comme suit :

Service de référence

Les pannes courantes doivent être réparées dans un délai maximum de 48 heures à compter du signalement issu du tour de gare de l'agent.

Les pannes exceptionnelles doivent faire l'objet d'une information à destination des voyageurs sur le non fonctionnement de l'équipement et sa date prévisionnelle de remise en service, dans un délai de 24h à compter du signalement issu du tour de gare de l'agent.

Sont considérées comme pannes exceptionnelles les pannes mécaniques lourdes ayant un impact direct et immédiat sur la sécurité des voyageurs.

Cela recouvre les types de pannes suivantes :

- remplacement des portes
- remplacement du moteur
- remplacement des gaines.

Tous les autres cas sont par défaut traités comme des pannes courantes.

Article 4.3 Indicateur d'évolution de la perception des voyageurs

L'article **52-4 – Bonus-malus relatif au baromètre qualité** est modifié comme suit :

Conformément à l'article 27-1, un baromètre qualité mesurant l'évolution de la perception des voyageurs est réalisé chaque année par le STIF, selon les modalités définies dans l'annexe B3.

A compter de 2010, ce baromètre donnera lieu à bonus malus sur la base du point de référence mesuré en 2009. Le bonus malus correspondant s'appliquera de la façon suivante :

- lorsque l'indicateur de perception voyageur s'améliore par rapport à l'année n-1, la SNCF obtient un bonus ;
- lorsque l'indicateur de perception voyageur diminue par rapport à l'année n-1, la SNCF encourt un malus.

L'annexe **B3 : Indicateur d'évolution de la perception des voyageurs** est modifiée comme suit :

A compter de 2009, une enquête est réalisée chaque année par le STIF auprès des voyageurs utilisant le réseau SNCF pour avoir leur sentiment sur l'évolution de la situation en matière de qualité de service. L'objectif est de vérifier la cohérence entre l'évolution des indicateurs de qualité de service et l'évolution de la perception des voyageurs quant à la qualité du service rendu par l'entreprise. Pour cela, un échantillon représentatif des voyageurs du réseau SNCF est interrogé.

A partir de cette enquête, un indicateur de perception voyageur (note sur 20) est calculé et donnera lieu à bonus malus à compter de 2010.

Application du système d'incitation financière

En 2009, la réalisation de la première vague d'enquête permet d'établir un point de référence (note sur 20), sur la base de l'ensemble des notes données par les voyageurs interrogés. Ce résultat ne donne pas lieu à bonus malus. A compter de 2010, le système d'incitation financière s'applique aux résultats constatés.

Ce système est basé sur la prise en compte de la note sur 20 appelé « indicateur de perception voyageur » et de son évolution par rapport à l'année précédente. Il tient compte des intervalles de confiance.

Le montant annuel de bonus malus s'élève à 200 000 €.

Le système d'incitation fonctionne selon les principes suivants :

- Si la note constatée est supérieure à la note de l'année précédente, elle donne lieu à un bonus de 200 000 €,
- Si la note constatée est égale à la note de l'année précédente, elle ne donne lieu ni à bonus, ni à malus,
- Si la note constatée est inférieure à la note de l'année précédente, elle donne lieu à un malus de 200 000 €.

Les résultats détaillés seront transmis à la SNCF autorisées à les utiliser pour des besoins internes.

ARTICLE 5. CARTES POLICE

A la table des matières est inséré :
« article 20-1 bis - Conventions spécifiques ».

Un article 20-1 bis intitulé « Conventions spécifiques » et rédigé comme suit est ajouté:
« 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 20-1 ci-dessus, mais sont l'objet de conventions spécifiques passées entre l'ensemble des transporteurs concernés, la personne morale bénéficiaire de ces produits, et le STIF. »

A l'article 1.4 de l'annexe C1, la puce « carte de police, forfaits annuels destinés aux fonctionnaires de la Préfecture de Police et du Ministère de l'intérieur » est supprimée et remplacée par la disposition suivante : «

- « Carte de circulation Police » valable sur l'ensemble du réseau de transport public francilien accessible avec le titre Carte Orange (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). »

A l'annexe C1, le tableau relatif aux canaux de distribution, est supprimé et remplacé par le tableau suivant :

Titres	Services Communautaires	Supports				Canal de de dsitribution communautaire du titre
		Passe Navigo Intégrale	Passe Navigo Imagin'R	Passe Navigo	Passe spécifique	Courrier
Orange hebdo	GRC souscription			X		
Orange mensuelle	GRC souscription			X		
Intégrale	GRC - vente et SAV	X				X
Imagin'R scolaire	GRC - vente et SAV		X			X
Imagin'R étudiant	GRC - vente et SAV		X			X
CST gratuité	GRC Passe Navigo- Suivi et chargement des droits			X (à compter de mars 2008)		
CST hebdo	GRC Passe Navigo- Suivi et chargement des droits			X (à compter de mars 2008)		
CST mensuelle	GRC Passe Navigo- Suivi et chargement des droits			X (à compter de mars 2008)		
Carte de circulation Police					X (à compter du 1er janvier 2009)	
	Canal de distribution supports	Passe Navigo Intégrale	Passe Navigo Imagin'R	Passe Navigo	Passe spécifique	
	Internet		X(SAV)	X	Cf. dispositions spécifiques	
	Courrier	X	X	X	Cf. dispositions spécifiques	

GRC : Gestion de la Relation Client

ARTICLE 6. MODIFICATION DE LA CHARTE NAVIGO

L'annexe C10 du contrat, relative à la Charte du système de télébillétique Navigo, est supprimée et remplacée par l'annexe 1 du présent avenant.

ARTICLE 7. FICHES PROJETS D'INVESTISSEMENTS PRIORITAIRES

L'annexe D2 est modifiée comme suit :

La phrase « Cette annexe sera élaborée après le premier comité de suivi Investissement. » est supprimée.

La phrase « Les fiches projets d'investissements prioritaires font l'objet d'un examen lors du comité de suivi investissement permettant notamment de fixer conjointement les objectifs de réalisation et le mécanisme d'incitation pour l'année suivante. » est ajoutée.

L'annexe 2 du présent avenant est ajoutée à l'annexe D2 du contrat.

ARTICLE 8. MODELES DE REMBOURSEMENT DES CHARGES A L'EURO-L'EURO

A la fin de l'annexe E8 relatif aux principes de calcul de la taxe professionnelle et des taxes foncières payées par la SNCF pour ses activités et domaines est complété comme suit :

Modèle de justificatifs de remboursement des taxes réparties Transilien

Les modèles de justificatifs des taxes autres que la taxe professionnelle sont annexés au contrat.

A ce titre, l'annexe E8 est complété comme suit :

Taxe foncière sur les éléments bâtis

	SNCF	Transilien
Surface des bâtiments		
Clé de répartition		
Montant		

Taxe foncière sur les éléments non bâtis

	SNCF	Transilien
Surface des terrains		
Clé de répartition		
Montant		

Autres impôts et taxes : TEOM, Taxe d'habitation, Taxe balayage, Taxe sur les logements vacants SNCF

	SNCF	Transilien
Surface des bâtiments		
Clé de répartition		
Montant		

Taxe sur les bureaux

	SNCF	Transilien
Effectifs des directions		

centrales		
Clé de répartition		
Montant		

Taxe sur les Véhicules de Tourisme de Société

	SNCF	Transilien
% du parc de véhicules affectés		
Clé de répartition		
Montant		

Redevance audiovisuel

	SNCF	Transilien
% de télévision par activité		
Clé de répartition		
Montant		

Organic et IFA

	SNCF	Transilien
Chiffres d'affaires		
Clé de répartition		
Montant		

EPSF

	Transilien
Péages hors RCE	
Taux EPSF	
Montant	

ARTICLE 9. MONTANT FORFAITAIRE DE LA REMUNERATION SPECIFIQUE DES CARTES ORANGES SOUDEES

L'article 44-2-4/ du contrat est supprimé est remplacé par la disposition suivante :
« La contribution forfaitaire C14 constitue la rémunération spécifique cartes oranges soudée.

Le montant forfaitaire C14, exprimé en M€ HT 2007, s'établit à :

2008	2009	2010	2011
8 M€	8 M€	7,9 M€	7,9 M€

Le principe d'actualisation est identique à C11. »

ARTICLE 10. MODIFICATION DES CLES DE REPARTITION

Le tableau figurant au point 7 « Cartes Améthyste gratuite, demi tarif et Emeraude de l'annexe 2 relative aux « clés de répartition des recettes directes pour les titres communs » est supprimé et remplacé par le tableau suivant à compter du 1^{er} janvier 2009 :

	AMETHYSTE GRATUITE			AMETHYSTE 1/2 TARIF		
	SNCF	RATP	OPTILE	SNCF	RATP	OPTILE
75	0,204	0,796	0			
92	0,174	0,826	0			
93	0,12	0,847	0,033			
94	0,182	0,818	0			
78	0,714	0,286	0	0,714	0,286	0
91	0,396	0,604	0	0,396	0,604	0
95	0,638	0,362	0	0,638	0,362	0
77	0,638	0,362	0	0,714	0,286	0
EMERAUDE	0,019	0,981				

Fait à Paris, le

La directrice générale du STIF

Le président de la SNCF

Sophie MOUGARD

Guillaume PEPY

TRANSPORTS PUBLICS D'ÎLE-DE-FRANCE

Charte du système télébillettique Navigo

/-/-/

PREAMBULE

Par décision du 8 juillet 1999, le Syndicat des transports d'Île-de-France, Autorité organisatrice des transports publics d'Île-de-France, a engagé la généralisation de la télébillettique sur le réseau de transport relevant de sa compétence.

Le système télébillettique d'Île de France inhérent est appelé système Navigo.

En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports, le STIF est garant de la sécurité et de l'interopérabilité de ce système tant vis à vis des éléments internes au système Navigo que vis à vis d'éléments externes (gestion d'interfaces avec d'autres systèmes billettiques non franciliens ou avec des services autres que le transport collectif). Pour cela en étroite collaboration avec les exploitants des réseaux de transports collectifs franciliens et Adhérents à la présente Charte, le STIF établit les règles communautaires fonctionnelles, techniques et de sécurité pour assurer le bon fonctionnement du système Navigo dont la mise en œuvre relève de la responsabilité des exploitants.

CHAPITRE I – OBJET DE LA CHARTE

Article 1 – Périmètre et caractéristiques du système Navigo ¹

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

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

Le système Navigo se compose des éléments suivants :

- Les produits Navigo (matériels et logiciels), utilisés par les usagers :
 - tout "support Navigo", correspondant aux différents composants électroniques ou logiciels contenant les droits et titres de transport des usagers (exemple : passe Navigo) ;
 - tout équipement ayant pour fonction de lire, valider, vendre, contrôler, opérer une action de SAV sur un support Navigo ;
 - tout module de sécurité correspondant aux différents composants électroniques contenant les secrets Navigo, c'est-à-dire les clés de chiffrement de l'application télébillettique francilienne.
- Les différents systèmes informatiques et de télécommunications (matériels et logiciels) mis en œuvre et utilisés par les Adhérents et traitant des données Navigo (données usagers, données supports, données de validation, données de vente, données de contrôle, données de SAV, données de supervision...).
- Les référentiels d'interopérabilité de Navigo contenant les règles techniques et fonctionnelles communes de Navigo destinés à assurer l'interopérabilité :
 - le RCTIF ;
 - le RTTIF.
- Les moyens en personnels et les procédures pour :
 - les processus d'achat des différents produits Navigo (cartes et SAM) et des éléments des systèmes d'information et de télécommunication dédiés à Navigo ;
 - la mise en œuvre du système Navigo (spécifications, développements, recette) ;
 - l'exploitation et la maintenance des différents équipements et systèmes informatiques et de télécommunications Navigo ;
 - la gestion des opérations inhérentes au cycle de vie des supports et modules de sécurité Navigo (fabrication, personnalisation, transfert, stockage, distribution, utilisation, destruction) ;
 - le traitement des données à caractère personnel ;
 - la lutte contre la fraude (contrôle, mise en opposition...) ;
 - le traitement des évolutions du système Navigo.

¹ Navigo est une marque du STIF

Article 2 - Objet

Afin d'organiser la sécurité et l'interopérabilité du système Navigo, la présente Charte fixe les modalités :

- de pilotage et de coordination du système Navigo (Chapitre II) ;
- de définition et d'application des règles d'élaboration et de mise en œuvre du système Navigo (Chapitre III) ;
- de contrôle du système (Chapitre IV) ;
- de traitement des incidents pouvant avoir une portée communautaire (Chapitre V).

Article 3 - Définitions

« Adhérent » : Toute personne morale ayant, au travers d'un contrat avec le STIF, à mettre en œuvre et exploiter tout ou partie du système Navigo pour la réalisation de ses activités.

« Charte » : désigne la présente Charte du système télébilletique NAVIGO

« Titre de transport » : Un titre de transport est la combinaison d'un droit à utiliser les transports collectifs sur un périmètre géographique et temporel donné, d'un profil et d'un tarif.

« Produit tarifaire » : Un produit tarifaire est la matérialisation d'un titre de transport sur un support papier, magnétique ou télébilletique. Le nom du produit tarifaire est l'association du nom du titre et du nom du support.

« RCTIF » : Le Référentiel Commun Télébilletique Île-de-France définit les contraintes techniques des produits Navigo en termes de communication entre l'équipement et le support. Il est constitué de l'ensemble des spécifications techniques, permettant d'assurer l'interopérabilité face aux clients, complétées par la description des tests de conformités et des exigences contractuelles et procédurales. Le RCTIF s'appuie sur les normes et standards en vigueur.

« RTTIF » : Le Référentiel Traitement Titres d'Île-de-France définit :

- le codage des données sur les supports ;
- les règles de traitement de ces données lors des opérations de validation, de vente, de contrôle, de SAV ;
- les formats des listes d'échanges de données entre les différents systèmes d'information :
 - liste noire, correspondant à la liste des supports et titres à invalider suite au constat d'une fraude ou de perte et vol ;
 - liste d'invalidation, correspondant à la liste des supports et titres invalidés par les équipements de validation par mise en application de la liste noire ;
 - liste verte, correspondant à la liste des droits et profils à charger sur les supports lors de leur présentation sur un appareil de vente ;
 - liste de rechargement, correspondant à la liste des droits et profils chargés sur les supports par la mise en application de la liste verte par les appareils de vente ;
 - liste des ventes, correspondant à la liste des droits et profils chargés, supprimés ou annulés sur les supports par les appareils de vente ;
 - liste blanche, correspondant à la liste des titres chargés sur les supports en circulation.

Le RTTIF s'appuie sur les normes et standards en vigueur.

CHAPITRE II – MODALITES DE PILOTAGE ET DE COORDINATION DU SYSTEME Navigo

Article 4- Le comité de sécurité Navigo et le comité d'interopérabilité Navigo

Le comité de sécurité Navigo et le comité d'interopérabilité Navigo sont deux comités indépendants.

Le comité de sécurité Navigo est l'organe de pilotage et de coordination de la sécurité du système Navigo.

Le comité d'interopérabilité Navigo est l'organe de pilotage et de coordination de l'interopérabilité du système Navigo.

4.1 – Constitution des comités

4.1.1 Composition

Les membres des comités sont :

- le STIF,
- la RATP,
- la SNCF,
- l'association OPTILE mandatée par ses membres

4.1.2 Représentation des membres dans les comités

Tout Adhérent à la Charte est membre des comités visés dans la présente Charte.

Le STIF, la RATP, la SNCF et l'association OPTILE désignent respectivement leurs représentants pour siéger dans chaque comité. Un seul et même représentant peut être désigné pour siéger aux deux comités. En cas de vacance, un nouveau représentant est désigné dans les meilleurs délais.

4.2 – Missions du comité de Sécurité

Le comité de sécurité a pour mission :

- d'évaluer les risques, et les besoins de sécurité du système Navigo ;
- de définir les règles minimales de sécurité du système Navigo ;
- d'évaluer et d'améliorer ces règles ;
- de gérer les incidents à portée communautaire.

4.3 – Missions du comité d'interopérabilité

Le comité d'interopérabilité a pour mission :

- d'élaborer le RCTIF ;
- d'élaborer le RTTIF ;
- d'émettre des propositions et de donner son avis sur le respect de l'interopérabilité par les Adhérents à la présente Charte ;
- de gérer les incidents à portée communautaire.

Le comité d'interopérabilité s'articule autour de deux commissions qui lui sont rattachées : commission RCTIF et commission RTTIF.

4.4 – Organisation des comités

Le STIF préside le comité de sécurité Navigo et le comité d'interopérabilité Navigo.

Chaque représentant des membres bénéficie d'une voix délibérative.

Les décisions sont prises à l'unanimité. En cas de désaccord, le STIF décide en dernier ressort après justification sur la base des exigences de la politique tarifaire des transports collectifs franciliens qu'il décide et des impératifs de sécurité du système NAVIGO.

Dans le cas où les décisions prises conduisent à des engagements nouveaux par rapport aux engagements pris par les Adhérents dans les contrats, conclus avec le STIF, régissant les modalités relatives à l'exploitation des services de transport, Les conséquences financières de ces nouveaux engagements font l'objet d'un avenant aux contrats précités.

Les comités se réunissent au moins une fois par semestre. Ils se réunissent, en outre, sur convocation du STIF, éventuellement à la demande d'un des membres, et en cas de crise.

Sur demande de l'un des membres et avec l'accord du STIF, des experts peuvent participer aux réunions des comités.

Pour le bon fonctionnement des comités, chaque membre collabore activement :

- en communiquant à toutes les parties toutes les informations, documents, renseignements et éléments existants qui pourraient être utiles à l'accomplissement de sa mission d'analyse ;
- en contrôlant de manière régulière la mise en œuvre des exigences minimales de sécurité, du RCTIF et du RTTIF par lui-même et par les personnes qu'il a autorisées à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du système Navigo ;
- en participant à chaque réunion des comités.

Chaque membre a la responsabilité du personnel et des moyens matériels qu'il met à disposition des comités.

Article 5 - Responsabilité des Adhérents à la Charte Navigo

Les Adhérents :

- intègrent des dispositions relatives au respect des engagements et exigences de la présente Charte dans les contrats qu'ils passent avec toute personne, physique ou morale, pour l'autoriser de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre d'un élément du système Navigo ;
- communiquent au STIF le nom d'un interlocuteur unique pour les questions de sécurité d'une part et de l'interopérabilité d'autre part ;
- communiquent à chaque personne morale à qui ils confient, de quelque manière que ce soit, tout ou partie du système Navigo toutes les informations, tous les documents, renseignements et éléments existants qu'elles ont à connaître pour respecter les exigences de la présente Charte ;
- participent directement ou par l'intermédiaire de leur mandataire à la rédaction des documents techniques et fonctionnelles dont ils ont la responsabilité au sein des comités après décision desdits comités ;
- sont responsables des incidents à portée communautaire détectés dans leurs propres applications du système Navigo ou dans les applications du système Navigo par les personnes qu'ils ont autorisé à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du système Navigo. Dans ce cadre, le STIF est subrogé dans les droits des Adhérents pour l'ensemble des préjudices que peuvent entraîner pour les autres

Adhérents les incidents à portée communautaires précités. Lorsque le STIF perçoit une indemnisation, le STIF et les Adhérents ayant subi un préjudice concluent dans les meilleurs délais un accord sur la rétrocession à ces Adhérents, à proportion de leur préjudice, des sommes ainsi perçues par le STIF.

- avertissent le STIF de tous incidents à portée communautaire mentionnés au point ci-dessus ;
- avertissent le STIF de tout projet d'évolution ayant un impact communautaire d'un élément du système Navigo, et de la date souhaitée de sa mise en œuvre ;
- facilitent le contrôle des Organismes de contrôle.

Article 6 - Rôle particulier du STIF

Le STIF :

- préside les comités et décide en dernier ressort ;
- arrête la liste des membres des comités ;
- assure le secrétariat des comités (rédaction et envoi des convocations et des ordres du jour, réservations des salles de réunion, rédaction et envoi des comptes-rendus de réunion...) ;
- détient les noms des Adhérents à la présente Charte, et le contrat contenant leur engagement d'adhérer à la Charte;
- détient les versions officielles successives de l'ensemble de la documentation communautaire de gestion de la sécurité et de l'interopérabilité du système billettique Navigo et assure leur diffusion aux membres dans le respect des règles de confidentialité établies ;
- rédige les documents communautaires qui sont sous sa responsabilité et approuve l'ensemble des documents communautaires ;
- contrôle ou fait contrôler le respect des règles minimales de sécurité, la bonne application du RCTIF et du RTTIF par les Adhérents (plan de contrôles programmés, contrôles spécifiques en cas d'incidents à portée communautaire) ;
- si nécessaire, se fait assister d'experts ;
- déclenche le « Plan d'Urgence » en cas d'incident à portée communautaire (article 13).

CHAPITRE III – MODALITES DE DEFINITION ET D'APPLICATION DES REGLES D'ELABORATION ET DE MISE EN ŒUVRE DU SYSTEME Navigo

Article 7 – Définition des règles de Sécurité du système Navigo

Les règles de sécurité sont définies dans un Cahier des « Exigences minimales de sécurité du système Navigo ».

7.1 – Cahier des « Exigences minimales de sécurité »

Le Cahier des « Exigences minimales de sécurité » définit les « outils » permettant de limiter les risques en assurant la maîtrise des entités, des processus et des acteurs, des objets sensibles, du fonctionnement communautaire. Il décrit notamment :

- les fonctions de gestion de la sécurité du système billettique ;
- la gestion des secrets (documentation sensible et clefs cryptographiques) ;
- la gestion du cycle de vie des supports ;
- la gestion des équipements sensibles (notamment ceux de vente) ;
- les responsabilités des différents Adhérents en fonction de leur périmètre d'activité (validation, vente, gestion des secrets...).

Le Cahier des « Exigences minimales de sécurité » du système Navigo est défini et validé par le Comité de sécurité Navigo. Il constitue le document de référence en matière de sécurité.

Une première version du Cahier des « Exigences minimales de sécurité » a été élaborée par le STIF en collaboration étroite avec RATP, SNCF et OPTILE en 2002. Elle a permis de mettre en œuvre le système Navigo sur la base d'outils et de procédures assurant la bonne gestion de sa sécurité.

Ce Cahier des « Exigences minimales de sécurité » sera amené à évoluer pour s'adapter aux nouveaux besoins ou aux nouvelles contraintes du système Navigo. Toute évolution est réalisée sous l'égide du Comité de Sécurité Navigo qui peut décider de créer un groupe de travail spécifique composé par les membres du comité de sécurité et dont l'objet vise à préparer le cadre de ces évolutions.

Ce document est diffusé par le STIF aux membres du comité de sécurité, et transmis, au moins pour partie, par ceux-ci, sous leur responsabilité, aux personnes ayant à en connaître et qu'ils ont chacun autorisées à participer à la mise en œuvre du système télébillettique Navigo.

Il en va de même de chaque nouvelle évolution ultérieure.

7.2 – Application des règles de sécurité du système Navigo

Tout Adhérent respecte le Cahier des « Exigences minimales de sécurité » au travers des « Spécifications opérationnelles du système Navigo » qu'il définit sous sa propre responsabilité.

Les « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo » constituent une description des règles et des procédures internes de mise en œuvre du Cahier des « Exigences minimales de sécurité » par chaque Adhérent à la présente Charte. Elles sont établies en tenant compte du périmètre d'activité de l'Adhérent.

Toute évolution des « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo » relève de la responsabilité de chaque Adhérent.

Chaque Adhérent remet au STIF, à titre confidentiel, ses propres « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo », et celles des personnes qu'il a

autorisées à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du Système Navigo. Certains documents, en raison du niveau élevé de confidentialité ne peuvent être remis au STIF, ils seront consultables lors des contrôles prévus dans la présente Charte. Toutefois chaque Adhérent indiquera dans ses « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo » la liste de l'ensemble des documents non remis.

Il en va de même de chaque nouvelle version.

7.3 - Délai d'entrée en vigueur des décisions

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

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

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

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

8.1 - Périmètre de l'interopérabilité Navigo

L'interopérabilité Navigo s'articule autour :

- Du Référentiel Commun Télébillettique Île-de-France (le RCTIF) :
Ce référentiel est constitué par les spécifications techniques d'interopérabilité des équipements Navigo et des supports. Elles ne portent que sur les spécifications techniques du dialogue équipement – support. Elles se limitent aux exigences techniques d'échanges sécurisés de données entre le support sans contact et l'équipement de lecture. Elles ne concernent donc pas le fonctionnement intrinsèque de l'équipement.
- Du Référentiel Traitement Titres d'Île-de-France (le RTTIF) :
Le RTTIF décrit règles communes de traitements des données Navigo et notamment :
 - le codage des contrats, des profils sur les supports ;
 - le traitement des supports lors des opérations de validation et de vente ;
 - le format des listes de données échangées entre les différents systèmes ;
 - les spécifications techniques des supports répondant aux exigences fonctionnelles définies par le STIF.

8.2 - Produits télébillettiques concernés par le RCTIF

Les produits Navigo sont dans leur ensemble concernés par le RCTIF.

La conformité au RCTIF des produits, proposés par les industriels aux Adhérents, est contrôlée par des Organismes de contrôle indépendants avant leur mise en service, dans les conditions définies aux articles 11 et 12 et selon les principes suivants :

- en cas de contrat de mise au point d'un produit avant fabrication pour le compte d'un Adhérent, le contrôle de conformité au RCTIF s'effectue dès la mise au point du produit et avant sa fabrication en série voire, au plus tard, avant sa première mise en service ;
- en cas d'achat de produits existants (mis préalablement sur le marché), toute commande d'un Adhérent ne concerne que des produits conformes RCTIF.

Le choix des produits ou leur mise en service est du seul ressort de l'Adhérent. De plus, chaque Adhérent peut définir des fonctionnalités supplémentaires spécifiques, ou accepter des fonctionnalités supplémentaires proposées par les fournisseurs, sous réserve que ne soient altérées ni les fonctionnalités d'interopérabilité du RCTIF ni la sécurité du système télébillettique.

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

8.3 – Elaboration du RCTIF

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

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

8.4 - Evolution du RCTIF

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

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

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

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

8.5 – Elaboration du RTTIF

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

8.6 - Evolution du RTTIF

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

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

8.7 - Validation et suppression des versions du RCTIF/RTTIF

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

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

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

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

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

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

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

La mise en œuvre des stipulations de la présente Charte, du RCTIF, du RTTIF nécessite la mise en œuvre d'actions spécifiques par les Adhérent et notamment :

- en intégrant dans leurs marchés les obligations découlant de la présente Charte et les exigences techniques du RCTIF et du RTTIF ;
- en installant et ne mettant en service que des unités de produits conformes au RCTIF ;
- en vérifiant la bonne prise en compte des exigences techniques du RTTIF par les systèmes mis en œuvre par la validation des spécifications et par la prononciation de la recette de chaque système.
Au travers de cette procédure, les Adhérents sont responsables du respect des règles d'interopérabilité du RTTIF par leurs fournisseurs.
- en exploitant chaque unité de produit dans le respect de la conformité au RCTIF et au RTTIF : à savoir, maintenir conforme le produit dans le respect des exigences d'interopérabilité ;

et plus particulièrement pour le RCTIF :

- en respectant les règles du RCTIF en matière de consultation de fournisseurs telles qu'elles figurent en annexe : toute autre spécification particulière à un ou plusieurs Adhérent(s) n'entre pas dans le cadre du RCTIF et entre uniquement dans le processus d'achat spécifique à chaque Adhérent ;
- en demandant à leurs fournisseurs :
 - soit, en cas de mise au point préalable de prototype, de faire contrôler la conformité des produits de télébilletique dès leur mise au point et de fournir le certificat de conformité au RCTIF ;
 - soit, en cas d'achat de produits finis de fournir, préalablement à la mise en service, un certificat de conformité au RCTIF en vigueur ;
 - de respecter l'ensemble des contrôles qui permettent de constater l'état de conformité au RCTIF ;
- en respectant les décisions de contrôle de conformité au RCTIF selon les conditions suivantes :
 - la décision afférente au contrôle de conformité d'un produit est opposable à chaque Adhérent ayant mis en service ledit produit. Chaque Adhérent est responsable devant le STIF du bon traitement des évolutions assurant la

-
- conformité au RCTIF du produit qu'il a mis en service et ce même si un autre Adhérent utilise ce même produit ;
- la décision de conformité d'un produit doit être obtenue par l'Adhérent avant toute mise en service dudit produit ;
 - en respectant toute décision de retrait de la conformité d'un produit dès qu'ils en ont été avertis, à savoir :
 - en n'achetant plus, dans le futur, des unités du produit, objet du retrait, pour l'utilisation télébillettique en Île-de-France,
 - en vérifiant si les unités du produit qu'ils ont acquises antérieurement à la décision de retrait de conformité, sont bien conformes,
 - en n'utilisant plus les unités du produit qui se seraient avérées non conformes, suite aux vérifications effectuées après le retrait ;
 - en permettant l'accès le plus large à tout élément technique ou document lors de la visite de l'Organisme de contrôle mandaté par le STIF en cas de procédure de contrôle.

CHAPITRE IV – MODALITES DE CONTROLE DU SYSTEME

Article 10 - La responsabilité du contrôle

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

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

Article 11 - Organismes de contrôle

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

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

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

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

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

Article 12 – Portée des contrôles

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

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

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

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

Si l'un des contrôles visés par le présent article fait apparaître un manquement aux dispositions de la présente Charte, l'ensemble des coûts inhérents à une éventuelle adaptation nécessaire du système de l'Adhérent contrôlé relèvent de la responsabilité de cet Adhérent et ne peuvent donner lieu à aucun financement supplémentaire accordé par le STIF.

CHAPITRE V – MODALITES DE TRAITEMENT DES INCIDENTS A PORTEE COMMUNAUTAIRE

Article 13 - Le « Plan d'Urgence »

En cas d'incident à portée communautaire, désigné ci-après « Incident », le STIF déclenche un « Plan d'Urgence », et en fonction de l'Incident soit le Comité de Sécurité soit le Comité d'interopérabilité se transforme en Cellule de Crise et s'adjoint toutes les compétences requises pour régler le problème, notamment en convoquant le (ou les) Adhérent(s) concerné(s).

Article 14 – Contrôles spécifiques en cas d'incident à portée communautaire

Indépendamment de la solution qui aura pu être trouvée en Cellule de Crise, le STIF peut déclencher un contrôle chez l'Adhérent et chez toute personne morale à qui il a confié, de quelque manière que soit, la fourniture de tout ou partie du système Navigo et pour laquelle cet Adhérent est responsable dans les conditions arrêtées à l'article 5 de la Charte. Ce contrôle s'effectue, en une ou plusieurs visite(s) de l'Organisme de contrôle mandatée par le STIF, avec préavis de 48 heures minimum et obligation de l'Adhérent de nommer un interlocuteur pour permettre à l'Organisme de contrôle d'être accueilli et d'assurer sa mission.

L'Organisme de contrôle devra rendre compte de l'Incident auprès du STIF, de l'Adhérent contrôlé et de la Cellule de Crise, en rapportant :

- les causes et conséquences de l'Incident ;
- le niveau de gravité de l'Incident :
 - mineur. Un Incident est mineur lorsqu'il entraîne un dysfonctionnement technique ou sécuritaire du système (ou d'un de ses composants) sans nuire à son exploitation.
Un grand nombre d'Incidents mineurs peut être considéré comme un Incident majeur ;
 - majeur. Un Incident est majeur lorsqu'il entraîne un dysfonctionnement technique ou sécuritaire du système (ou d'un de ses composants) en nuisant à son exploitation sans la bloquer.
Un grand nombre d'Incidents majeurs peut être considéré comme un Incident bloquant ;
 - bloquant. Un Incident est bloquant lorsqu'il entraîne un dysfonctionnement technique ou sécuritaire du système (ou d'un de ses composants) en bloquant son exploitation ;

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

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

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

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

Article 15– Le traitement des Incidents

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

- 1^{ère} étape : le traitement des Incidents est déclenché suite à la demande d'un (ou des) membre(s) du Comité concerné ;
- 2^{ème} étape : le Comité concerné demande des explications à l'Adhérent ou aux Adhérents concerné(s) par l'Incident ;
- 3^{ème} étape : le Comité concerné examine les explications fournies et/ou constate la non-transmission des explications demandées et décide :
- de poursuivre le processus,
 - ou de clore l'Incident ;
- 5^{ème} étape : si le comité décide de poursuivre le processus, le STIF diligente un Organisme de contrôle pour effectuer un contrôle sur les produits et les installations au niveau des éléments concerné(s) et à effectuer des préconisations ;
- 6^{ème} étape : si les résultats du contrôle font ressortir que le (ou les) Adhérent(s) est (sont) à l'origine de l'Incident, le STIF le (ou les) met en demeure de respecter les exigences de contrôle dans le cadre des préconisations de l'Organisme de contrôle, et selon les délais fixés par le STIF et établis sur la base des délais préconisés par l'Organisme de contrôle ;
- 7^{ème} étape : en cas de non-exécution des préconisations dans les délais fixés par le STIF, ce dernier appliquera les sanctions prévues à l'article 20 de la présente Charte.

CHAPITRE VI – DISPOSITIONS DIVERSES

Article 16 - Confidentialité

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

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

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

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

Article 17 - Protection des données à caractère personnel

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

Article 18 – Marque RCTIF

18.1 – Propriété de la marque

Le STIF est titulaire et propriétaire des marques :

- REFERENTIEL COMMUN TELEBILLETIQUE ÎLE-DE-FRANCE, déposée à l'INPI en date du 25 avril 2000, sous le numéro 00 3023735, désignant les produits et services relevant des classes 9, 16, 35, 36, 38, 39 et 42 de la classification internationale des marques, enregistrement publié au BOPI n° 00/39 NL Vol. II du 29 septembre 2000 ;
- RCTIF, déposée en date du 25 avril 2000, sous le numéro 00 3023734, désignant les produits et services relevant des classes 9, 16, 35, 36, 38, 39 et 42 de la classification internationale des marques enregistrement publié au BOPI n° 00/39 NL Vol. II du 29 septembre 2000.

18.2 - Utilisation de la marque par les Adhérents

Pour la mise en œuvre de la présente Charte, les Adhérents à sont autorisés à faire référence aux termes REFERENTIEL COMMUN TELEBILLETIQUE ÎLE-DE-FRANCE et RCTIF :

- dans les documentations techniques ;
- dans les documents de consultation destinés aux fournisseurs ;
- dans les contrats avec les fournisseurs ;
- et plus généralement à tous les échanges utiles à l'interopérabilité du système Navigo.

Article 19 - Propriété et utilisation des documents de sécurité et d'interopérabilité.

Pour éviter toute appropriation indésirable par des tiers, le STIF est déclaré propriétaire des Exigences minimales de sécurité, du RCTIF, du RTTIF, et de toute documentation accessoire à ces documents.

En conséquence, chaque Adhérent à la présente Charte reconnaît que le STIF est propriétaire de tous les droits d'utilisation, d'exploitation, de représentation, de reproduction et de diffusion de chaque version des documents mentionnés au premier alinéa du présent article, et ce :

- pour une durée limitée à la durée de protection légale ;
- envers tout utilisateur des documents précités ;
- envers toute personne, pour tout type de destination concernant directement ou indirectement le transport en Île-de-France.

Il est précisé que tout document d'interopérabilité communiquée au Comité d'Interopérabilité et éventuellement intégrée dans le RCTIF ou dans le RTTIF n'est pas grevée de droits, ni de savoir-faire propriétaire, à l'exception des normes auxquelles il est fait référence dans ces documents. Cette communication relève de la seule responsabilité de celui qui l'effectue auprès du Comité d'Interopérabilité et prend les mesures adéquates pour s'assurer de la transmissibilité des informations auprès du titulaire du droit ou du savoir-faire propriétaire.

Le STIF reconnaît que les Adhérents, dans les respects des clauses de l'article 16 de la Charte, ont des droits d'utilisation, d'exploitation, de représentation, de reproduction et d'intégration, de chaque version des documents mentionnés au premier alinéa du présent article, pour eux-mêmes, dans le cadre d'une concession à titre gratuit. Ils ne peuvent en aucun cas céder ces droits à des tiers.

Article 20 - Sanctions

Le STIF peut faire cesser, avec effet immédiat, l'exploitation de tout produit ou système à l'origine d'un incident bloquant conformément aux articles 14 et 15.

En cas de désaccord entre le STIF et l'un des Adhérents, il sera fait application des dispositions, relatives au règlement amiable des conflits, prévues dans les contrats relatifs aux modalités d'exploitation des services de transport conclus entre le STIF et les Adhérents.

Programme d'investissements 2008-2011

Rénovation des gares



I- Contexte, Politique et impact sur la qualité de service

Depuis une dizaine d'années, la SNCF a engagé un vaste programme de rénovation de ses gares en Ile de France.

La rénovation des gares est réalisée pour procurer plus de confort, de fonctionnalité et d'éclairage dans les gares.

II- Liste et valorisation des projets concernés

Le tableau ci-après récapitule le coût des programmes de rénovation de Transilien, « en coups partis » d'une part, et en nouveaux programmes d'autre part :

Projets	Montants des investissements (M€)			
	SNCF	Subventions STIF	Subventions autres	TOTAL
En coups partis	21,3	1,0	14,5	36,8
Fin du 1er programme des 63 gares cofinancées RIF/ STIF	-	0,4	0,4	0,9
2è Programme et Programme complémentaire cofinancé RIF/SNCF/RFF	10,6	-	10,6	21,2
Transilien + loin 1ère étape (54 gares)	10,0	-	3,0	13,0
Programme des "5 gares +"	0,6	0,6	0,5	1,7
En coups non partis	25,6	10,0	25,8	61,4
Programme cofinancé RIF/SNCF	13,3	-	13,3	26,7
Certification des lignes	1,6	-	-	1,6
Transilien + loin (82 gares)	8,2	-	2,5	10,7
Rénovation des gares des départements de la grande couronne	-	10,0	10,0	20,0
Autres (Crédits délégués aux directeurs de lignes)	2,5	-	-	2,5
TOTAL	46,9	11,0	40,3	98,2

III- Programmes en cours – coups partis –

a. Programme de labellisation Transilien des gares

La création du label qualité Transilien correspondait à une démarche de progrès selon 3 grandes orientations :

- Changer radicalement l'ambiance des trains et des gares ;
- Innover pour faciliter encore plus les déplacements des franciliens ;
- Se rapprocher des voyageurs et des élus locaux pour répondre au mieux à leurs attentes.

La labellisation Transilien des gares s'est faite progressivement depuis 1999.

Sur les 388 gares d'Ile de France, 248 sont actuellement labellisées Transilien, la majeure partie d'entre elles (233 sur 248) étant situées dans les zones de tarification 1 à 5.

Programme d'investissements 2008-2011

Rénovation des gares



b. Programmes de rénovation des gares

Ces investissements concernent principalement la réorganisation des halls des bâtiments voyageurs avec pour objectif l'amélioration de la fonctionnalité des équipements, du confort et de la sûreté des voyageurs, de l'ambiance et bien entendu de l'esthétisme de l'ensemble. Ils peuvent dans certains cas concerner aussi les passages souterrains et les quais et permettre d'améliorer le cheminement des voyageurs.

i. Premier programme de 63 gares, cofinancé STIF/RIF

Le STIF et la RIF ont décidé de financer la rénovation de 63 gares, au titre de l'amélioration de la sûreté puis, pour la RIF, au titre de la qualité du service (rénovation des gares 12^{ème} CPER) :

Pour clore ce programme, il reste 3 gares :

- 1 gare à mettre en service en 2008 ;
- 1 gare à mettre en service en 2009 ;
- 1 projet reste à ce stade sans perspective de rénovation sur la période.

ii. Deuxième Programme, cofinancé RIF/SNCF/RFF

Sur proposition de Transilien (*et en fonction des priorités suivantes : maintien du niveau de qualité, importance du flux de voyageurs, présence de pôles d'échanges importants, projets de mise en accessibilité...*), la RIF finance pour 50% la rénovation de gares supplémentaires.

A ce jour, sur les 33 gares du programme, il y a :

- o 21 gares dont les subventions ont été notifiées ;
 - o 2 gares en attente de notification ;
- Et
- o 4 gares sont terminées ;
 - o 13 gares sont en phase études projet ou appel d'offre ;
 - o 6 gares sont en travaux.

iii. Programme Complémentaire, cofinancé RIF/SNCF

A ce jour, sur les 27 gares du programme, il y a :

- o 17 gares dont les subventions ont été notifiées ;
- Et
- o 7 gares sont terminées ;
 - o 6 gares sont en phase études projet ou appel d'offre ;
 - o 3 gares sont en travaux.

iv. Planning prévisionnel de livraison annuelle de gares du 1er programme et du programme complémentaire

Dans le cadre du contrat 2008-2011, Transilien propose le planning suivant de livraison de gares dont les coups sont partis :

Tous programmes	2008	2009	2010	2011
Nombre de gares à livrer	5	13	9	2

Programme d'investissements 2008-2011

Rénovation des gares



c. Extension du label Transilien à 136 gares (« Transilien + Loin »), 1ère étape

Sur les 388 gares Transilien, 242 gares ont fait l'objet du programme REVITAL (1999/2005). Il restait donc 136 gares non labellisé Transilien à traiter. Ces 136 gares ont été classées en 3 catégories : plus de 500 entrants, de 200 à 500 entrants et moins de 200 entrants.

Sur ces 136 gares, une première étape a été engagée dès 2006 donc l'objectif est de traiter 54 gares de plus de 500 entrants, pour un coût total de 13,8M€ (investissement et exploitation SNCF/RFF).

Une subvention a été notifiée par la RIF pour le financement de ces travaux à hauteur de 3 M€.

Ces gares seront équipées de la même façon que celles du programme REVITAL, y compris les totems RER et les éclairages des plaques « nom de gares » sur les quais, s'il y a lieu.

Dans le cadre du contrat 2008-2011, Transilien propose le planning suivant de livraison de gares dont les coups sont partis :

Programme « Transilien + loin »	2008	2009	2010	2011
Nombre de gares à livrer	20	34	0	0

La deuxième étape (82 gares) est en coups non partis au 31/12/2007.

d. Programme des 5 « gares + »

Il s'agit de rénover 5 gares en articulation avec la politique de la Ville.

Dans le cadre du contrat 2008-2011, Transilien propose le planning suivant de livraison de gares dont les coups sont partis :

Programme « 5 gares + »	2008	2009	2010	2011
Nombre de gares à livrer	0	1	0	0

NOTA : Le respect des délais est fortement tributaire de l'obtention des subventions de l'ANRU.

IV- Nouveaux programmes proposés – coups non partis –

a. Certification des lignes

Transilien a pour ambition d'obtenir à terme la certification sur l'ensemble des lignes de son réseau. Des investissements complémentaires sont nécessaires dans certaines gares pour permettre le respect de critères relatifs à l'information voyageurs (essentiellement des cadres d'affichage et de la signalétique directionnelle).

Le coût de cette remise à niveau est de l'ordre de 1,6 M€.

b. Extension du label Transilien à 136 gares (« Transilien + Loin »), 2ème étape

Même si les 82 gares restantes sont de fréquentation moindre et situées dans des zones plus éloignées (61 gares se situent au-delà de la zone 5), Transilien souhaite éviter de proposer un réseau à deux vitesses et préconise de réaliser un programme allégé de labellisation pour l'ensemble de ces gares :

- Gares de 500 à 200 entrants (37 gares): le coût correspondant est estimé à 6 M€.
- Gares de moins de 200 entrants (45 gares) : les aménagements se limiteraient à une remise à niveau des quais et du bâtiments voyageurs (s'il existe, cf. cas des points d'arrêt), et aux équipements strictement nécessaires pour répondre aux critères de certification (à savoir, signalétique « nom de gare » sur les quais, signalétique de jalonnement, panneaux d'affichage). Le coût correspondant aux aménagements de ces 45 gares est estimé à 4,7 M€.

c. Rénovation des gares des départements de la Grande Couronne

Indépendamment de la labellisation des gares qui serait effectuée dans le cadre de l'opération « Transilien + Loin » citée plus haut, certaines gares situées dans les départements de Grande Couronne de l'Île de France mériteraient de faire l'objet de travaux de rénovation plus importants, d'un coût moyen par gare de l'ordre de 1 M€.

Pour définir les projets à réaliser prioritairement, plusieurs critères ont été pris en compte par Transilien, comme la vétusté de la gare et de ses équipements, l'importance des flux voyageurs, etc.

Un programme de rénovation portant sur un vingtaine de gares des départements de la grande couronne ont été choisies selon les critères cités ci-dessus par Transilien et en accord avec les Directions de Lignes et les Exploitants, qui ont une vision plus proche du terrain.

Ce programme a été établi en ayant également le souci d'assurer un équilibre géographique des gares rénovées.

L'enveloppe financière prévue sur la période 2008-2011 serait de l'ordre de 20 M€. Compte tenu des délais nécessaires pour les études, la passation des marchés, et la réalisation des travaux, les premières mises en service pourraient être envisagées à partir de fin 2010.

d. Les crédits délégués aux directeurs de ligne

Ils concernent l'ensemble des projets dont les crédits sont délégués en régions SNCF et qui sont à l'initiative des directeurs de régions.



V- Système de bonus / malus lié à chaque projet :

a. En coups partis

i. Bonus-malus unitaire sur le programme de rénovation des gares

Ce mécanisme d'incitation est décrit dans le contrat STIF / SNCF 2008-2011, à l'article 55 – Incitation à la réalisation dans les délais des projets d'investissements prioritaires :

« Le montant unitaire du bonus/malus est fixé pour chaque opération individuelle du programme de rénovation des gares (hors programme d'extension du label Transilien), à 3.000 euros HT par mois de retard ou d'avance par gare »

Programme d'investissements 2008-2011

Informations Voyageurs



I- Contexte, politique et impact sur la qualité de service

Les équipements du système Infogare ont pour but d'informer les voyageurs en temps réel sur le trafic ferroviaire en Ile de France, en situation normale comme en situation perturbée. Ce système est installé dans 305 gares de l'Ile de France (en date du 28 février 2007).

Cette action s'inscrit dans la normalisation et l'harmonisation des outils de diffusion de l'information aux voyageurs. Elle permettra de même une homogénéité de l'exploitation du système.

Infogare a été conçu dès 1995. Aujourd'hui, Transilien déploie la version appelée INFOGARE NG, qui permettra la supervision centralisée de l'exploitation et de la maintenance de l'ensemble du système.

II- Liste et valorisation des projets concernés

Le tableau ci-dessous présente la liste des projets associés et leur valorisation en MEur sur la période 2008-2011 :

Projet	Montants des investissements SNCF (en MEur)	Montants des investissements subventionnés (en MEur)	Investissements totaux (en MEur)
En coups partis	6,1	3,6	9,7
Fin du programme RIF/STIF de déploiement Infogare NG dans les 312 gares les plus importantes	-	2,2	2,2
Fin du programme de migration ACSIA vers SORIDIS	5,0	-	5,0
Fin du programme éclairage Plaques de quais (RIF/STIF)	-	0,3	0,3
Remplacement des téléaffichages obsolètes	0,3	0,1	0,4
Fin de programme de déploiement infosonore dans MI79 ligne B	-	0,3	0,3
Equipement SIVE des VB2N et RIB RIO rénovées	0,2	0,8	1,0
Point d'Informations Voyageurs Ile de France (PIVIF) Invalides	0,6	-	0,6
En coups non partis	11,0	44,3	55,3
Amélioration des fonctionnalités des téléaffichages dans certaines gares	-	2,4	2,4
Equipements des gares de grande couronne en SIV	-	6,7	6,7
Migration Infogare sur nouvelles technologies et nouvelles fonctionnalités	-	26,2	26,2
Point d'Informations Voyageurs Ile de France (PIVIF)	6,0	-	6,0
Installation de nouvelles sonorisations et fonctionnalités dans les gares	-	9,0	9,0
Autres (Crédits délégués aux directeurs de lignes)	5,0	-	5,0
TOTAL	17,2	47,8	65,0

III- Programmes en cours – coups partis –

a. Fin du programme RIF/STIF de déploiement Infogare NG dans les 312 gares les plus importantes

Le schéma directeur de l'Infogare date de 2001.

Au 28 février 2007, les gares sont équipées suivant la répartition suivante, par régions SNCF :

Infogare / Région SNCF	Nombre de gares
Paris Est	25
Paris Nord	77
Paris Saint-Lazare	77
Paris Rive Gauche	84
Paris Sud-Est	42
Total	305

Sur la période 2008-2011, Transilien finalisera la mise en place des écrans Infogare dans 7 gares de la ligne J (St Lazare), ce qui porte le programme à un total de 312 gares équipées.

b. Fin du programme de migration ACSIA vers SORIDIS

Sous le même nom « Infogare », il existe aujourd'hui deux types de systèmes : l'un créé à l'origine il y a 10/15 ans, et l'autre plus récent.

L'objectif de la migration vers un système technique unique est d'adapter la production aux attentes des voyageurs et de l'Autorité Organisatrice : la rendre plus simple, plus robuste et plus économique et progresser sur les fondamentaux de service (informations multimodales, sur portables...). Le système Infogare retenu est géré de façon centralisée, il est plus fiable et l'homogénéité du système permet d'en optimiser la maintenance et l'exploitation.

Sur le plan technique, la migration nécessite la modification de plusieurs types d'installations : réseaux, moniteurs, serveurs, adaptation des locaux techniques.... Sur le plan opérationnel, la migration est plus ou moins complexe suivant la gare concernée (fréquentation, ouverture...), le type de travaux à réaliser dans la gare (travaux avec ou sans second œuvre, dépose de l'existant, remise à niveau de l'ensemble du réseau...), mais aussi des autres projets prévus sur cette même gare, qui peuvent représenter un goulet d'étranglement.

La migration de système est un projet qui porte sur un total de 64 gares.

Pour la part système, les installations des lignes B et D sont terminées. Les gares de la ligne C sont en cours et seront terminées avant fin 2008.

Au total, et après migration des 64 gares, 312 gares seront donc uniformément équipées du même système.

c. Point Information Ile de France d'Invalides

Cf. ci après, point d. des investissements dits « coups non partis »

IV- Nouveaux programmes proposés – coups non partis –

a. Amélioration des fonctionnalités téléaffichage dans certaines gares

Transilien a pour objectif d'améliorer le téléaffichage dans certaines gares sur la période 2008-2011 par des écrans permettant une information plus complète, notamment par l'affichage des dessertes...

Le coût unitaire de chaque projet est de 100 K€ à 150 K€ pour les gares dites simples (sans correspondance), voire 300 K€ pour les gares dites de têtes de ligne ou complexes (avec correspondances). Ce projet pourrait concerner 15 à 20 gares, dont la liste est à définir.

b. Equipements des gares de grande couronne en Système d'Information Voyageurs (SIV)

Dans la continuité du programme de déploiement Infogare, Transilien souhaite élargir la mise en place de système d'information voyageur sur la grande couronne.

Ce projet vise à équiper les gares de grande couronne d'écrans Infogare. Cependant, les sites concernés ne disposent d'aucune infrastructure préalable à la mise en place de ces équipements. Ainsi, la mise en place de balises de suivi des trains, nécessite des études et des interventions sur des équipements de signalisation. Ces interventions s'inscrivent dans des process spécifiques d'installations de sécurité et non pas simplement de prestations télécoms. De plus, ces équipements sont souvent liés à des projets sous MOA RFF.

Le projet vise ainsi à équiper une trentaine de gares (notamment sur la ligne P), principalement à partir de 2010, compte tenu de la complexité des travaux, et des délais d'études et de réalisation des travaux.

c. Migration Infogare sur nouvelles technologies et nouvelles fonctionnalités

Depuis l'origine, les écrans Infogare installés dans les gares fonctionnent avec une technologie vidéo (principe du tube cathodique). Cette technologie a été d'un très bon rapport qualité / prix compte tenu des exigences demandées à de tels supports d'informations dans leurs conditions d'exploitation en milieu ferroviaire (météo, perturbations électromagnétiques, poussière...). La majorité des producteurs d'écrans ne fournissent plus ce type de technologie, ni les pièces détachées associées. Transilien devra moderniser son parc d'écrans et contribuer à l'amélioration de l'image du transport en Ile de France.

A l'intérieur des gares ou dans les zones très protégées, Transilien pourrait installer des écrans à base de technologie TFT (écrans plats LCD). Pour l'extérieur, la technologie n'est pas choisie, mais un « état de l'art » est actuellement en cours pour connaître les technologies actuelles et futures. En effet, l'adaptation des écrans plats LCD au milieu ferroviaire, prévu initialement pour des usages domestiques reste coûteuse et risquée quand à leur pérennité

Fin 2008, Transilien proposera une démarche d'équipement des gares :

- Pour les parties protégées (intérieur) ;
- Pour les parties non protégées de la gare (extérieur), si les solutions techniques sont disponibles et en fonction des résultats de l'étude en cours.

d. Optimisation et amélioration de la diffusion de l'information voyageurs en gare

Les points d'information voyageurs Ile de France (PIVIF) assurent l'information des voyageurs en gares en situation normale et perturbée via plusieurs canaux, dont principalement la sonorisation.

Transilien propose d'optimiser et d'améliorer la diffusion de l'information aux voyageurs en gare par deux types d'investissements :

- L'un consiste à réorganiser et optimiser les PIVIF existants et à installer les structures et équipement adéquats ;
- L'autre consiste à déployer de nouvelles fonctionnalités sur la sonorisation existante dans les gares déjà équipées et à équiper la sonorisation dans les gares qui ne le sont pas encore.

i. Optimisation et réorganisation des Points d'Information Voyageurs Ile de France (PIVIF)

Il s'agit de regrouper les 70 PIVIF en une trentaine de PIVIF ; les centres seront choisis courant 2008.

Les PIVIF actuels ont des zones d'intervention compliquées et trop restreintes qui rendent difficile la diffusion de l'information aux voyageurs en situation perturbée. Les futurs PIVIF seront plus importants, ils auront des responsabilités élargies en termes de périmètre de gares mais aussi d'amplitude horaire. Les agents de ces centres auront pour seule mission de faire de l'information pour les voyageurs Transilien alors qu'aujourd'hui, ils sont souvent « partagés » avec des missions de gestion des circulations.

L'investissement pour chaque futur centre est estimé entre 2 MEur et 2,5 MEur en fonction de la configuration du site (aménagement des locaux, connexion réseaux et organisation). Il comprend des travaux de bâtiment, des travaux télécom et informatique et de mise à niveau d'équipement de sonorisation.

Pour l'instant, le PIVIF d'Invalides est en coup parti pour 0,6 MEur et 6,0 MEur sont proposés sur la période des 4 ans à venir pour la mise en place de PIVIF « élargis ».

ii. Installation de nouvelles sonorisations et fonctionnalités dans les gares

Transilien présente un projet relatif aux systèmes de sonorisation des gares.

Les finalités de ce projet sont de :

- Permettre une meilleure organisation de la production de l'information voyageurs ;
- Equiper les gares non encore sonorisées sur toute l'Ile de France (environ 100 gares) ;
- Ajouter des fonctionnalités aux systèmes existants : prise de parole à distance, déclenchement d'une annonce depuis un terminal mobile, diffusion d'annonces multilingues...

Transilien propose de procéder à l'implémentation (pour les gares non équipées) ou au remplacement des baies de sonorisation des gares (pour les gares équipées) par des systèmes modernes connectées à un réseau informatique IP, tout en laissant en place les éléments de diffusion de l'information sonore (lignes de son, hauts parleurs).

La prise de parole à distance permettra de revoir et d'assouplir les circuits de distribution de l'information voyageurs en renforçant les compétences des PIVIF et des Centres Opérationnels Transilien (COT). De plus, l'utilisation d'un support de transmission sur la base du protocole IP laisse supposer un affranchissement des structures des réseaux et une plus grande facilité

Programme d'investissements 2008-2011

Informations Voyageurs



d'adaptation entre le point de d'émission d'un message (PIVIF/COT) les points de diffusion 5Gares), (adaptabilité à la CCR)

Enfin, le déclenchement d'annonces depuis un terminal mobile permettra aux agents d'accueil de remplir leurs missions de service auprès de la clientèle en s'affranchissant des contraintes techniques.

Le périmètre retenu pour ce projet concerne toutes les gares de l'Île de France, y compris les points d'arrêt non gérés.

Les coûts estimés de ce projet sont de 1,5 MEur en 2009, 3,0 MEur en 2010 et 4,5 MEur en 2011.

Le programme sera détaillé à l'occasion de la présentation du dossier au STIF d'ici fin 2009.

e. Les crédits délégués aux directeurs de ligne

Ils concernent l'ensemble des projets dont les crédits sont délégués en régions SNCF et qui sont à l'initiative des directeurs de régions.

V- Système de bonus / malus lié à chaque projet :

Ce mécanisme d'incitation est décrit dans le contrat STIF / SNCF 2008-2011, à l'article 40 – Dispositif d'incitation à la réalisation d'investissements considérés comme prioritaires par le STIF :

« Afin d'inciter la SNCF à réaliser les investissements considérés comme prioritaires par le STIF dans un délai conforme à celui prévu par le calendrier prévisionnel du PQI, un mécanisme de bonus/malus est mis en place à l'issue des études nécessaires au choix technologique, qui devront être menées en 2008 pour les investissements d'information dynamique (renouvellement des écrans et extension de l'équipement aux gares de grande couronne)».

I- Contexte, politique et impact sur la qualité de service

L'accessibilité de tous aux services de transport s'inscrit dans le cadre de la loi du 11 février 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées ».

La mise en accessibilité des gares Transilien fait partie des priorités de la SNCF et des financeurs STIF et Région Ile de France.

C'est ainsi qu'un réseau de référence de 189 gares à rendre accessibles avait été proposé en avril 2004 conjointement avec une démarche pour expérimenter des solutions à l'accessibilité des trains (problème de l'interface quai/train).

Ces projets apporteront de la mobilité et du confort dans le déploiement à l'attention des PMR et permettront aux PMR l'accessibilité des quais des gares en toute autonomie.

Le schéma directeur régional d'accessibilité (SDRA) - piloté par le STIF - qui doit valider le cahier des préconisations commun à RFF & Transilien SNCF pour l'aménagement des gares et confirmer la liste des 206 gares à rendre accessibles avec un calendrier de mise en oeuvre, devrait être connu en décembre 2008.

II- Liste et valorisation des projets concernés

Le tableau ci-dessous présente la liste des projets associés et leur valorisation en MEur sur la période 2008-2011 :

Projet	Montants des investissements SNCF (en MEur)	Montants des investissements subventionnés (en MEur)	Investissements totaux (en MEur)
En coups partis	3,5	30,4	33,9
Schéma Directeur Accessibilité	-	13,4	13,4
Fin de déploiement des SAS PMR	-	3,9	3,9
Régénération des escaliers mécaniques	0,3		0,3
Equipements pour accessibilité PMR des VB2N rénovées	3,3	13,0	16,3
En coups non partis	-	77,8	77,8
Schéma Directeur Accessibilité et Gares desservies par la NAT	-	65,0	65,0
Régénération des escaliers mécaniques	-	12,0	12,0
Accessibilité PMR des ART	-	0,8	0,8
TOTAL	3,5	108,2	111,7

III- Programmes en cours – coups partis

a. Schéma directeur accessibilité

Le programme actuel de mise en accessibilité des gares approuvé par le STIF et la RIF après concertation avec les associations de personnes handicapées, en novembre 2001 comportait 254 gares, soit 189 gares Transilien et 65 gares RATP (RER), sur un total de 453 gares.

Un premier programme de 58 gares a été initié en 2004 qui concerne plus particulièrement les lignes A, B et E. L'objectif est que la majorité des gares concernées soit accessible à l'horizon 2012.

Programme d'investissements 2008-2011

Accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite



En 2007, la SNCF a rendu accessibles 6 gares :

- 5 gares en autonomie de la voirie jusqu'au quai, avec assistance pour l'accès aux trains:
 - o ligne J : Bois-Colombes
 - o ligne E : Chelles-Gournay, Emerainville-Pontault-Combault, Gagny, Ozoir-la-Ferrière
- 1 gare en autonomie de la voirie jusqu'au quai : Vaires sur Marne, ligne P

Un calendrier précis des projets d'accessibilité ne peut être fourni par la SNCF au 1^{er} janvier 2008 :

- Celui-ci est étroitement lié au calendrier des projets RFF sur ce sujet et dans les gares concernées
- Le schéma directeur régional d'accessibilité (SDRA) - piloté par le STIF - qui doit confirmer la liste des 206 gares à rendre accessibles avec un calendrier de mise en oeuvre, devrait être connu en décembre 2008.

Toutefois, en 2008, la SNCF envisage de rendre accessibles 5 gares :

- 4 gares en autonomie de la voirie jusqu'au quai, avec assistance pour l'accès aux trains:
 - o ligne A : Houilles Carrières sur Seine ; Conflans Fin d'Oise ;
 - o ligne E : Bondy,
 - o ligne J : Argenteuil.
- 1 gare en autonomie de la voirie jusqu'au quai : Le Bourget ligne B

b. Fin de déploiement des SAS PMR

Le programme actuel de déploiement des SAS PMR concerne l'équipement de 167 gares dont 159 gares en équipements nouveaux.

La pose de ces équipements intervient soit au sein d'un projet PMR soit dans le cadre d'un projet de déploiement des CAB M1 soit en intervention isolée sur les gares déjà sous système de contrôle.

L'avancement du programme à fin 2007 fait état de la mise en service de 50 SAS PMR.

c. Régénération des escaliers mécaniques

Ce projet concerne le remplacement d'escaliers mécaniques qui ne fonctionnaient plus et qui n'étaient plus entretenus. On distingue les escaliers mécaniques dont la hauteur de dénivelé est de 3 m ou 16m.

L'hypothèse retenue dans la décomposition du parc à régénérer est la suivante : 50% d'escaliers de 3m et 50% d'escaliers de 16m.

Les coûts d'exploitation, quel que soit le modèle d'escalier mécanique, comprennent :

- Le forfait de maintenance ;
- Les réparations hors contrat ;
- Les charges de personnel : MOA SNCF autour de l'expertise de ces équipements, notamment visites, déplacements avec les mainteneurs, analyse des devis, etc. ;
- Les charges d'énergie.

d. Equipements pour accessibilité PMR des VB2N rénovées

Concernant l'accessibilité aux trains, et particulièrement les dispositifs visant à réduire les lacunes horizontales et verticales existantes pour les personnes en fauteuil roulant, une première série d'expérimentations a été conduite pour vérifier la faisabilité, leur fiabilité et leur compatibilité avec une exploitation courante.

Ces expérimentations ont concerné les rames VB2N et une solution a été proposée le 18 juin 2007 au STIF et à la RIF. Compte tenu de la durée de vie résiduelle de ces rames, le STIF n'a pas donné suite à cette proposition.

IV- Nouveaux programmes proposés – coups non partis

a. Schéma directeur accessibilité et gares desservies par la NAT.

Il s'agit de la poursuite des programmes présentés dans la section III – Programmes en cours, coups partis.

Le schéma directeur régional d'accessibilité (SDRA) - piloté par le STIF - qui doit confirmer la liste des 206 gares à rendre accessibles avec un calendrier de mise en oeuvre, devrait être validé en décembre 2008.

b. Régénération des escaliers mécaniques

Il s'agit de la poursuite des programmes présentés dans la section III – Programmes en cours, coups partis.

c. Accessibilité PMR des ART

L'accessibilité PMR des ART concerne un projet d'étude pour un nouvel automate qui serait accessible à tous les voyageurs et particulièrement aux voyageurs avec un handicap visuel. Les coûts estimés sont de 800 K€.

V- Système de bonus / malus lié à chaque projet

Ce mécanisme d'incitation est décrit dans le contrat STIF / SNCF 2008-2011, à l'article 40 – Dispositif d'incitation à la réalisation d'investissements considérés comme prioritaires par le STIF :

« Afin d'inciter la SNCF à réaliser les investissements considérés comme prioritaires par le STIF dans un délai conforme à celui prévu par le calendrier prévisionnel du PQI, un mécanisme de bonus/malus est mis en place à partir de la programmation qui sera effectuée par le SDA et selon les dispositions qui seront intégrées au contrat entre le STIF et RFF pour les investissements de mise en accessibilité PMR des gares ».

Programme d'investissements 2008-2011

Matériel Roulant



I- Contexte, Politique et Impact sur la qualité de service

L'acquisition de matériel roulant neuf et la rénovation de matériel existant, pour Transilien, répond à des besoins fondamentaux :

- de gestion de parc (garantie du service des voyageurs au moindre coût) ;
- d'amélioration de la qualité de service pour les voyageurs (régularité, temps de parcours).

Le parc du Matériel roulant a un âge moyen de 22 ans en 2007. Il est constitué à hauteur d'environ 80% d'automotrices et de 20% de locomotives associées à des voitures.

Les améliorations apportées par l'acquisition de matériel roulant neuf et en particulier des 65 nouvelles locomotives portent sur :

- Une meilleure capacité d'accélération et de freinage,
- Un niveau de fiabilité des engins neufs meilleur que celui du parc actuel, notamment les éléments les plus anciens,
- Une homogénéisation progressive des parcs par ligne.

II- Liste et valorisation des projets concernés

Le tableau ci-dessous présente la liste des projets associés et leur valorisation en MEur sur la période 2008-2011.

Libellé	Montants des investissements SNCF (en MEur)	Montants des investissements subventionnés (en MEur)	Investissements totaux (en MEur)
En coups partis	550,5	465,6	1016,2
MRN - NAT Convention (SNCF - STIF)	348,3	348,3	696,6
MRN - Achat de 24 AGC (Convention SNCF -STIF)	36,5	19,7	56,2
MRR - Rénovation des Z20500 (Convention SNCF- STIF)	24,7	54,9	79,6
MRN - achat de 65 locomotives (SNCF)	59,6	-	59,6
MRT - adaptation de 16 BB Fret pour Transilien	15,9	-	15,9
GSMR	17,6	-	17,6
RG Prolongation du MR	1,9	-	1,9
Equipement RIB PSL en EAS	3,3	-	3,3
MRR - Rénovation des MI79 - Ligne B	42,8	42,8	85,5
En coups non partis	18,0	-	18,0
EAS Nouvelle Génération à bord	13,6	-	13,6
MRT - Transformation de 10 VB2N en ZR20500	4,4	-	4,4
TOTAL	568,6	465,6	1 034,2

III- Programmes en cours – coups partis

a. Les projets sous convention

Il s'agit des projets d'acquisition de matériel roulant neuf et de rénovation de matériel roulant existant, dont les spécificités sont définies dans les conventions SNCF-STIF.

Plus précisément, les projets qui s'inscrivent dans ce programme sont :

- L'acquisition de la Nouvelle Automotrice Transilien (NAT) pour 696,6 MEur financés à hauteur de 50% par la SNCF et à 50% par le STIF ;
- L'achat de 24 Automoteurs Grande Capacité (AGC) pour 56,2 MEur financés à hauteur de 65% par la SNCF et à 35% par le STIF ;
- La rénovation des Z20500 pour 79,6 MEur financés à hauteur de 31% par la SNCF et à 69% par le STIF.
- La rénovation des MI 79 sur la ligne B pour un montant de 85,5 MEur de 2008 à 2011

b. Les projets hors convention

i. L'achat de 65 locomotives et adaptation de 16 BB Fret pour Transilien

Le parc est au total, à fin 2006, de 152 locomotives électriques d'une moyenne d'âge de 36 ans. 81 locomotives électriques sont nécessaires pour assurer la traction des VB2N rénovées jusqu'en 2025, année de leur retrait de service. Le parc actuel ne couvre pas ce besoin car les locomotives BB17000, BB 25500 et BB 8500 qui tractent les rames VB2N ne pourront pas être prolongées jusqu'à cette date.

Ce besoin sera couvert par :

- **L'achat des 65 locomotives** : l'acquisition de 65 locomotives, par deux avenants, l'un passé en février 2004 pour 60 engins et l'autre en date du 10 janvier 2007 pour 5 engins, au marché global de 300 engins notifié par la SNCF à Alstom en novembre 1998, ainsi porté à 305 locomotives. Cette acquisition correspond à l'engagement du Président Gallois pris en CA du STIF de février 2001, en vue d'améliorer la régularité sur les lignes SNCF. La livraison s'effectue de septembre 2006 à avril 2009. Le coût total sera d'environ 250 MEur courants étalé sur la période 2004-2009.
- **L'adaptation des 16 BB Fret** : l'adaptation de 16 locomotives électriques BB 7200 de fret aptes à circuler à 160 km/h pour Transilien pour environ 16 MEur courants (réversibilité, équipement agent seul, climatisation cabine, système d'information voyageurs embarqué, contrôle dispositifs PMR...). La livraison est prévue à partir de septembre 2009 jusqu'en décembre 2010, à raison de une locomotive par mois environ.

La SNCF optimise ainsi le coût global de ce parc nécessaire pour les VB2N. En effet :

- un deuxième avenant n'aurait pu être passé sur plus de 5 locomotives au vu du droit de la concurrence ;
- la situation du Fret permet de « récupérer » ces 16 locomotives et de les adapter à moindre coût. Celles-ci sont fiables et ont une durée de vie résiduelle correspondant à celles des rames VB2N rénovées. L'économie est ainsi de l'ordre de 50 MEur.

ii. Le projet GSM-R

Pour des raisons de disponibilité de fréquences, la radio sol-train analogique UIC qui équipe les réseaux ferrés (y compris RER RATP) est amenée à disparaître et à être remplacée par une radio sol train numérique "GSM-R".

La norme GSM-R (GSM-Rail) est une norme européenne qui s'impose à tous les réseaux ferrés pour permettre l'interopérabilité. Elle permet des fonctionnalités nouvelles identiques à celles des téléphones portables GSM : appel point à point, appel de groupe...

Programme d'investissements 2008-2011

Matériel Roulant



RFF est maître d'ouvrage de la migration des installations au sol et le programme est en passe d'être accéléré par un PPP.

La SNCF équipe sur fonds propres progressivement ses engins d'une radio sol-train bi-mode (c'est à dire GSM-R et Radio sol-train UIC) permettant de circuler sur les deux types de secteurs.

Pour Transilien, un seul secteur est équipé GSM-R il s'agit de la région de Paris Est (premier déploiement lié à l'arrivée du TGV EST).

La RATP souhaite équiper les RER A et B d'une radio sol-train sous norme TETRA (identique à ses autres réseaux urbains -métro, bus) ; cela pose des problèmes de compatibilité avec le système GSM-R non résolus à ce jour.

iii. RG Prolongation du MR

Il s'agit d'opérations de maintenance programmées pour prolongation de rames Z5300.

iv. Equipement RIB PSL en EAS

La mise en service de Ermont-Eaubonne – PSL entraîne une augmentation de l'utilisation des RIB-RIO sur la ligne J avec les VB2N déjà équipées en EAS. L'équipement EAS de 18 rames RIB-RIO permettra à Transilien d'homogénéiser le niveau d'équipement du parc, de bénéficier d'une plus grande souplesse d'exploitation et de gagner en productivité.

IV- Nouveaux programmes proposés – coups partis

a. EAS Nouvelle Génération à bord

Le système Exploitation à Agent Seul (EAS) est un des moyens mis à disposition du mécanicien qui lui permet d'assurer le contrôle du service à quai de la rame. Le principe est de fournir au mécanicien, seul à bord, l'image de la totalité de son train du côté où se fait le service à quai.

Le système de Transmission Vidéo Semi Embarquée (TVSE) date des années 1980. De ce fait, deux problématiques principales sont apparues :

- d'une part, certains matériels deviennent obsolètes.
- d'autre part, le système TVSE actuel utilise une liaison hertzienne radio entre les équipements au sol et ceux embarqués. Or, les fréquences de travail de celle-ci sont sujettes à une licence d'une durée de 7 ans et valable jusqu'en janvier 2012 et la décision de reconduction de ces fréquences n'est pas encore énoncée.

Transilien a donc prévu une enveloppe pluriannuelle d'investissements devant permettre, en fonction des conclusions des études en cours, de développer le système d'Exploitation à Agent Seul le mieux adapté.

b. MRT - Transformation de 10 VB2N en ZR20500 (hors convention)

Le parc de VB2N était à l'origine de 537 caisses.

La rénovation a porté sur 518 caisses (programme de rénovation cofinancé STIF et RIF pour 504 caisses auquel s'ajoute 14 caisses financées sur ressources propres).

Il en reste donc 19 non rénovées, dont 10 seront transformées en ZR2N (ligne D).

Programme d'investissements 2008-2011

Matériel Roulant



Cette transformation technique s'accompagnera d'un changement des banquettes en sièges et un pelliculage intérieur.

Le calendrier de transformation s'étalera sur 2008 et 2009.

V- Système de bonus / malus lié à chaque projet :

Ce mécanisme d'incitation est décrit dans le contrat STIF / SNCF 2008-2011, à l'article 40 – Dispositif d'incitation à la réalisation d'investissements considérés comme prioritaires par le STIF :

« Afin d'inciter la SNCF à réaliser les investissements considérés comme prioritaires par le STIF dans un délai conforme à celui prévu par le calendrier prévisionnel du PQI, un mécanisme de bonus/malus est mis en place pour les investissements de Matériel Roulant ».

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2008/0922

Séance du 10 décembre 2008

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

**VEOLIA TRANSPORT / SOCIETE TRANSPORTS RAPIDES AUTOMOBILES
(TRA)**

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

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

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

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

VU 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° 2008/0922 ;

VU les avis de la Commission de l'offre de transport du 4 décembre 2008 et de la Commission économique et tarifaire du 5 décembre 2008.

Après en avoir délibéré,

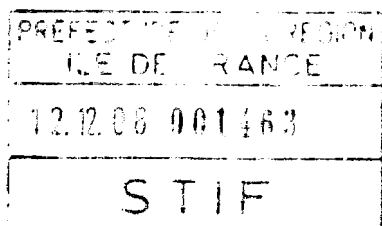
DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver le contrat joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit contrat et ses annexes avec la Société Veolia Transport / TRA (Transports Rapides Automobiles) ;

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 D'EXPLOITATION
DE SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS
EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT DE TYPE II

Contrat d'exploitation de services réguliers routiers de voyageurs en Île-de-France

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 11 Avenue de Villars, 75007 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 10 décembre 2008.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

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

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 - 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.

La présente convention est également passée en application et dans le respect des orientations et principes décrits au Cahier des charges régional adopté par le Conseil du STIF le 13 décembre 2006.

Le Cahier des charges régional fixe les principes des relations contractuelles. Il est annexé au présent contrat (Cf. Annexes A2, A2a et A2b). 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 de la convention.

Le présent contrat définit, pour le service de référence figurant en Annexe A3, les conditions d'exploitation par l'Entreprise du service public de transport collectif régulier de voyageurs en Île-de-France dont elle est chargée.

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 voyageur, appelé dans les articles suivants « service de référence », qui est défini au Titre II ;
- les obligations associées à « l'offre de référence » en matière de qualité de service, de tarification, de distribution des titres et de lutte contre la fraude, telles que définies dans les Chapitres II et III du Titre II ;
- la mesure de la réalisation de « l'offre de référence » et des obligations associées, dans les conditions prévues au 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 IV ;
- la rémunération du service, dans les conditions prévues au Titre V ;
- 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 VI).

Article 2-2 : Champ d'application.

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

Conformément à l'article 9 du décret du 7 janvier 1959, certains de ces services peuvent être également financés par des collectivités territoriales ou leurs groupements. L'Entreprise s'engage à communiquer au STIF toutes conventions passées avec une collectivité territoriale ou son groupement.

L'Entreprise complète et met à jour annuellement, dans le cadre du rapport annuel, la fiche « autres conventions » prévue à l'Annexe A4 au 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^o du décret de 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.

ARTICLE 3 : Durée.

Conformément à l'article 4 de l'annexe A2 « 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 du 1^{er} janvier 2009 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 70 et suivants du présent contrat.

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 613 et 615 (conventions Mobilién) et intègre les dispositions qui devaient figurer dans la convention d'exploitation portant amélioration de l'offre au titre de la politique de la ville sur la ligne 609.

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.

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

ARTICLE 4 : Droits et obligations des Parties.

Article 4-1 : Le STIF.

Conformément à l'article 1^{er} 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 la politique de communication, hormis celles des entreprises de transports ;
- définit, assure ou fait assurer l'information multimodale ;
- veille au respect par les entreprises de transport des règles de sécurité applicables aux systèmes qu'elles exploitent ;
- garantit le caractère intermodal des systèmes.

Article 4-2 - L'Entreprise.

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.

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 de la présente convention, notamment au moyen du rapport annuel ;
- réalise le programme d'investissement défini dans la présente convention ;
- 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 la présente convention, 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 nationale dite convention UTP.

ARTICLE 5 : 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 6 : 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.

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.

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 de la présente convention 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 de la présente convention 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 de prestations de services de tout type 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 60-3 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 68 des présentes.

ARTICLE 7 : Annexes.

Les Annexes de la présente convention sont les suivantes :

Annexe A1 : Liste des lignes exploitées dans le cadre de la présente convention ;

Annexe A2a : Cahier des charges Régional – Règlement d'exploitation ;

Annexe A2b : Cahier des Charges Régional – Système de qualité de service ;

Annexe A3 : Service de référence ;

Annexe A4 : Autres Conventions ;

Annexe A5 : Tableau de bord-Suivi de la non-réalisation.

Annexe B1 : Système de qualité de service et indicateurs et tableaux de bord ;

Annexe B2 : Synthèse des bonus malus par indicateurs ;

Annexe B3 : Protocole sur les échanges de données entre l'entreprise et la base de données communautaire du STIF et annexe technique ;

Annexe B4 : Plan d'information voyageur pour la continuité du service ;

Annexe B5 : Modalités de remboursement des voyageurs en cas de grève ;

Annexe B6 : Tableau de bord-Suivi du remboursement voyageur ;

Annexe B7 : Formulaire des réclamations PMR ;

Annexe B8 : Application de la norme SIRI en Ile-de-France

Annexe C1 : Données de validation et indicateurs de qualité associés ;

Annexe C2 : Conventions spécifiques.

Annexe C3 : Charte du système télébilletique NAVIGO.

Annexe D1 : Etat du parc de véhicules ;

Annexe D2 : Programme d'investissement;

Annexe D3 : Etat des lieux et inventaire.

Annexe E1 : Compte financier prévisionnel du contrat (annexe confidentielle) ;
Annexe E2 : Evaluation du trafic par les comptages ;
Annexe E3 : Objectifs de recettes voyageurs ;
Annexe E4 : Modèle de facture de régularisation annuelle.

Annexe F1 : Marques ;
Annexe F2 : Tableaux du rapport annuel (volet général et volet financier) ;
Annexe F3 : Garantie bancaire / Engagement de la société mère.

Ont valeur contractuelle, tous les documents annexés à la présente convention ainsi que leur mise à jour ultérieure.

Les documents suivants ont également valeur contractuelle sans être annexés :

- Cahier des charges des comptages mentionné à l'Annexe E2.

TITRE II - LE SERVICE DE REFERENCE

Le service de référence dont l'exécution est confiée à l'Entreprise par le présent contrat, est constitué de l'offre de référence décrite dans le chapitre I, ainsi que des obligations associées en matière de qualité de service, de tarification, de distribution des titres et de contrôle décrites dans les chapitres II et III du même Titre.

L'exécution de l'offre de référence est assortie d'un système de mesure de l'engagement de production kilométrique décrit au chapitre I du Titre III.

L'offre de référence peut être modifiée en cours de contrat, selon les dispositions prévues à l'Article 10.

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 chapitre II du Titre III, celui des incitations financières associées au chapitre III du Titre V.

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 chapitre III du Titre II.

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 8 : Description de l'offre de référence.

Le service de référence décrit en Annexe A3 est donné ligne par ligne. Il comporte les éléments suivants :

- Les caractéristiques 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,
 - La vitesse commerciale 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 et le nombre de courses par tranche horaire en distinguant l'aller et le retour, selon le format fourni en Annexe A3.
- Autres informations :
 - Le lieu de remisage des bus par lignes.
 - Adresse du ou des dépôts et le nombre de véhicules par dépôt.

L'actualisation de l'annexe A3, soit le service de référence au 1^{er} janvier de l'année, est communiquée le 28 février.

ARTICLE 9 : 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 61.

ARTICLE 10 : 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, elle lui 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 10-1 : 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 8 et qui font l'objet d'une décision du STIF.

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

Les renforcements d'offre temporaire significatifs à la seule charge d'un tiers font l'objet d'une information préalable du STIF par l'Entreprise.

Le caractère significatif des modifications d'offre est fonction de son impact sur la rémunération du STIF ou de la nature des modifications envisagées.

Article 10-2 : Les modifications temporaires mineures programmées.

Il s'agit notamment d'une modification temporaire d'itinéraire.

Les modifications mineures temporaires programmées ne donnent pas lieu à un réajustement de rémunération.

Article 10-3 : Les modifications temporaires programmées pouvant conduire à une modification de l'offre de référence

Les modifications temporaires de l'offre de référence pouvant éventuellement conduire à une modification de l'offre de référence relèvent de deux causes distinctes :

- d'évènements exceptionnels autres que ceux prévus dans l'offre de référence ;
- de travaux programmés importants et/ou longs

La décision de modification de l'offre de référence avec ses conséquences financières est prise par le STIF.

1. Les évènements exceptionnels :

Le financement des renforts significatifs de l'offre liés à des évènements exceptionnels est a priori à la charge des demandeurs.

Dans le cas où le STIF décide de participer au financement des dessertes liées à l'évènement, un devis est établi par l'Entreprise, sur la base des coûts marginaux et de la recette supplémentaire prévisionnelle. La décision du STIF intervient au plus tard 5 jours avant l'évènement. Le dispositif de communication est défini conjointement.

2. Les travaux :

Il s'agit de travaux programmés concernant la voirie et perturbant de façon significative l'exploitation normale du service : déviation, ou exploitation en mode dégradé.

En cas de travaux perturbant significativement la réalisation de l'offre de référence, elle peut faire l'objet de tableaux de marche (= d'offre spécifique) pendant la période travaux. Sur décision du STIF, les modifications temporaires sont intégrées dans l'offre de référence par voie d'avenant.

Article 10-4 : Les modifications pérennes de l'offre de référence

Les adaptations de l'offre en cours d'année peuvent rendre nécessaire une actualisation de l'offre de référence.

1. les modifications pérennes sans incidence financière

Il s'agit essentiellement de la desserte de nouveaux arrêts, d'une modification de l'amplitude, de la modification mineure de fréquences, de modifications mineures d'itinéraires, en particulier suite à des changements de sens de circulation.

L'Entreprise propose à l'accord du STIF, avant le 15 janvier de chaque année, les réajustements limités de l'offre de référence sans incidence financière.

Ces réajustements limités ne peuvent modifier le volume de KCC de l'offre de référence de l'année en cours.

L'entreprise fournit au STIF la description détaillée, par ligne, des adaptations proposées, sous forme :

- d'un point zéro du dossier technique, explicitant les modifications dans le document « exposé des motifs »;
- d'une actualisation de l'offre de référence prévue à l'Annexe A3, y compris le tableau de synthèse du réseau situé en fin d'annexe A3 ;

A défaut d'accord dans un délai de 1 mois, l'accord du STIF est réputé refusé.

Toutefois, les adaptations des bus font l'objet 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 la même entreprise mais dans le cadre d'un autre contrat avec le STIF.

Par ailleurs, dans le cas de difficultés particulières survenues après la mise en place d'une adaptation sur le réseau de surface, 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 de l'offre de référence concernent des opérations de nature et de niveau très différents, à la hausse ou à la baisse.

• Modalités générales

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

En application de la délibération du Conseil du STIF du 13 décembre 2006, l'Entreprise s'engage à fournir dans les délais prévus :

- un document de synthèse sur les projets en cas de restructuration de ligne de bus ;
- un dossier technique ;
- un devis, dont le modèle type sera fourni préalablement par le STIF à l'Entreprise.

Au plus tard le 15 décembre de chaque année, l'Entreprise fournit un tableau de synthèse des éléments constitutifs des modifications validés 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 51.

3. Mise en place des modifications pérennes

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

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

ARTICLE 11 : 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, 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 celle-ci en est équipée.

Cas 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.

2. 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.

3. 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 également définie en cours de contrat en lien avec l'indicateur régularité.

ARTICLE 12 : 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 connaît 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.

- Elle 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.
- Elle 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 11.

b) Gestion de l'intermodalité.

Si l'entreprise est gestionnaire du pôle et/ou de la gare routière :

- Elle s'engage à afficher :
 - Le plan du pôle et des réseaux ;
 - Les horaires théoriques de l'ensemble des lignes de bus en correspondance sous réserve que les entreprises exploitantes lui aient communiqué les informations sollicitées.
- Elle met ces informations à disposition de chaque gestionnaire de gare (RATP ou SNCF) à destination des agents du réseau ferré ;
- Elle gère le système d'information dynamique si la gare routière est équipée ;
- Elle renforce les niveaux de qualité en matière d'accessibilité tous modes, de sécurité, de propreté, d'ambiance, d'information, de signalisation, et de services complémentaires au transport ;
- Elle favorise l'installation de kiosques et de centre d'accueil et d'information dans les gares routières.

Si l'entreprise utilise la gare routière :

- Elle met à disposition du gestionnaire, s'il existe, les contenus d'information théorique, circonstanciels et temps réel nécessaires à l'information des voyageurs. Dans le cas contraire, l'information théorique, circonstancielle et en temps réel au point d'arrêt est de la responsabilité de l'Entreprise dans les conditions prévues à l'Article 14 ;
- Elle participe aux coûts d'entretien dans les conditions prévues dans les conventions de gestion si elles existent ;
- Elle respecte le règlement intérieur de la gare routière afin de favoriser son bon fonctionnement et de préserver la sécurité de voyageurs (ex : stationnement aux emplacements prévus à cet effet ...) ;
- Elle permet à chaque voyageur accédant à son réseau pendant les heures de circulation des réseaux de pouvoir acheter un titre de transport, d'obtenir une information sur les horaires, de pouvoir signaler toute anomalie ou demander l'aide qui lui serait nécessaire ;
- Elle s'engage à respecter les orientations du SDGR (schéma directeur des gares routières)

c) 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. 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.

4. 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 13 : 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 2005-102 du 11 février 2005 pour "l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées". Il est prévu un délai de 10 ans pour rendre accessibles les services de transport public. En partenariat avec le STIF et les autres collectivités publiques, l'Entreprise met en œuvre les moyens pour que l'objectif d'accessibilité soit atteint dans les délais impartis.

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

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

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

- Les véhicules accessibles aux Usagers en Fauteuil Roulant sont affectés aux lignes dont la mise en accessibilité est déclarée prioritaire dans le Schéma Directeur d'Accessibilité.
 - Dès déclaration d'accessibilité d'une ligne aux Usagers en Fauteuil Roulant (UFR), l'Entreprise disposera 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, les transporteurs s'engagent 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 subventionné par le STIF est conforme avec les prescriptions du cahier de Référence du STIF.

2. Les partenariats à mettre en œuvre.

- L'Entreprise s'engage à participer aux réunions pilotées par la collectivité locale gestionnaire de la voirie et à être force de proposition en collaboration avec les associations représentatives pour :
 - examiner les lignes à équiper et les arrêts à aménager ;
 - faire un diagnostic terrain (en présence des associations et du gestionnaire de voirie) de l'accessibilité des points d'arrêt, afin de déterminer précisément les aménagements nécessaires (participation au diagnostic de l'état d'accessibilité du point d'arrêt et propositions d'aménagements) ;

- Elle 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 14 : Information des voyageurs.

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'arrêts et à bord du véhicule ;
- l'information temps réel aux points d'arrêt et à bord des véhicules ;
- 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.

Son application sera progressive et les premières actions de mise en œuvre (protocole d'échange de données temps réel) sont intégrées dans le cadre du présent contrat. D'autres, comme l'information sur les correspondances et les perturbations, seront intégrées au fur et à mesure. Enfin les chartes du SDIV seront ajoutées en tant que de besoin par voie d'avenant.

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.

- a) 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, et les actualise régulièrement dans les conditions techniques, de contenu, et de délais définies dans le protocole « Echanges de données entre l'Entreprise et la base de données communautaire du STIF » figurant à l'Annexe B3.

En retour, L'Entreprise a accès aux informations similaires sur l'offre théorique de la base communautaire concernant les autres réseaux de transport qu'elle n'exploite pas.

L'information fournie par l'entreprise dans ce cadre se doit d'être fiable, à jour et performante dans le respect des conditions fixées à l'Annexe B3 du présent contrat.

L'Annexe B3 et ses annexes techniques (AMIEX) au présent contrat définit les échanges de données entre l'entreprise et la base de données communautaire, les processus détaillés mis en œuvre et les formats d'import export utilisés.

Le STIF met à disposition de l'entreprise un logiciel de saisie, AMIWIN, en bon état de fonctionnement, nécessaire à la description de l'offre.

Toute évolution technique ultérieure de part ou d'autre devra être formalisée par accord écrit entre le STIF et l'Entreprise, permettant d'assurer la continuité et la maîtrise du système au cours du temps.

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, elle-même identique à la codification figurant dans le service de référence de l'Annexe A3, dans un délai maximal d'un an après réception de la version adaptée du logiciel de saisie.

Toute utilisation de l'information communautaire par des systèmes d'information sur ou hors site porte la marque communautaire, y compris dans le cas de partenariats. Le STIF est informé par l'Entreprise, pour accord préalable, de tout partenariat utilisant la base de données communautaire.

L'entreprise s'engage pour la période couverte par le présent contrat et sur tout le territoire de l'Ile de France à ne pas, directement ou indirectement, développer, installer et exploiter, ni contribuer à développer, installer et exploiter :

- un système d'information multimodal et multi-opérateurs ou un système ayant un objet comparable ou poursuivant une finalité identique ;
- Un système d'information sur l'accessibilité ou un système ayant un objet comparable ou poursuivant une finalité identique.

b) Sur l'information théorique aux points d'arrêts et à bord du véhicule

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 ou le nom du réseau avec indication des coordonnées de l'entreprise (au minimum adresse ou n° de téléphone),
 - code de la ligne,
 - schéma de la ligne ou le plan du réseau avec le nom de tous les arrêts desservis par la ligne et l'indication des correspondances avec les réseaux ferrés
 - indication de la destination.

- horaires présentés de l'une ou l'autre au moins des manières suivantes :
 - les horaires de passage aux arrêts voyant plus de 75 voyageurs montants / jour et aux arrêts terminus de la ligne, 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;
 - les horaires de passage à l'arrêt, ou, de manière exceptionnelle, la fréquence et l'amplitude pour les lignes à très forte fréquence.
 - Un plan de quartier

Information théorique à bord du véhicule

- Les véhicules doivent comporter les équipements prévus au règlement d'exploitation et notamment :
 - Equipement extérieur : sur la face avant, code ligne et nom du terminus vers lequel il se dirige ;
 - Equipement intérieur : tarifs en vigueur et schéma de ligne indiquant les arrêts ou plan du réseau avec le nom de tous les arrêts desservis par la ligne avec les correspondances des modes ferrés. Ces informations sont affichées ou à disposition des voyageurs auprès du conducteur pour les véhicules non affectés.

c) Sur l'information en temps réel aux points d'arrêts et à bord du véhicule

Pour les entreprises équipées de SAEIV : l'Entreprise met en œuvre les moyens nécessaires à l'élaboration, la mise à jour et la maintenance de l'information temps réel, et assure le bon état de marche des équipements permettant sa diffusion, tant dans les véhicules qu'au sol et sur les sites d'information à distance.

Les autres entreprises doivent s'équiper dans les deux ou trois premières années du contrat. L'entreprise s'engage à travailler au cours du contrat, à la mise en place d'expérimentations avec la RATP et la SNCF sur la mise à disposition des contenus d'information circonstancielle et temps réel, et en particulier des informations nécessaires aux correspondances trains-bus sur les derniers services conformément aux préconisations du SDIV.

Une attention particulière devra être portée à l'égard des voyageurs handicapés dans la conception des nouveaux dispositifs d'information.

d) Sur l'information en cas de situation perturbée prévue ou imprévue

En cas de perturbations prévues (travaux, manifestations, déviations, ...) :

Lors d'une perturbation prévue autre qu'une grève (travaux, manifestations, déviations, ...) l'Entreprise s'engage à diffuser par voie d'affichage et/ou support dynamique, ainsi que sur son centre d'information multimedia, l'origine, la nature, le début et la fin prévisionnelle de la perturbation ainsi que les moyens de transports alternatifs dans la mesure du possible, aux points d'arrêt principaux (points d'arrêt représentant en cumulé 90% de la fréquentation des montées de la ligne dans un sens donné) et aux points d'arrêt spécifiquement concernés :

- au moins 24 heures avant la perturbation lorsque celle-ci est connue de l'Entreprise depuis 72 heures ;
- au moins 12 heures 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 et/ou support dynamique, le cas échéant, l'origine, la nature, le début et la fin prévisionnelle de la perturbation à bord des véhicules de la (ou les) ligne(s) concernée(s).

- au moins 24 heures avant la perturbation lorsque celle-ci est connue de l'entreprise depuis 48 heures ;
- au moins 6 heures 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 grève et conformément à l'Article 28 relatif à « l'engagement de service et d'information par l'entreprise en cas de grève », l'Entreprise met en place l'engagement de service et d'information.

En cas de situation perturbée imprévue :

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 de transport.

Elle signale dans les meilleurs délais, à son centre d'information multimédia, la perturbation correspondante et les moyens de transport alternatifs mis en place dans la mesure du possible.

3. 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.

- 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.

4. 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.

5. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité.

- 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 15 : 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.

Article 16 : 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 les deux objectifs suivants :

- le renforcement du travail de prévention et des actions de sensibilisation ;
- le maintien d'une présence humaine rassurante.

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

Renforcement du travail de prévention et des actions de sensibilisation :

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

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

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

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

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 ;
- 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.

Suivi des investissements :

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

3. Suivi des indicateurs de qualité de service :

Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité :

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

ARTICLE 17 : 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;

- assurer une norme minimale d'effort de contrôle (1 contrôleur par tranche de 7000 voyageurs / jour) ;
- 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.
 -

3. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité :

- Taux de contrôle
- Lien avec les indicateurs Disponibilité des Equipements (valideurs et équipements de sûreté existants) et Attitude Conducteur traités

ARTICLE 18 : 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.

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 D1).

3. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité :

- Taux de disponibilité des 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 19 : Attitude commerciale de l'Entreprise et de ses personnels.

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

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

Traitement des réclamations voyageurs :

- L'Entreprise s'engage à mettre en place un dispositif pour répondre aux demandes d'information et aux réclamations des clients, qu'elles soient écrites, orales ou via un support électronique (e-mail, site Internet, ...) :
 - En présumant de la bonne foi du client ;
 - En répondant à toutes les réclamations de façon personnalisée et cohérente, dans un délai inférieur à 30 jours par rapport à la date de réception de la réclamation ;
 - En informant, a minima, le client des suites donnée à sa réclamation ... voire en présentant des excuses / réparant l'erreur quand le client a subi un préjudice ;
 - L'Entreprise s'engage à analyser et exploiter les informations issues des réclamations clients pour mettre en place des actions correctives et préventives et améliorer ainsi la qualité de service.
- L'Entreprise poursuit ses efforts pour améliorer le traitement des réclamations, notamment par l'utilisation croissante de médias interactifs (téléphone, courriel).

- Afin de traiter de manière optimale les réclamations adressées au STIF, il est mis en place entre le STIF et les entreprises, une procédure écrite de collaboration précisant les délais de communication des éléments d'information et/ou de réponse demandés par le STIF, et dans la mesure du possible une typologie commune au STIF et aux entreprises de motifs de réclamations voyageurs.

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 B7), 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 14 un bilan statistique et analytique des demandes et réclamations en matière d'accessibilité.

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

- L'utilisation de moyens audio-visuels à bord de véhicules ne devra pas occasionner de gêne pour les voyageurs. En particulier, le conducteur est tenu de réduire le niveau sonore à la demande d'un voyageur.
- Les conducteurs de l'Entreprise ne doivent en aucun cas fumer, téléphoner pour leur convenance personnelle, parler avec des clients ou des collègues, durant le trajet.
- Les conducteurs de l'Entreprise assurant des services sur des lignes déclarées accessibles sont formés au bon fonctionnement des équipements d'accessibilité et doivent assurer la prise en charge des Usagers en Fauteuil Roulant aux arrêts déclarés accessibles sauf impossibilité technique.
- Ils respectent les gestes commerciaux suivants :
 - Arrêt au trottoir à une distance permettant l'entrée et la sortie du véhicule sans descendre sur la chaussée (sous réserve de l'existence d'un trottoir et de l'absence d'obstacle) ;
 - Regard porté au voyageur accédant par la porte avant et à son titre de transport lorsqu'il le lui présente ;
 - Vente de ticket d'accès à bord et rendu de monnaie conformément aux conditions générales de vente et d'utilisation décidées par le STIF (sauf disposition relative à la nécessité de faire l'appoint pour le voyageur) ;
 - Respect des arrêts demandés (lorsqu'ils sont autorisés) et contrôle que tous les voyageurs sont descendus avant la fermeture des portes ;
 - Port de la tenue de l'Entreprise ou, à défaut, d'une tenue correcte et soignée ;
 - Réponse aux questions des clients avec une attitude courtoise ;

- Information des voyageurs sur les tarifs, les horaires et les lignes en correspondance.
- Les conducteurs de l'Entreprise sont formés à la conduite et adoptent une conduite souple et adaptée au profil et à l'environnement de la ligne.

2. Informations à communiquer au STIF :

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

3. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité :

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

CHAPITRE III- TARIFICATION.

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 qui suivent :

ARTICLE 20 : Dispositions tarifaires.

Article 20-1 : Développements liés à la tarification.

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

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.

En outre, deux types d'évolutions tarifaires sont définis :

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 47.

2/ Les évolutions exceptionnelles : il s'agit des évolutions tarifaires importantes entraînant entre autres la création de nouveaux traitements titre au valideur, l'introduction de nouveaux supports télébillettiques.

Dans ce cas, les coûts de développement inhérents à cette évolution sont partagés entre le STIF et l'Entreprise dans une proportion de 50% et 50% à concurrence de 50 000 Euros HT annuels d'assiette de financement notifié cumulé pour l'Entreprise concernée. 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 58, 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 à 0,3 % de sa rémunération totale annuelle par quinzaine de retard.

Article 20-2 : 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. Toute autre forme de vente ou de distribution de titre ne peut avoir lieu qu'après accord du STIF et signature d'un avenant au présent contrat.

Article 20-3 : Validation des titres.

Le principe est celui de la validation systématique des passes télébillettiques et des tickets magnétiques à l'entrée dans le véhicule.

Afin de coordonner l'ensemble des transporteurs pour la mise en place de la validation systématique en entrée, le STIF définira les modalités et un planning de mise en œuvre au cours du présent contrat.

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.

Article 21 : Remontées des données de validation des titres

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

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

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

Article 21-1 : 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).

La liste des données attendues a minima figure à l'Annexe C1.

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 ». Le « mode dégradé » est décrit dans le document de spécifications techniques des remontées de données de validation. Ses modalités de mise en œuvre pourront évoluer par accord mutuel, en fonction des besoins ;

- le STIF pourra 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 21-2 : Organisation et contrôle de la qualité.

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

- 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 fournira chaque semestre :

- les informations sur le déploiement des matériels ;
- une information sur les événements qui affectent de manière significative le volume de validation.

Le STIF pourra 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 trois indicateurs relatifs à la qualité des données de validation. Suivant la valeur de ces indicateurs, chaque journée est considérée comme « normale », « incomplète » ou « inacceptable ».

Un bilan de ces indicateurs sera dressé à une périodicité trimestrielle et communiqué à l'Entreprise.

Les modalités de calculs et seuils de ces indicateurs sont définies en Annexe C1.

Article 21-3 : 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 par an ;
- pour les journées dont la qualité des remontées de données de validation est inacceptable.

Le montant unitaire des pénalités est fixé à :

- 1 000 euros HT, pour les deux premières années du contrat, et 2 000 euros HT pour les années suivantes, par journée incomplète, pour un nombre de journées incomplètes supérieur à 10 par an ;
- 5 000 euros HT, pour les deux premières années du contrat, 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 100 000 euros HT par an pour les deux premières années du contrat et à 200 000 euros HT par an pour les années suivantes.

Article 21-4 : 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.

Les données de validation permettent de proposer une répartition des voyageurs en fonction des titres validés et l'examen régulier des statistiques issues de ces données est utilisé pour contrôler les volumes de validations de tickets déclarés par l'Entreprise.

A terme, celles-ci interviendront dans la détermination du trafic réel sur chacune des lignes conformément aux dispositions prévues à l'Article 48-2.

Article 22 : 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 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 l'Annexe C2.

Article 23 : Charte du système télébillettique Navigo

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'Entreprise adhère à la charte du système télébillettique NAVIGO, jointe en Annexe C3 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 III - REALISATION DU SERVICE DE REFERENCE

CHAPITRE I : REALISATION DE L'OFFRE DE REFERENCE.

ARTICLE 24 : 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 25 : 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 26 : 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 10-4), 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 (Cf. Annexe A5).

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 normaux 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 A5 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 27 : 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 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.

ARTICLE 28 : Engagement de service et d'information par l'Entreprise en cas de grève.

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.

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 B4.

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 B5.

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.

L'Entreprise communiquera au STIF, au 15 du mois suivant la période de grève, l'Annexe B6 où sont récapitulées les données quantitatives concernant le remboursement voyageur.

CHAPITRE II - QUALITE DU SERVICE DE REFERENCE.

ARTICLE 29 : 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 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 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 donc de glisser de la première phase de mise en place, 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 30 : 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 31 : Critères d'appréciation de la qualité de service (indicateurs).

1. 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.

2. 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 55 ci-dessous.

3. 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 sera 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 I, seront désormais suivis soumis à bonus – malus :

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

4. 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 l'Article 55-2 ci-après.

ARTICLE 32 : Modalités de mesures.

1. La définition et les modalités de mesures de chaque indicateur sont décrites à l'Annexe B1 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 B1.

2. L'annexe B1 du présent contrat seront finalisées 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 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	
	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 33 : 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 trois valeurs courent pour toute la durée du contrat.

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 440 000 € HT, indexé par l'indice K11 défini à l'article 58-1.

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 B1.

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 au chapitre 3 du Titre V ci-dessous.

CHAPITRE III - COMMUNICATION

ARTICLE 34 : Principes de gouvernance des actions de communication.

Article 34-1 – Préambule.

Le terme communication dans les articles qui suivent 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, 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.

Les articles qui suivent ont 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 34-2 - 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 sera 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 devra être en cohérence.

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 34-3 - Elaboration de la politique commune de communication

1/ Échanges STIF / Entreprise.

L'Entreprise présentera 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 présentera 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 sera 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 organisera une réunion générale et définira les thèmes à développer ainsi que la répartition de leur maîtrise d'ouvrage.

Article 34-4 - Suivi de la Politique Commune de Communication

1/ Réunions régulières de suivi

Aux fins d'une information réciproque, des réunions de travail sont organisées entre le STIF et l'Entreprise. La fréquence de ces réunions est modifiable selon les nécessités. En l'absence de réunions programmées, l'Entreprise prendra 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 intégrera 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 devra également répondre dans un délai raisonnable.

ARTICLE 35 : Identité du STIF et cohérence inter-régionale.

Article 35-1 - 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 35-2 - Les marques

Les marques ayant fait l'objet d'un dépôt par le STIF auprès de l'Institut National de la Propriété Intellectuelle (INPI) sont la propriété du STIF, qu'il s'agisse de marques verbales ou semi-figuratives (logos). Les conditions de leur utilisation par les exploitants sont précisées dans l'Annexe F1 du présent contrat.

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 seront déposées par les services du STIF auprès de l'INPI en son seul nom.

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 35-3 - Habillage du matériel roulant

L'Entreprise s'engage à apposer le logo du STIF à l'intérieur de chaque véhicule 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, devra être apposé à l'intérieur du véhicule à un endroit approprié à définir.

L'habillage extérieur des véhicules sera défini par le STIF à partir de sa charte d'habillage du matériel roulant en Ile-de-France. Le nouveau matériel sera systématiquement habillé selon cet habillage. L'ensemble du matériel utilisé par l'Entreprise pour l'exécution du service de référence devra intégrer ce marquage à terme.

Article 35-4 - 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 par l'Entreprise devra la première fois faire 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. Ils devront en revanche intégrer 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 35-5 - Signalétique, cartographie et représentation des modes

Les éléments relatifs à l'information voyageurs devront être 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 ...) seront 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 35-6 - Les espaces de transports

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 36 : Diffusion par le réseau de l'Entreprise.

Article 36-1 - Documents produits par le STIF

L'Entreprise diffusera 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 36-2 : Mise à disposition du réseau d'affichage dans les dépendances du réseau de transport de l'Entreprise

Les parties s'efforceront de prévoir des espaces (stations, matériels roulants...) réservés pour la communication du STIF à certaines périodes de l'année. Les parties se rapprocheront 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 IV - BIENS ET INVESTISSEMENTS

CHAPITRE I – REGIME DES BIENS.

ARTICLE 37 : Biens mis à disposition de l'entreprise.

Article 37-1 : 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 D3 et décrits sur les fiches qui seront jointes en Annexe D3 à la date d'effet du présent contrat.

Le STIF mettra à disposition de l'Entreprise le mobilier et le matériel strictement nécessaires à l'exploitation du service, mentionnés dans la liste jointe en Annexe D3.

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

Article 37-2 : Inventaire

Un état des lieux et un inventaire des équipements mis à la disposition par le STIF interviendront dans le délai de 3 mois suivant la prise d'effet du contrat ; Ils feront 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 seront joints en Annexe D3 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 pourra 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 sera effectuée à l'initiative de l'Entreprise, contradictoirement entre les parties, au moins une fois par an ; elle sera portée en annexe du rapport annuel et se substituera à la présente Annexe D3.

Article 37-3 : 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 38 : Biens propres.

Les biens propres sont les biens appartenant à l'Entreprise, hors biens de reprise tels qu'indiqués à l'Article 70-3 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 39 : 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 D2 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 60-3.

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 40 : 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 autobus 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 devra être tenu à jour.

L'Entreprise vérifie avant chaque mission le bon fonctionnement des équipements d'accessibilité des véhicules et notamment des palettes embarquées. 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 devra, en outre, effectuer toutes les réparations quelles qu'elles soient, dues à des pannes ou des accidents. Il devra tenir 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 autobus du réseau. Il est tenu 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 41 : 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 42-2 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 D2 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 42 : Matériel roulant.

Article 42-1 : 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 D1 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 D1 « Etat du parc ».

L'Annexe D1 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 D1 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 D1 fait l'objet d'un envoi annuel au plus tard le 31 janvier de chaque année.

En cas de défaut d'affectation d'un ou plusieurs véhicules accessibles à une ligne dont la mise en accessibilité est définie comme prioritaire par le Schéma directeur d'accessibilité d'Ile de France, l'Entreprise encourt une pénalité de 1 000 € HT par véhicule et par mois de défaut.

Article 42-2 : 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 D2. 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 D2 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 D2 fait l'objet d'un envoi annuel au plus tard le 31 janvier de chaque année.

A la demande du STIF, l'Entreprise tiendra 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 42-3 : 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 D2, la contribution C2, telle définie à l'Article 50-3 sera déduite du montant de l'investissement non effectué.

Dans les cas exposés ci-dessous, au 31 janvier de chaque année, l'Entreprise s'expose à une pénalité mensuelle égale à :

$$\text{Pénalité Véhicules} = (\text{Nombre de mois de dépassement}) \times 1000 \text{ €}$$

Ces cas sont :

- Le dépassement de l'âge moyen de 7 ans réels au 1^{er} janvier;
- Le 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 ;
- Si l'Entreprise n'a pas fourni l'ensemble des informations relatives aux annexes D1 et D2 (Soit 0 ou une valeur mais pas de case vide au sein des documents).

Cette pénalité n'exonère pas l'Entreprise de l'obligation de fourniture des documents concernés.

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 43 : Principes généraux

L'Entreprise définit et met en œuvre le programme pluriannuel d'investissement.

L'Entreprise s'engage à la réalisation du programme prévisionnel d'investissement figurant en Annexe D2 du présent contrat.

Le STIF s'assure de la cohérence du programme prévisionnel d'investissement de la 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, Plan de Déplacements Urbains...).

ARTICLE 44 : Programmation des investissements

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

- 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 ;
- La date prévisionnelle de la réalisation de l'opération ;
- Le coût prévisionnel de l'opération.

En sus du tableau, l'Entreprise présente un commentaire sur les principaux investissements prévus par famille :

- 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.

ARTICLE 45 : Suivi de la réalisation du programme d'investissements

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

L'Entreprise doit avoir réalisé au minimum 80% en rythme annuel et 90% en rythme triennal du programme d'investissements annexé au contrat. Dans le cas où l'Entreprise n'aurait pas atteint ces objectifs, l'Entreprise s'engage à reverser la différence entre le montant des dépenses (dotation aux amortissements et frais financiers associés) réalisées et le montant des dépenses (dotation aux amortissements et frais financiers associés) prévues au programme d'investissement.

ARTICLE 46 : 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 établira 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 V - 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 :

1. 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.

2. Sa lisibilité :

- prévisibilité des dépenses du STIF : le STIF verse un forfait indépendant du niveau réel des charges et des recettes voyageurs ;
- un partage du risque commercial à chaque exercice entre le Transporteur et le STIF selon un mécanisme d'intéressement à la performance de l'entreprise fondé sur les recettes de trafic (recettes collectées et contributions liées aux recettes reconstituées).

CHAPITRE I - LA REMUNERATION

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

ARTICLE 47 : 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 E1 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 VI.

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

Les ressources de l'Entreprise sont les suivantes :

- **les recettes de trafic collectées et les contributions liées aux recettes reconstituées**, telles que modulées du partage de risque, positif ou négatif, entre le STIF et l'Entreprise selon les dispositions de l'article 48 ;
- **Les recettes liées aux activités annexes** et toute autre ressource perçue par l'Entreprise selon les dispositions de l'Article 49;
- **les contributions versées par le STIF :**
 - une contribution C1 liée aux charges d'exploitation destinées à couvrir les obligations de service public décrites à l'Article 50-1 (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 50-2 ;
 - d'une contribution C2 au financement des investissements, décrite à l'Article 50-3.
- 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 qualité du service produit, décrit dans l'article 55 ;
- des pénalités sur l'exécution du contrat définies à l'Article 27, notamment en cas de non-réalisation de l'offre kilométrique du service de référence.

ARTICLE 48 : Les recettes de trafic.

Article 48-1 : 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 :

a/ 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 Améthyste) :

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

b/ Contributions liées aux recettes de trafic reconstituées

- Pour les forfaits Intégrale, carte Orange, 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 aux articles 50 et suivants.

Avec :

- i. $P_{(t+ ; PT)}$: prix ticket t+ carnet plein-tarif ; $P_{(t+ ; DT)}$: prix du ticket t+ carnet demi-tarif ; P_{tab} : prix du ticket d'accès à bord ; P_{t+u} : prix du ticket t+ à l'unité
- ii. 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 € et 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.
- iii. NV : nombre annuel de tickets d'accès à bord ; nombre annuel de premières validations de tickets t+ (unité ou carnet) ; nombre annuel de voyageurs pour les forfaits conformément à l'Annexe E2.
- iv. 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.

Article 48-2 : 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 50-2.

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 P_v et P_s 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 seront 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 sera remplacé par un calcul distinct pour chacun des trois types de forfaits suivants : Intégrale, Carte Orange 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, Carte Orange 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 1^{er} 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 21.

Un avenant, qui maintiendra le niveau d'intéressement de l'entreprise relatif à la fréquentation, fixera les modalités de ces évolutions.

Article 48-3 : 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 48-1. Cet objectif, exprimé aux tarifs et prix de l'année 2008, est repris dans le tableau ci-après.

K€ 2008 HT	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Objectif de recettes de trafic	10 405	10 502	10 601	10 701	10 751	10 802	10 852	10 903

Les objectifs de recettes de trafic sont calculés à partir du trafic mesuré pris en compte dans les factures de 2007 et 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 E3.

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

- En le complétant des montants résultant des dispositions des Articles 48-2, 48-4, 51, 52, 53 et 54-1 ;
- 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 48-4 : 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 48-4-1/) de la création ou de la suppression d'un titre, le STIF et l'Entreprise évalueront les impacts de cette modification tarifaire sur l'ensemble recettes de trafic. Ce calcul sera 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 avant partage du risque, 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 versera une compensation à l'Entreprise, égale à la perte de recette de trafic générée par la modification, soit, si la modification a pour effet d'augmenter les recettes de trafic, réduira ses contributions à proportion de la hausse de recettes ainsi générée ;
- un avenant formalisera les conséquences de ces modifications tarifaires.

Article 48-5 : Intéressement au trafic voyageurs

Un intéressement aux recettes de trafic, fondé sur la variation des recettes de trafic par rapport aux montants objectifs définis à l'Article 48-3, est mis en place.

L'écart positif 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. L'écart négatif reste à la charge de l'Entreprise.

Les recettes de trafic réalisées tiennent compte de l'effet des grèves, conformément à l'Article 48-6.

Article 48-6 : Prise en compte de l'effet de la grève sur les recettes de trafic

Conformément aux dispositions de l'Article 28, 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 28.

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 à :

- 11 043,86 € HT (valeur 2008) pour une journée normale de semaine ;
- 5 521,93 € HT (valeur 2008) pour un samedi ;
- 1 656,53 € HT (valeur 2008) pour un dimanche.

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 49 : 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 50 : Les contributions du STIF.

Article 50-1 : 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 4-2. 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 48.

Les contributions forfaitaires versées par le STIF sont actualisées et versées à l'Entreprise selon les modalités définies aux Articles 57 et 58. Elles ne varient pas en fonction du volume de trafic transporté par l'Entreprise, sauf dans les cas décrits aux Articles 48-2, 48-4, 51, 52, 53 et 54-1.

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 50-2 : 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 « C1 ».

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 8.

Le terme C11 est indexé chaque année par application de la formule décrite à l'Article 58, 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 à :

K€ 2008 HT	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contribution C11	28 875	28 579	27 795	27 499	27 371	27 242	27 113	26 984

Le montant de cette contribution est revu en le complétant des montants résultant de l'application des dispositions des Articles 48-2, 48-4, 51, 52, 53 et 54-1.

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 et, au cas où le présent contrat ne serait plus assujéti à la TVA, de la taxe sur les salaires.

Le montant de C12, exprimé en milliers d'euros HT courants, est repris à titre strictement indicatif dans le tableau ci-dessous :

K€ HT courants	2009 à 2016
C12	1 075

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 48-4.

Article 50- 3 : La contribution « C2 » au financement des investissements.

Le STIF participe au financement des investissements prévus au Programme Pluriannuel d'Investissement défini aux Articles 43 et 44, via la contribution C2, qui couvre les dotations aux amortissements et les frais financiers supportés à raison des investissements réalisés. Les frais financiers sont forfaitisés. Le montant initial est calculé sur la base du taux actuel réel de la dette appliquée à une assiette constituée du montant des investissements réalisés sur la durée du contrat net des dotations aux amortissements afférentes. Le montant des dotations

aux amortissements est plafonné au montant constaté en 2008, actualisé chaque année selon l'indice K2 défini à l'article 58-1.

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.

Le terme C2 est indexé chaque année par application de la formule décrite à l'Article 58, 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 à :

K€ 2008 HT	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
C2	3 471	3 680	3 932	3 724	3 882	3 991	4 092	4 115

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

ARTICLE 51 : 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 10 donnent lieu à un ajustement des contributions du STIF. Cet ajustement sera 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 prendra 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.

ARTICLE 52 : 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 53 : 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 sera 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 57 et d'autre part des contributions calculées dans le cadre de la facturation annuelle dont les mécanismes sont décrits à l'Article 58.

ARTICLE 54 : Mesures tarifaires

Article 54-1 : 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 54-2 : 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 serait 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 suivantes :

- 11 043,86 € HT (valeur 2008) pour une journée normale de semaine ;
- 5 521,93 € HT (valeur 2008) pour un samedi ;
- 1 656,53 € HT (valeur 2008) pour un dimanche.

Cette compensation fait partie intégrante des recettes de trafic définies à l'Article 48-1.

A ce titre, elle est prise en compte pour le calcul du partage des risques prévu à l'Article 48-3.

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 procéderont à une réévaluation de l'estimation correspondante pour tenir compte, le cas échéant, des pertes de recettes de trafic liées aux abonnements.

Article 54-3 : 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 III - INCITATIONS FINANCIERES EN TERMES D'OFFRE REALISEE ET DE QUALITE DE SERVICE

ARTICLE 55 : Incitation financière à la qualité de service.

Article 55-1 : 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 B1 et B2.

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 B1 du présent contrat sur les méthodes de mesure des indicateurs de qualité 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 :

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

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

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.

Article 55-2 : Pénalités pour situation inacceptables.

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.	200 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 pourront éventuellement être ajoutées.

Article 55-3 : 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 IV – MODALITES DE FACTURATION ET DE REGLEMENT.

ARTICLE 56 : Factures prévisionnelles.

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

- une première prévision avant le 15 juin ;
- une seconde prévision avant le 30 septembre ;
- une dernière prévision avant le 10 décembre de l'année n.

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

ARTICLE 57 : Règlement des acomptes mensuels.

Les acomptes mensuels sont établis sur la base du montant des contributions C11, C13 et C2 définies aux Articles 50-2 et 50-3. Ils sont versés mensuellement, sur la base d'échéanciers semestriels.

Si, à la clôture des comptes de l'année n-1, les contributions liées aux recettes reconstituées (CRR) sont supérieures (ou inférieures) aux contributions liées aux recettes reconstituées CRR prévisionnelles, le montant des acomptes de la contribution CRR de l'année n pour le second semestre est ajusté pour tenir compte de cet écart. Les acomptes des mois de novembre et décembre n sont corrigés pour tenir compte de la facture prévisionnelle de l'année n remise par l'Entreprise au plus tard le 30 septembre n.

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

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

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

Les contributions du STIF sont versées par le STIF selon les modalités définies aux Articles 57-1, 57-2 et 57-3.

Les impôts et taxes couverts par la contribution C12 sont payés à réception par le STIF des avis d'imposition émis par les services fiscaux sur l'Entreprise ; la régularisation fiscale de 2016 sera effectuée en 2017. La contribution C12 ne fait donc pas l'objet d'un versement d'acompte.

Article 57-1 : Règlement des acomptes mensuels de la contribution C11.

Les acomptes pour la contribution forfaitaire C11 sont versés le 24 de chaque mois sur la base des montants C11n0 prévus à l'Article 50-2, actualisés par application de la formule suivante :

$$C11n = C11n0 * In$$

Avec I_n : 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 57-2 : Règlement des acomptes mensuels des contributions liées aux recettes de trafic reconstituées.

Les acomptes pour les contributions liées aux recettes de trafic reconstituées (CRR) sont versés le 24 de chaque mois.

Ces acomptes sont calculés avec les prix de l'année en cours et sur la base des derniers comptages intégrés conformément à l'Annexe E2.

Article 57-3 : Règlement des acomptes mensuels de la contribution C2.

Les acomptes pour la contribution forfaitaire C2 sont versés le 24 de chaque mois sur la base des montants C_{2n0} prévus à l'Article 50-3, actualisés par application de la formule suivante :

$$C_{2n} = C_{2n0} * I_n$$

Avec I_n : 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 58 : Facturation annuelle

Article 58-1 : Indexation.

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

$$C_{11n} = C_{11n_0} \times K_{11n}$$

$$\text{Où } K_{11n} = 0,688 \frac{S_n}{123,375} + 0,105 \frac{C_n}{201,573} + 0,207 \frac{IPS_n}{122,658}$$

C_{11n_0} = forfait contractuel C11 exprimé en euros 2008 pour l'année n , correspondant aux montants indiqués à l'article 50-2.

S : indice trimestriel des salaires mensuel transport (www.indices.insee.fr ; identifiant : 0646913) ; $S_0 = 123,375$

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 :

$$C_{2n} = C_{2n_0} \times K_{2n} ; \text{ avec } K_{2n} = 0,253 + 0,747 \times K_{11n}$$

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 58-2 : Règlement de la facture annuelle.

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

- les composantes de la contribution relative aux charges relevant des OSP :
 - la contribution « C11 » le cas échéant modifiée pour tenir compte des évolutions d'offre ;
 - la contribution « 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 de trafic défini à l'Article 48-3.

L'Entreprise établit également un avoir correspondant :

- aux éventuelles pénalités liées à l'exécution du service définies aux Articles 20-1, 21-3, 27 et 66 ;
- au partage défini à l'Article 48-5 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. Il appartient alors au STIF de déclencher la procédure de conciliation prévue à l'Article 76. Le cas échéant, le STIF règlera 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 seront 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 60-3.

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

Un modèle de facture annuelle est proposé à l'Annexe E4.

CHAPITRE V - FISCALITE

ARTICLE 59 : Fiscalité.

Article 59-1 : Généralités.

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

Article 59-2 : 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 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 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 59-3 : 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.

Dans le cas où l'Entreprise bénéficierait d'une exonération partielle ou totale de TVA sur le périmètre du contrat, le bénéfice de cette exonération serait entièrement rétrocédé au STIF, la facture annuelle du contrat sera diminuée, à due proportion.

Le montant de taxe sur les salaires qui découlerait d'une exonération partielle ou totale de TVA serait alors pris en compte dans le calcul de la contribution C11 versée par le STIF.

Article 59-4 : Transfert des droits à déduction de la TVA.

Si le présent contrat entre dans le champ d'application des dispositions de l'Article 210-1 et suivants de l'Annexe II au code général des impôts, le STIF transfèrera 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 au délégataire une attestation précisant :

- la nature et la situation des biens
- la base d'imposition hors taxe des biens utilisés par le délégataire
- 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 procédera 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 sera 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 sera portée sans délai à la connaissance du STIF. Les parties examineront ensemble le bien fondé des rappels et engageront toutes voies de défense utiles.

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, seront 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 VI - MODALITES D'EXECUTION DE LA CONVENTION

CHAPITRE I : INFORMATION, SUIVI ET CONTROLE

ARTICLE 60 : Informations sur l'exécution du contrat

Article 60-1 : 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 66.

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.

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

Article 60-2 : Information trimestrielle et annuelle sur l'exécution du contrat

1/ Information trimestrielle

L'Entreprise fournit l'Annexe A5 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 fournies aux Annexes A3, A4, D1, D2 et F2.

Les résultats de qualité de service décrits à l'annexe B1 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 60-3 : 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 F2.

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

Le présent rapport devra être 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 66.

Ce rapport comprendra 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.

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 ;

- Un bilan des moyens matériels engagés. Celui-ci devra comprendre un compte-rendu détaillé des cessions et acquisitions de biens mentionnés en Annexe XX (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 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 61 : Comité de suivi.

Compte tenu de la spécificité de l'objet de la convention, les parties devront se réunir au sein d'un comité de suivi.

Ce comité est créé à l'initiative du STIF et comprend un représentant de chacune des parties.

Chaque partie peut en tant que de besoin se faire assister par une ou plusieurs personnes de son choix qu'elle aura désigné préalablement.

Ce comité sera présidé par le STIF. Instance de concertation, il aura pour mission de suivre l'exécution de l'exploitation du réseau, ainsi qu'un rôle consultatif sur toute question relative à la programmation de l'offre sur le réseau précité.

L'Entreprise pourra exprimer les propositions qu'elle souhaiterait soumettre au STIF.

En tout état de cause les propositions de modification d'offre du comité seront ensuite examinées dans le cadre de la procédure d'instruction intitulée « procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs » prise en application des dispositions de l'article 11 du décret n°2005-664 du 10 juin 2005.

Le comité se réunit annuellement , ainsi qu'à la demande expresse des parties, en tant que de besoin justifié par la partie demanderesse.

L'ordre du jour est fixé par le STIF et comporte les questions posées par les parties. Sauf urgence, les parties sont averties trois semaines avant la date de la séance du comité.

Les réunions donnent systématiquement lieu à l'établissement d'un compte rendu permettant d'informer les parties.

ARTICLE 62 : Contrôle de l'exécution du contrat.

Article 62-1 - 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 62-2 - 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 8 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 62-3 – 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 66.

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 sera engagée par la partie la plus diligente dans les conditions prévues à l'Article 76 du présent contrat.

CHAPITRE II - VIE DU CONTRAT.

ARTICLE 63 : 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 64 : 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 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.

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 aura 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 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 renoncent à tout recours contre le STIF pour tous les dommages évoqués aux présentes et réciproquement.

ARTICLE 65 : Garantie.

Dans un délai de trois mois à compter de la notification du présent contrat, l'Entreprise fournit au STIF une garantie bancaire ou une garantie de sa société mère, d'un montant de 50 000 Euros HT.

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 66 ;
- 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 67 (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 ou 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 l'Entreprise bénéficie au titre du présent contrat.

L'engagement de la société mère figurera en Annexe F3.

CHAPITRE III - SANCTIONS – FIN DE LA CONVENTION - INDEMNITES

ARTICLE 66 : 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 celui-ci pourrait être tenu par ailleurs :

- en cas de non mise en place de la garantie prévue à l'Article 65, l'Entreprise sera redevable de plein droit d'une pénalité d'un montant forfaitaire de 1500 € 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 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, tant que les documents ne seront pas validés par le STIF ;

Le STIF pourra 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 feront l'objet de l'émission, à la fin de chaque mois, d'un titre de recette exécutoire qui devra être réglé dans un délai de 45 jours, après émission, sous peine d'application, de plein droit et sans mise en demeure, d'intérêts moratoires au taux d'intérêt légal, majoré de deux points.

ARTICLE 67 : 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 pourra également prendre provisoirement, aux frais de l'Entreprise, toutes les mesures nécessaires à la continuité de l'exploitation du service.

ARTICLE 68 : 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 quelqu'en soit le motif, toutes dispositions stipulées au présent contrat qui en régleraient la fin trouveront à s'appliquer pleinement.

ARTICLE 69 : Résiliation.

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 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 pourra résilier le contrat moyennant un préavis de neuf (9) mois à tout moment des présentes, sans préjudice des dommages et intérêts auxquels celle-ci pourrait être tenu par ailleurs.

ARTICLE 70 : Sort des biens en fin de convention.

Article 70-1 : 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 37 et des Annexes D1 et D2 des présentes.

Au jour de la cessation du présent contrat, le STIF est subrogée à l'Entreprise dans tous ses droits et obligations envers des tiers.

Six mois avant la fin de l'exploitation, les parties estimeront et arrêteront, 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 devra exécuter ces travaux avant l'expiration du présent contrat ou verser au STIF une indemnité correspondant à leur montant, au plus tard à l'expiration du présent contrat.

Un inventaire physique des biens sera effectué contradictoirement entre les parties 2 mois avant la fin de l'exploitation. Cet inventaire sera 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 seront remises au STIF par l'Entreprise.

Article 70-2 : Biens de reprise.

Les biens nécessaires à l'exploitation et qui seront totalement amortis feront retour gratuit au STIF en fin de contrat.

Le STIF ou le candidat retenu dans le cadre de la prochaine consultation pourra racheter à l'Entreprise, à la valeur nette comptable, les biens qu'il jugerait nécessaires à l'exploitation, déduction faite des subventions d'investissement reçues telles que portées à son bilan comptable à la date de rachat.

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 70, 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.

Article 70-3 : 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 pourront faire l'objet d'une licence d'utilisation accordée au STIF

ARTICLE 71 : Substitution dans les contrats en cours

Le STIF à sa demande exprès ou successeur se substitue à l'Entreprise dans les droits et obligations procédant des contrats, ou des parties de contrats, en cours au terme du contrat, conclus pour les besoins de l'exploitation, de l'entretien ou de la maintenance des lieux et du service public confié, sous réserve 1°) que les termes et stipulations contractuelles soient conformes aux usages du commerce et 2°), que l'économie du contrat ne soit pas manifestement et gravement déséquilibrée au détriment des intérêts de l'Entreprise ou de ses ayants droit.

Dans un délai de 5 mois avant le terme du contrat l'Entreprise adresse au STIF copie de l'ensemble des contrats susceptibles d'être poursuivis au-delà du terme du contrat.

L'Entreprise veille à ce que les contrats dont la date d'échéance est postérieure à la date d'expiration du présent contrat comportent des stipulations à l'effet de rendre la présente clause opposable aux cocontractants.

En cas de poursuite de l'activité, le STIF s'engage à reprendre ou faire reprendre par le successeur de l'Entreprise, dans les conditions de l'article L 1224-1 du Code du Travail, l'ensemble des personnels permanents affectés à l'exploitation du service.

ARTICLE 72 : Engagements financiers à la fin du contrat

Au terme du présent contrat, l'Entreprise établira 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 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 122-12 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 versera ce solde à l'Entreprise, dès le début de son exploitation.

Si cet état fait apparaître un solde en faveur du successeur, alors l'Entreprise versera 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 pourra 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 seront versées en capital dans les 3 mois suivant le terme de du présent contrat et à défaut, porteraient intérêt au taux applicable en matière d'intérêts moratoires des marchés publics.

CHAPITRE IV - DISPOSITIONS DIVERSES

ARTICLE 73 : 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 74 : 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 pourra 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.

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.

Si les Parties ne sont pas parvenues à un accord à l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la demande formelle de réexamen, la procédure de conciliation prévue à l'Article 76 est alors engagée par la partie la plus diligente.

ARTICLE 75 : Recours à la procédure d'avenant.

Article 75-1 : Cas général.

Le présent contrat et ses annexes autres que celles listées à l'article 75-2 ne peuvent être modifiées que par voie d'avenant écrit et signé par les personnes dûment habilitées à cet effet par chaque parties.

Article 75-2 : 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 A3 : Service de référence ;
- Annexe A4 : Autres Conventions ;
- Annexe A5 : Tableau de bord-Suivi de la non-réalisation.

- Annexe B1 : Système de qualité de service, indicateurs et tableaux de bord ;
- Annexe B2 : Synthèse des bonus malus par indicateurs ;
- Annexe B3 : Protocole sur les échanges de données entre l'entreprise et la base de données communautaire du STIF et annexe technique ;
- Annexe B6 : Tableau de bord-Suivi du remboursement voyageur ;
- Annexe B7 : Formulaire des réclamations PMR ;
- Annexe B8 : Application de la norme SIRI en Ile-de-France.

- Annexe D1 : Etat du parc de véhicules ;
- Annexe D2 : Plan d'investissement du parc de véhicules.
- Annexe D3 : Etat des lieux et inventaire.
-
- Annexe E2 : Evaluation du trafic par les comptages.
- Annexe E4 : Modèle de facture de régulation annuelle.

- Annexe F1 : Marques ;
- Annexe F2 : Tableaux du rapport annuel (volet général et volet financier) ;
- Annexe F3 : Garantie bancaire / Engagement de la Société mère.

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 76 : Procédure de conciliation.

En cas de contestation dans l'interprétation et/ou l'application du présent contrat, les Parties s'engagent à faire leurs meilleurs efforts pour parvenir à un règlement amiable.

Les parties conviennent de se soumettre, préalablement à toute action contentieuse, à une procédure de conciliation selon les modalités suivantes.

Dans un délai de quinze (15) jours de la notification par lettre recommandée avec avis de réception de la contestation par la partie la plus diligente, les parties désigneront, d'un commun accord, un conciliateur unique.

Les frais d'expertise seront supportés par moitié par chacune des parties.

Le conciliateur examine de façon contradictoire les motifs de la contestation et les positions respectives des Parties.

Il rend un avis motivé sur le différend dans un délai de trois mois à compter de sa désignation.

Cet avis propose aux Parties une solution de conciliation. Il est adressé au STIF et à l'Entreprise, qui disposent d'un délai d'un (1) mois pour se concilier ou constater leur désaccord persistant. En cas d'échec de cette procédure, la contestation peut être soumise au tribunal administratif de Paris par la Partie la plus diligente.

ARTICLE 77 : Redressement, liquidation judiciaire et contrôle fiscal.

L'Entreprise devra porter 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 78 : Jugement des contestations.

Les contestations qui s'élèveraient entre le STIF et l'Entreprise au sujet de l'interprétation et de l'exécution du présent contrat, seront soumises au Tribunal Administratif de Paris.

ARTICLE 79 : Election de domicile.

Pour l'application des dispositions du présent contrat, les parties font élection de domicile :

- le STIF, en son siège administratif, 9/11 avenue de Villars 75007 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 80 : 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 garderont 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.

TABLE DES ANNEXES

A. OFFRE

Annexe A1 : Liste des lignes exploitées dans le cadre de la présente convention ;
Annexe A2 : Cahier des charges régional ;
Annexe A2a : Cahier des charges Régional – Règlement d’exploitation ;
Annexe A2b : Cahier des Charges Régional – Système de qualité de service ;
Annexe A3 : Service de référence ;
Annexe A4 : Autres Conventions ;
Annexe A5 : Tableau de bord-Suivi de la non-réalisation.

B. QUALITE DE SERVICE

Annexe B1 : Système de qualité de service et indicateurs et tableaux de bord ;
Annexe B2 : Synthèse des bonus malus par indicateurs ;
Annexe B3 : Protocole sur les échanges de données entre l’entreprise et la base de données communautaire du STIF et annexe technique ;
Annexe B4 : Plan d’information voyageur pour la continuité du service ;
Annexe B5 : Modalités de remboursement des voyageurs en cas de grève ;
Annexe B6 : Tableau de bord-Suivi du remboursement voyageur ;
Annexe B7 : Formulaire des réclamations PMR.
Annexe B8 : Application de la norme SIRI en Ile-de-France

C. TARIFICATION

Annexe C1 : Données de validation et indicateurs de qualité associés ;
Annexe C2 : Conventions spécifiques ;
Annexe C3 : Charte du système télébilletique NAVIGO ;

D. BIENS ET INVESTISSEMENTS

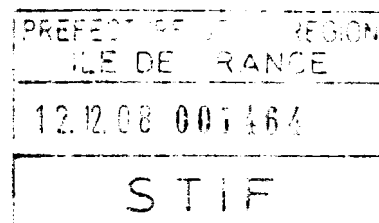
Annexe D1 : Etat du parc de véhicules ;
Annexe D2 : Plan d’investissement du parc de véhicules ;
Annexe D3 : Etat des lieux et inventaire.

E. REGIME FINANCIER

Annexe E1 : Compte financier prévisionnel du contrat (annexe confidentielle) ;
Annexe E2 : Evaluation du trafic par les comptages ;
Annexe E3 : Objectifs de recettes voyageurs ;
Annexe E4 : Modèle de facture de régularisation annuelle.

F. AUTRES ANNEXES

Annexe F1 : Marques ;
Annexe F2 : Tableaux du rapport annuel (volet général et volet financier) ;
Annexe F3 : Garantie bancaire / Engagement de la Société Mère.



DELIBERATION N°2008/0923

SEANCE DU 10 DECEMBRE 2008

TARIFICATION SOCIALE

**AVENANT DE PROROGATION
DE LA CONVENTION CHEQUE MOBILITE
AVEC LA REGION ILE DE FRANCE POUR LE MILLESIME 2009**

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 15 janvier 1998 créant le chèque mobilité ;
- VU** la délibération n°0575 du 5 juillet 2006 relative à la mise en œuvre des mesures de tarification sociale demandées et financées par le conseil régional ;
- VU** la délibération n°2006/0777 du 20 septembre 2006 ;
- VU** le rapport n° 2008/0923 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 5 décembre 2008 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

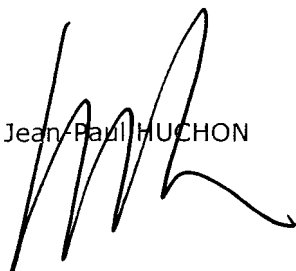
ARTICLE 1^{er} : l'avenant n°2 à la convention du 30 septembre 2005, annexé à la présente délibération, entre le STIF, la Région Ile de France et les transporteurs permettant de proroger le dispositif des chèques mobilité pour le millésime 2009, est approuvé.

ARTICLE 2 : la directrice générale est autorisée à signer l'avenant visé à l'article 1^{er} 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°2 A LA CONVENTION CHEQUES MOBILITE
DU 30 SEPTEMBRE 2005**

ENTRE

- Le Syndicat des transports d'Ile de France, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 11 avenue de Villars à Paris (7^{ème}), n°SIRET 287 500 078 00012, représenté par sa Directrice Générale, Madame Sophie MOUGARD, agissant en vertu des délibérations du Conseil d'Administration du 15 janvier 1998 et 10 décembre 2008, ci-après

Désigné ci-après « le STIF »,

ET

- La Région d'Ile-de-France représentée par son Président, Monsieur Jean-Paul HUCHON, en vertu de la délibération n° CP 00-446 du 28 septembre 2000,

Désignée ci-après « la Région »,

D'UNE PART,

ET

- La Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP), établissement public à caractère industriel et commercial ayant son siège à Paris 12^{ème}, 54 quai de la Rapée, représentée par son Président Directeur Général, Monsieur Pierre MONGIN, dûment habilité par son Conseil d'Administration,
- La Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF), établissement public à caractère industriel et commercial ayant son siège à Paris 12^{ème}, 209-211, rue de Bercy, représentée par son Président, Monsieur Guillaume PEPY, dûment habilité par son Conseil d'Administration,
- L'Organisation Professionnelle des Transports d'Ile-de-France (OPTILE), association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901 ayant son siège à Paris 14^{ème}, 12 Villa de Lourcine, représentée par son Administrateur Général, Monsieur Daniel MEYER,

Désignés ci-après « les Transporteurs »,

D'AUTRE PART,

Cet avenant a pour objectif de proroger la convention CHEQUE MOBILITE pour le millésime 2009.

Article – 1 : L'article 8 est modifié comme suit :

« La présente convention prend effet à compter du 01 octobre 2008 pour le millésime 2009 jusqu'à l'arrêté des comptes du millésime 2009, au plus tard le 30 avril 2010.

Nonobstant les dispositions qui précèdent, la Région pourra résilier la présente convention par notification écrite à cet effet par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée aux parties sous réserve d'un préavis de trois (3) mois, étant entendu que les effets de la présente convention devront être assumés financièrement par les parties contractantes jusqu'à l'apurement des comptes du millésime au cours duquel la résiliation est intervenue. »

Article – 2 :

Toutes les autres stipulations de la convention CHEQUE MOBILITE demeurent inchangées.

Fait en six exemplaires originaux à Paris, le

La Région d'Ile-de-France

La Directrice Générale du Syndicat
des Transports d'Ile de France

.....

Le Président Directeur Général
de la RATP

Sophie MOUGARD

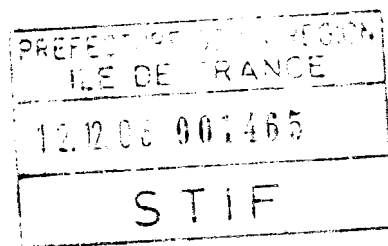
Le Président de la SNCF

Pierre MONGIN

Guillaume PEPY

L'Administrateur Général d'OPTILE

Daniel MEYER



Délibération n°2008/0924

Séance du 10 décembre 2008

**ADAPTATION DE L'OFFRE DE LA LIGNE DE BUS
TRANS VAL DE MARNE (TVM) N°14
« SAINT MAUR CRETEIL RER – CROIX DE BERNY RER »**

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 contrat du 21 février 2008 conclu entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la RATP, notamment son annexe A.2. (Service de référence)
- VU** le dossier technique N° 538 relatif au renforcement de la ligne de bus TVM enregistré par le STIF le 20 octobre 2008 ;
- VU** le rapport n°2008/0924 ;
- VU** l'avis de la commission de l'offre de transport en date du 4 décembre 2008 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Le service de référence de la ligne TVM est augmenté à hauteur de 390 939 KT commerciaux, selon un niveau de service défini en annexe jointe.

ARTICLE 2 : En année pleine, la contribution publique s'élève à 1,390 M€ HT2007, se répartissant en ajustement de la contribution C11 à hauteur de 1,234 M€ HT2007 et de la contribution C2 à hauteur de 0,156 M€ HT2007.
Pour l'année 2009, la contribution publique s'élève à 1,351 M€ HT2007 se répartissant en ajustement de la contribution C11 à hauteur de 1,199 M€ HT2007 et de la contribution C2 à hauteur de 0,152 M€ HT2007.

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

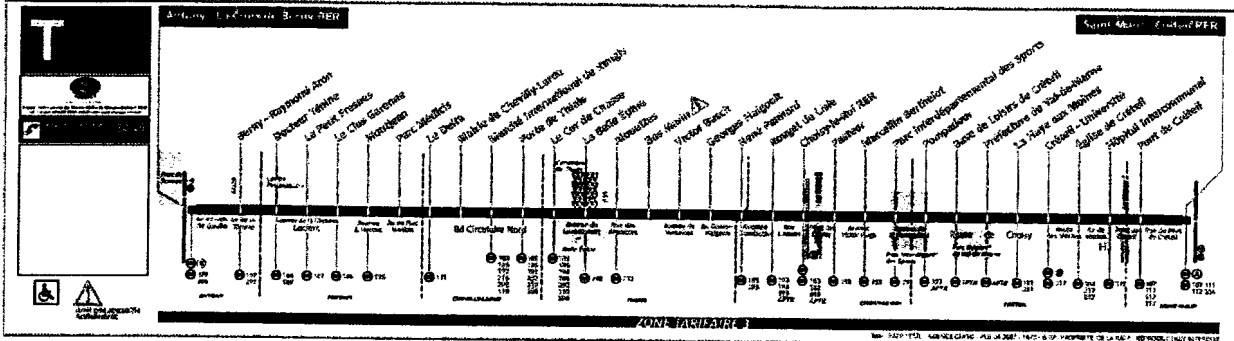
A handwritten signature in black ink, consisting of several fluid, overlapping strokes that form the name 'Jean-Paul Huchon'.



14

ST MAUR CRETEIL RER
Croix Berny

Sous Réseau BUS TCSP



Longueur de la ligne 19,881 km	Vitesse commerciale théorique 22,15 km/h	Type de matériel exploité AGORA 18M H
-----------------------------------	---	--

				Départs semaine																									
Nombre de voitures maxi 38				Kilométrage commercial 8608						intervalle mini pratiqué 3,08						intervalle maxi pratiqué 25						intervalle heure creuse 5,03							
Mission	Longueur	Premier départ	Dernier départ	3h	4h	5h	6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	24h	1h	2h	Total	Nb kms
De AL à CB	9,867	442	1646																									22	212,874
De AL à MI	2,942	534	704																									5	13,210
De CB à AL	9,423	2440	120																									4	37,892
De CB à COS	8,173	1822	2141																									4	49,038
De CB à SM	19,544	513	2430																									6	3850,168
De MI à SM	12,519	542	713																									197	82,595
De PO à CB	14,859	519	519																									5	14,959
De SM à CB	19,818	520	2433																									1	3646,512
De SM à MI	12,793	754	120																									184	460,548
De VB à PO	3,824	508	508																									1	3,824
De VB à SM	3,754	452	1701																									18	157,572
				479																									

				Départs samedi																									
Nombre de voitures maxi 26				Kilométrage commercial 3177						intervalle mini pratiqué 4,44						intervalle maxi pratiqué 20,47						intervalle heure creuse 9,21							
Mission	Longueur	Premier départ	Dernier départ	3h	4h	5h	6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	24h	1h	2h	Total	Nb kms
De AL à CB	9,867	500	1413																									16	154,872
De AL à MI	2,942	522	1245																									3	7,926
De CB à AL	9,423	2440	120																									4	37,892
De CB à COS	8,173	1930	2210																									9	73,557
De CB à SM	19,544	530	2430																									145	2833,880
De MI à SM	12,519	530	1255																									3	37,557
De PO à CB	14,859	519	519																									1	14,859
De SM à CB	19,818	520	2433																									1	2794,338
De SM à MI	12,793	1913	120																									13	168,308
De VB à PO	3,824	508	508																									1	3,824
De VB à SM	3,754	452	1406																									6	52,524
				342																									

				Départs dimanche																										
Nombre de voitures maxi 13				Kilométrage commercial 4035						intervalle mini pratiqué 3,2						intervalle maxi pratiqué 20						intervalle heure creuse 10,22								
Mission	Longueur	Premier départ	Dernier départ	3h	4h	5h	6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	24h	1h	2h	Total	Nb kms	
De AL à CB	9,867	558	1312																									9	87,003	
De AL à MI	2,942	548	742																									4	10,588	
De CB à AL	9,423	2440	120																									4	37,892	
De CB à COS	8,173	1914	1914																									4	8,173	
De CB à SM	19,544	825	2430																									1	97	1895,798
De MI à SM	12,519	555	749																									4	50,078	
De SM à CB	19,818	830	2433																									93	1843,074	
De SM à MI	12,793	1840	120																									8	102,344	
				220																										

AL ALJOUETTÉS CB Croix Berny MI RUNGIS MARCHÉ INTERN COS COR DE CHASSE SM ST MAUR CRETEIL RER PO POMPADOUR VB VICTOR BASCH



Régie Autonome des Transports Parisiens
54 Quai de la Rapée
75599 Paris Cedex 12
Département Bus

SERVICE DE REFERENCE AU 12 JANVIER 2009

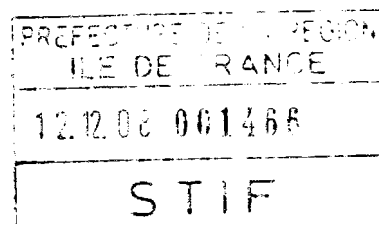
Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2008/0925

Séance du 10 décembre 2008

**DELEGATION DE COMPETENCE
A LA COMMUNE DE PUTEAUX
POUR L'ORGANISATION D'UNE DESSERTE DE NIVEAU LOCAL**

Service Régulier Local de Puteaux



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 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France ;
- VU** la délibération du conseil du STIF n° 2007/0048 du 14 février 2007 relative aux dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n° 222/2008 du 15 septembre 2007 du Conseil Municipal de Puteaux ;
- VU** le rapport n° 2008/0925 ;
- VU** les avis de la commission de l'offre de transport du 4 décembre 2008 et de la commission économique et tarifaire du 5 décembre 2008 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La commune de Puteaux reçoit délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile de France pour l'organisation et la mise en place d'une desserte de niveau local, de type service régulier local, telle que décrite ci-dessous :

- Service régulier local comprenant 2 sous-lignes de desserte en boucle de différents secteurs de la commune de Puteaux.

ARTICLE 2 : Les voyageurs sont admis gratuitement sur ce service.

ARTICLE 3 : La convention de délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile de France à la commune de Puteaux pour l'organisation et la mise en place de la desserte de niveau local telle que définie à l'article 1^{er} de la présente délibération, est approuvée.

ARTICLE 4 : La directrice générale est autorisée à signer la convention visée à l'article 3 de la présente délibération.

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 réguliers locaux**

ENTRE :

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 9-11 avenue de Villars à Paris (7^{ème}), (n°SIRET 287 500 078 00012), représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n° 2008/____ du 10 décembre 2008, ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- La Ville de Puteaux, ayant son siège 131 rue de la République 92 800 Puteaux, et représentée par son maire, Mme Joëlle CECCALDI-RAYNAUD, en vertu de la délibération du Conseil municipal n° 222 du 15 septembre 2008, ci-après désignée « l'autorité organisatrice de proximité » ou « l'AOP »,

D'AUTRE PART

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, notamment son article 16,
- VU** la délibération du conseil du STIF n° 2007-0048 du 14 février 2007 sur les dessertes de niveau local,
- VU** la délibération du Conseil Municipal de Puteaux n° 222 du 15 septembre 2008 ;

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 compétences 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 12, 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} avril au STIF un rapport d'exercice des compétences déléguées conformément aux dispositions de l'article 10.

Article 4- Droits et obligations du STIF

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

- Il définit la politique tarifaire, décide la création des titres de transport et fixe les tarifs.
- Il définit les conditions générales d'exploitation et des règles minimales en matière de qualité de service. Ces obligations trouvent leur traduction dans le cahier des charges relatif à l'exploitation de services réguliers locaux figurant en Annexe I de la présente convention.
- Il contrôle ponctuellement les conditions d'exploitation des services.
- Il coordonne la modernisation du système de transport collectif francilien et garantit le caractère intermodal des systèmes.
- Il définit, assure ou fait assurer l'information multimodale.
- Il définit les principes de mise en œuvre de la loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux.
- Il définit et met en œuvre sa politique de communication.
- En contrepartie des compétences déléguées, le STIF :
 - contrôle l'exécution de la présente convention ; en particulier évalue avec l'AOP les conditions de mise en œuvre ainsi que les conditions d'exécution des conventions passées avec le ou les exploitants de transport,
 - étudie toute demande de modifications de la présente convention permettant notamment un meilleur exercice de la compétence déléguée,
 - propose des solutions en cas de différends avec les exploitants.

Article 5- Droits et obligations de l'AOP

Article 5.1- Services faisant l'objet de la délégation de compétence

En vertu de la présente convention, l'AOP est responsable de l'organisation du service régulier local décrit ci-dessous :

- **Desserte communale de Puteaux (service urbain « Buséolien ») composée de deux circuits :**
 - **Circuit n° 1 : Ile de Puteaux - Cimetière Nouveau,**
 - **Circuit n° 2 : Bellini - Cimetière Nouveau,**

Article 5.2- Compétences déléguées

L'AOP s'engage à assurer les compétences suivantes de l'autorité organisatrice qui lui sont déléguées par le STIF :

- à inscrire le service au plan régional de transport, conformément aux propositions de rédaction figurant à l'annexe II ; devra spécifier, le cas échéant, le trafic transféré, suite à l'instruction menée par elle préalablement.
- 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, si cette dernière le souhaite, mise en concurrence, selon les modalités fixées à l'article 5.3 et à l'Annexe I,
- le financement des services, avec le concours du STIF,
- 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 de 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,
- établir un rapport annuel au STIF sur l'exécution du présent contrat conformément à l'article 10 et sur l'usage du service (rapport d'exercice des compétences déléguées),
- définir et mettre en œuvre une politique et des actions de communication et promotion des services délégués qui soit cohérente avec la politique de communication du STIF.

Article 5.3- Désignation de l'exploitant

Pour l'exploitation des services pour lesquels elle a reçu délégation de compétence par la présente convention, l'AOP décide :

- soit d'exploiter le ou les service(s) en régie,
- soit de confier par la signature d'une convention à durée limitée l'exploitation du ou des service(s) à une entreprise après, si l'AOP le souhaite, 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.

Dans tous les cas, il appartient à l'AOP de mettre en œuvre une procédure d'instruction qui consiste à demander l'avis des collectivités locales et des entreprises de transport exploitant des lignes régulières sur le secteur géographique concerné.

Cet avis est demandé sur la base d'un document envoyé par l'AOP comprenant les itinéraires et les arrêts (descriptif, cartographie, etc...), les fréquences et l'amplitude par type de jour. Dans ce cadre, l'AOP devra s'inspirer du dossier technique mis en place par le STIF.

Dans le cas où l'AOP déciderait d'organiser une mise en concurrence, la procédure d'instruction devra être mise en œuvre, sans spécifier l'opérateur pressenti, qu'au terme des négociations et avant la délibération sur le choix le choix de l'exploitant.

En outre, conformément à l'article 16 II du décret n°2005-664 du 10 juin 2005, « *l'inscription prend effet si le syndicat n'a pas fait opposition dans un délai de trois mois à compter de la notification de la décision de l'AOP* ».

La convention passée entre l'AOP et le transporteur doit être transmise au STIF pour information dans les 10 jours suivants la délibération de l'AOP. Sa durée ne peut excéder le terme de la présente convention.

TITRE II - TARIFICATION ET FINANCEMENT DU SERVICE

Article 6- Tarification applicable

L'accès aux services visés à l'article 5.1. est gratuit.

Article 7- Financement par l'AOP

L'AOP supporte toute les conséquences financières des décisions relevant des compétences déléguées : les contributions versées par l'AOP sont la contrepartie de la réalisation des services délégués, et notamment, des obligations de service public incombant à l'exploitant.

TITRE III - INFORMATION ET CONTROLE

Article 8- Suivi financier et rapport d'exercice des compétences déléguées

Le suivi financier a pour objet de contrôler l'évolution de la dépense de transport dans une approche globale du coût des services de transport collectif en Ile-de-France et dans l'éventualité d'un retour au STIF des compétences transférées au terme de la convention.

L'AOP établit annuellement le rapport d'exercice des compétences déléguées comportant au minimum les éléments suivants :

- analyse détaillée de l'usage du service : résultats de validation des titres de transport, données statistiques alternatives sur la fréquentation, nombre moyen, médian, maximum et minimum de voyageurs par course,
- niveau d'offre réalisé, nombre de courses non réalisées,
- évolution de l'offre de transport en nombre de services, kilomètres commerciaux parcourus, nombre de véhicules et de conducteurs en équivalent temps plein,
- compte(s) financier(s) de l'exécution des services confiés au(x) transporteur(s) comportant en produits, les contributions de l'AOP, les autres contributions publiques (RIF, STIF, CG, autre collectivité...), les autres produits d'exploitation, financiers ou exceptionnels, en charges, les charges d'exploitation des services ; et plus généralement tout autre produit ou charge rattachable à l'exécution du service,

- conditions d'exercice des compétences déléguées et difficultés éventuelles rencontrées dans l'exercice de ces compétences.

Le rapport d'exercice des compétences déléguées est présenté chaque année aux services du STIF. Seront annexés à ce document le ou les rapports d'activité élaborés par le ou les exploitants.

Article 9- Contrôle

Le STIF se réserve le droit de prendre toute disposition qu'il jugera nécessaire pour contrôler la bonne application de la présente convention et exiger de l'AOP qu'elle prenne toutes les mesures nécessaires pour que l'Exploitant remédie aux éventuels manquements constatés lorsqu'ils relèvent de sa responsabilité.

L'AOP s'engage à prévoir dans sa convention avec l'exploitant des dispositions permettant les contrôles et audits.

Article 10- Evaluation de la délégation de compétence

Une évaluation de la délégation de compétence sera effectuée à mi-parcours de la convention.

TITRE IV - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 11- Responsabilité

L'AOP exerce sa mission d'autorité organisatrice de proximité sous son entière responsabilité à l'exception des conséquences pouvant être générées par les décisions tarifaires ou les modifications du cahier des charges ayant des incidences financières sur les conventions d'exploitation passées par l'AOP.

Elle fait son affaire et supportera toutes les conséquences financières en cas de recours contentieux pouvant être engagés à l'occasion de l'exercice par elle des compétences qui lui sont confiées par le STIF dans le cadre de la présente convention.

Elle informe le STIF de toute action engagée à son encontre dans ce cadre.

Le STIF ne pourra, en aucun cas, ni pendant la durée de la présente convention, ni après son expiration, être mis en cause dans les litiges qui résulteraient de l'exercice par l'AOP des compétences qui lui sont déléguées.

Article 12- Résiliation

Article 12.1- 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 12.2- Résiliation amiable

Dans les autres cas, les parties peuvent décider, d'un commun accord, de procéder à la résiliation amiable de la présente convention, 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 13- Fin de la convention

18 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 la délégation de compétence.

Article 14- Litiges

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention. Elles se réunissent dans un délai de 1 mois à compter de la réception d'un courrier adressé par la partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé de réception.

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

Fait à
Le

En double exemplaire,

Le STIF

L'A.O.P.

ANNEXE I
CAHIER DES CHARGES POUR LE SERVICE REGULIER LOCAL
DE LA VILLE DE PUTEAUX

1. ELEMENTS DE CONTEXTE

Le service urbain «Buséolien» est en service depuis 1987 sur le territoire de la Ville de Puteaux.

Il est composé de deux circuits :

- Circuit n° 1 : Ile de Puteaux - Cimetière Nouveau,
- Circuit n° 2 : Bellini - Cimetière Nouveau,

L'objectif de ces deux circuits internes à la Ville de Puteaux est d'assurer une liaison par les transports en commun entre les secteurs haut et bas de Puteaux.

2. ORGANISATION DU TRANSPORT

2.1. Conditions générales d'exploitation

2.1.1. Zone géographique desservie

La ligne « Buséolien » dessert par ses deux boucles différents secteurs de la ville de Puteaux (habitat, commerce local, marché d'alimentation, cimetière, équipements publics).

2.1.2. Ayants droit

Le service est ouvert à tous les voyageurs.

2.1.3. Description de la consistance et de la nature du service

- Nombre de sous-lignes : 2 "Le Buséolien"

Circuit n° 1 (sous-ligne n° 1) : Ile de Puteaux - Cimetière Nouveau

- Itinéraire desservi :

- A l'aller : Allée de l'Ecluse (départ), Pont de Puteaux, Boulevard Richard Wallace, Rue Lucien Voilin, Rue Chante Coq, Rue de la République, Rue Cartault, Rue Bernard Palissy, Rue de la République, Contre allée de l'Avenue du Président Wilson, Rue Marcelin Berthelot, Avenue Pablo Picasso, Boulevard des Bouvets, Cimetière Nouveau de Puteaux.
- Au retour : Cimetière Nouveau de Puteaux (départ), Boulevard des Bouvets, demi tour à hauteur de la Rue des 3 Fontanot, Boulevard Pesaro, Avenue Pablo Picasso, Rue Marcelin

Berthelot, Avenue du Président Wilson, Rue Louis Pouey, Rue Anatole France, Rue Godefroy, Quai de Dion Bouton, retournement à la hauteur de la Rue Parmentier, Pont de Puteaux, Allée de l'Ecluse (terminus).

- Longueur moyenne de chaque course en circulaire : 9,520 km

- Durée moyenne de chaque course : 23 minutes

- Jours de fonctionnement : du lundi au samedi, jours fériés exclus sauf les 1er et 11 novembre (les 1er et 11 novembre, application des horaires du samedi)

- Matériel en service : 2 voitures du lundi au vendredi de septembre à juin ; 1 voiture du lundi au vendredi en juillet et août, et le samedi toute l'année

- Heures des premiers et derniers départs :

	<u>De septembre à juin</u>		<u>en juillet et août</u>	
	Du lundi au vendredi		du lundi au samedi <u>de septembre à juin</u> Le samedi et les 1er et 11 novembre	
	Premiers Départs	derniers départs	premiers départs	derniers départs
Ile de Puteaux	8h15	19h10	8h00	19h10
Cimetière	8h15	17h50	8h25	17h35
Berthelot / C. Vert	7h50	18h45	7h40	18h36

- Intervalles prévus : 26 minutes (50 minutes le samedi et tous les jours en juillet et août)

- Nombre de courses :

Lundi à vendredi	52 courses par jour	(28 en juillet et août)
Samedi	28 courses par jour	(28 en juillet et août)
Soit par semaine-type :	288 courses	(168 en juillet et août)

- Kilométrage total (y compris haut-le-pied) :

Lundi à vendredi	: 278 km par jour	(148 en juillet et août)
Samedi	: 148 km par jour	(148 en juillet et août)
Soit par semaine-type	: 1 538 km	(888 en juillet et août)

- Kilométrage total annuel approximatif : 72 996 km (y compris les 1er et 11 novembre)

Circuit n° 2 (sous-ligne n° 2) : Bellini - Cimetière Nouveau

- Itinéraire desservi :
 - A l'aller : Rue Bellini (départ), Rue Arago, Rue Paul Lafargue, Rue Michelet, Rue Delarivière, Rue Lefoullon, Rue Paul Lafargue, Rue Arago, Rue Jean Jaurès, Rue Chante Coq, Rue de la République, Rond-point des Bergères, Contre allée de l'Avenue du Président Wilson, Rue Marcelin Berthelot, Avenue Pablo Picasso, Boulevard des Bouvets, Cimetière Nouveau de Puteaux.
 - Au retour : Cimetière Nouveau de Puteaux (départ), Boulevard des Bouvets, demi-tour à la hauteur de la rue des 3 Fontanot, Boulevard Pesaro, Avenue Pablo Picasso, Rue Marcelin Berthelot, Contre allée de l'Avenue du Président Wilson, Rond-point des Bergères, Rue de la République, Rue Cartault, rue B. Palissy, Avenue Gutenberg, Rue de la République, Rue Anatole France, Rue Jean Jaurès, Rue Bellini (terminus).
- Longueur moyenne de chaque course en circulaire: 9,500 km
- Durée moyenne de chaque course : 22 minutes
- Jours de fonctionnement : du lundi au dimanche, y compris les jours fériés (les 1^{er} et 11 novembre application des horaires du samedi, les autres jours fériés application des horaires du dimanche)
- Matériel en service : 2 voitures en service du lundi au vendredi de septembre à juin ; 1 voiture du lundi au vendredi en juillet et août et le samedi et le dimanche toute l'année

- Heures des premiers et derniers départs :

	<u>De septembre à juin</u>		<u>en juillet et août</u>		<u>toute l'année</u>	
	Du lundi au vendredi		du lundi au samedi		les dimanches et fêtes	
	premiers départs	derniers départs	premiers départs	derniers départs	premiers départs	derniers départs
Bellini	7 h 30	19 h 00	7 h 30	18 h 30	8h25	12h35
Cimetière	8 h 30	17 h 35	8 h 50	17h 10	8h50	13h00
Berthelot / Carré Vert	8 h 00	19 h 00	8 h 00	19 h 00	8h00	

- Intervalles prévus : 26 minutes (50 minutes les samedis, dimanches et tous les jours en juillet et août)

- Nombre de courses :

Lundi à vendredi	: 53 courses par jour	(28 en juillet et août)
Samedi	: 28 courses par jour	(28 en juillet et août)
Dimanche	: 13 courses par jour	(13 en juillet et août)
soit par semaine-type	: 306 courses	(181 en juillet et août)

- Kilométrage total (y compris haut-le-pied) :

Lundi à vendredi	: 280 km par jour	(147 en juillet et août)
Samedi	: 147 km par jour	(147 en juillet et août)
Dimanche	: 75 km par jour	(75 en juillet et août)
soit par semaine-type	: 1 622 km	(957 en juillet et août)

- Kilométrage total annuel approximatif : 77 675 km (y compris les 1er et 11 novembre)

Circuit n° 1	: 72 996 km
Circuit n° 2	: 77 675 km
TOTAL	: 150 671 km

2.1.4. Matériel roulant

Le service sera effectué à l'aide de véhicules type micro bus d'une vingtaine de places dont une dizaine de places assises. De plus, le véhicule devra permettre d'accueillir les personnes à mobilité réduite. Le véhicule devra répondre aux différentes réglementations et normes en vigueur.

La société devra disposer d'une réserve de matériel suffisante pour pallier sans délai les défaillances du mini-bus en service. Ce matériel devra être identique en dimensions et capacité à celui en service courant.

Ce véhicule sera peint aux couleurs souhaitées par la ville de Puteaux. Il portera sur ses deux faces latérales les inscriptions « VILLE DE PUTEAUX - Service Urbain ».

EQUIPEMENTS DEMANDES

- Equipement de sécurité conformes (transmission téléphone et / ou radio etc...)
- Plancher facilement accessible pour les personnes transportées et non glissant
- Porte drapeaux de part et d'autre du véhicule
- Palette d'accès pour les personnes à mobilité réduite.

2.2. Qualité de service

2.2.1. Délais de réservation

Il s'agit d'un service urbain gratuit, à horaires fixes et non d'un service à la demande.

2.2.2. Information voyageurs

Le transporteur s'engage à remplir les obligations suivantes :

- Mise en place de l'information voyageurs en cas de perturbation du trafic, de déplacement d'arrêt ou de déviation,
- Mise à jour de l'information voyageurs aux points d'arrêt et dans le bus,
- Confection des fiches horaires pour les voyageurs,
- Surveillance et maintenance des points d'arrêt.

INFORMATION DES VOYAGEURS AUX POINTS D'ARRET

Le transporteur informera les usagers du service, en mettant à leur disposition les supports d'informations suivants :

- Plan de ligne
- Fiche horaires à disposition des voyageurs
- Cadre infos voyageurs (déviation, travaux...)

2.2.3. Contrôle des titres

Il s'agit d'un service gratuit. Il ne sera donc pas procédé au contrôle de titres de transport.

2.2.4. Continuité du service et exigences de qualité

Le transporteur est tenu de mettre en œuvre tous les moyens nécessaires pour effectuer la prestation prévue au contrat et pour pallier aux difficultés qu'il pourrait rencontrer (panne, etc...).

Le transporteur devra disposer d'une réserve de matériel suffisante pour pallier sans délai les défaillances du mini-bus en service. Ce matériel devra être identique en dimensions et capacité à celui en service courant.

Il fournira en particulier le véhicule de transport, qui devra répondre aux différentes normes et réglementations en vigueur. Le véhicule devra être en excellent état de marche et de propreté. Le prestataire fournira aussi le personnel de conduite nécessaire au service prévu.

3. ECONOMIE GLOBALE DU SERVICE

3.1. Estimation du trafic

Le nombre d'usagers transportés annuellement par le « buséolien » est d'environ 145 000 voyageurs.

3.2. Niveau d'offre

Le kilométrage annuel parcouru est d'environ 150 671 km.

3.3. Tarification

La tarification applicable est la gratuité.

3.4. Bilan économique prévisionnel

Le coût prévisionnel du contrat relatif au marché du service urbain « Buséolien » est estimé annuellement à 744 267 € HT (aux conditions économiques du 1^{er} janvier 2008).

4. DESIGNATION DE L'EXPLOITANT

La collectivité établira avec l'entreprise à qui elle confiera l'exploitation de la ligne une convention de gré à gré.

La convention qui sera passée entre la commune et l'exploitant sera établie pour une durée de 1 an. Elle pourra être renouvelée chaque année par tacite reconduction.

La collectivité prendra à sa charge les surcoûts liés au renforcement éventuel des lignes.

Les modalités de paiement par la collectivité seront conformes aux règles de la comptabilité publique.

ANNEXE II

CREATION DE LA LIGNE N° 000-592-000
 « SERVICE REGULIER LOCAL DE PUTEAUX »
 EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « Nom de l'entreprise »

- 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 STIF du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU la délibération du Conseil du STIF n°2007-0048 du 14 février 2007 relative aux dessertes de niveau local ;
- VU la délibération du Conseil du STIF n°2008-xxxx du 10 décembre 2008 approuvant la délégation de compétence au profit de la Commune de Puteaux relative à l'exploitation d'une desserte de niveau local ;
- VU la convention du 10 décembre 2008 de délégation de compétence relative à l'exploitation de la ligne n° ;
- VU les résultats de l'instruction ;

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 000-592-000 « ----- » est inscrite au plan régional des transports.

ARTICLE 2 : L'entreprise « nom de l'entreprise » est autorisée à exploiter la ligne susvisée pour une durée de XX ans, comme suit :

- Sont créées les sous-ligne n° 01 et 02 dans les conditions définies dans le marché/convention de délégation de service public/convention d'exploitation de gré à gré (selon la procédure retenue) visé(e) ci-après.
- Les articles suivants relatifs au marché, à la convention de délégation de service public ou la convention d'exploitation de gré à gré (selon la procédure retenue par l'AOP) sont rédigés comme ceux que l'AOP rédige lorsqu'elle passe, dans les matières relevant de sa compétence, un marché public, une convention de délégation de service public ou un convention de nature différente

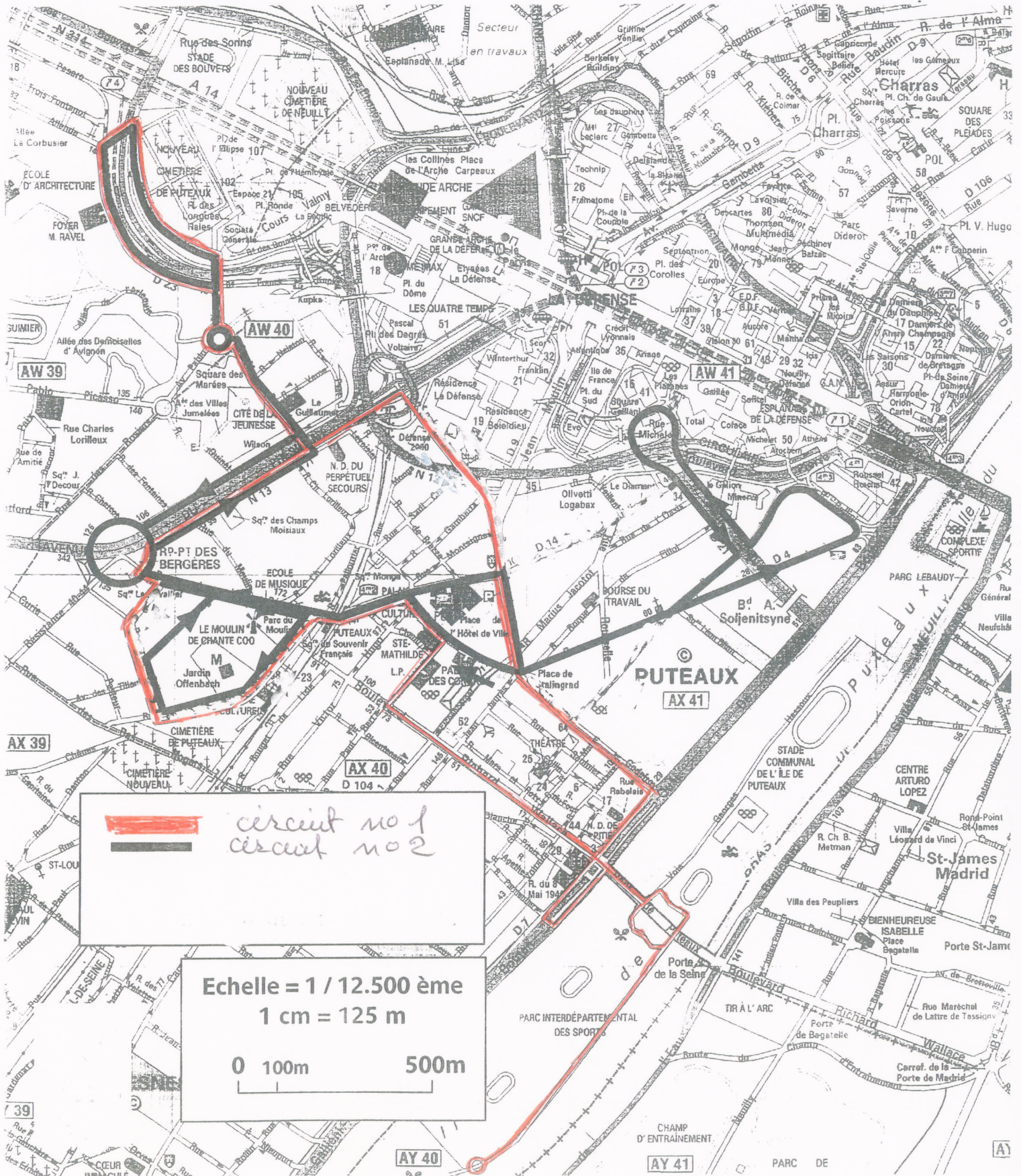
- Le cas échéant, la délibération doit spécifier le trafic transféré suite à l'instruction que l'AOP aura préalablement menée et les conséquences financières qui seront à sa charge, comme suit :

ARTICLE █ : La Commune de Puteaux prendra à sa charge le montant de la valorisation financière des reports de trafics, au titre de la coordination entre les lignes (lignes préexistantes impactées) et la ligne 000-000-000 « ----- » à hauteur de _____ (à définir par l'AOP).

NB : Une fois adoptées et signées, ces délibérations, ayant à la fois un caractère réglementaire (inscription au plan régional de transport) et un caractère individuel (désignation de l'exploitant), doivent, pour être exécutoires, obligatoirement être :

- transmises au contrôle de légalité ;
- publiées au recueil des actes administratifs de l'AOP ;
- notifiées à l'exploitant, par tout moyen attestant la réception du destinataire.

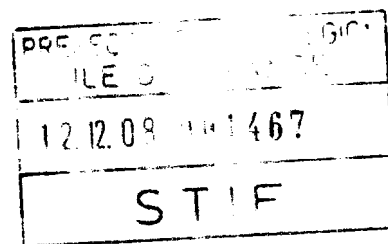
Service Urbain de PUTEAUX



Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2008/0926

Séance du 10 décembre 2008



**DELEGATION DE COMPETENCE
A LA COMMUNAUTE DE COMMUNES CHÂTILLON - MONTROUGE
POUR L'ORGANISATION DE DESSERTES DE NIVEAU LOCAL**

Services Réguliers Locaux de Châtillon et de Montrouge

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 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;

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

VU la délibération du conseil du STIF n° 2007/0048 du 14 février 2007 relative aux dessertes de niveau local ;

VU la délibération du 29 septembre 2008 du Conseil communautaire de la communauté de communes de Châtillon - Montrouge ;

VU le rapport n° 2008/0926 ;

VU l'avis de la commission économique et tarifaire du 5 décembre 2008 et de la commission de l'offre de transport du 4 décembre 2008 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La communauté de communes de Châtillon - Montrouge reçoit délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile de France pour l'organisation et la mise en place des dessertes de niveau local, de type service régulier local, telle que décrite ci-dessous :

- Service régulier local de Châtillon comprenant 2 sous-lignes (aller et retour), de la Mairie de Châtillon à la station de métro Châtillon - Montrouge,
- Service régulier local de Montrouge comprenant une sous-ligne circulaire au départ de la station de métro Châtillon - Montrouge.

ARTICLE 2 : La convention de délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile de France à la communauté de communes de Châtillon - Montrouge pour l'organisation et la mise en place des 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 Châtillon et de Montrouge est de 177 000 € en année pleine ; elle est revalorisée chaque année en fonction de la hausse du barème harmonisé.

.../...

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 du
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 9-11 avenue de Villars à Paris (7^{ème}), (n°SIRET 287 500 078 00012), représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération 2008/_____ du 10 décembre 2008, ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- La Communauté d'agglomération de Châtillon-Montrouge, ayant son siège -43 avenue de la République 92120 MONTROUGE, et représentée par son Président, M. Jean-Loup Metton, en vertu de la délibération du Conseil municipal du 29 septembre 2008, ci-après désignée « l'autorité organisatrice de proximité » ou « l'AOP »,

D'AUTRE PART

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, notamment son article 16,
- VU** la délibération du conseil du STIF n° 2007-0048 du 14 février 2007 sur les dessertes de niveau local,
- VU** la délibération du Conseil communautaire de la Communauté de Communes de Châtillon-Montrouge du 29 septembre 2008

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 compétences 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 17, le STIF reprend la responsabilité de l'ensemble des compétences déléguées.

Article 2- Durée

La présente convention entre en vigueur à compter de sa date de notification par le STIF et prendra fin au 31 décembre 2013.

Article 3- Principes généraux

Article 3.1- Principe d'exclusivité de l'AOP

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

Article 3.2- Principe de coopération et de transparence

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

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

Article 4- Droits et obligations du STIF

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

- Il 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 modifications 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 décrits ci-dessous :

- Service régulier local de la ville de Châtillon comprenant 2 sous-lignes (aller et retour), de la Mairie de Châtillon à la station de métro Châtillon – Montrouge,
- Service régulier local de la ville de Montrouge comprenant une sous-ligne circulaire au départ de la station de métro Châtillon – Montrouge.

Article 5.2- Compétences déléguées

L'AOP s'engage à assurer les compétences suivantes de l'autorité organisatrice qui lui sont déléguées par le STIF :

- à inscrire le service au plan régional de transport, conformément aux propositions de rédaction figurant à l'annexe II ; devra spécifier, le cas échéant, le trafic transféré, suite à l'instruction menée par elle préalablement.
- 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, si cette dernière le souhaite, mise en concurrence, selon les modalités fixées à l'article 5.3 et à l'Annexe I,
- le financement des services, avec le concours du STIF,
- 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 de 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,
- établir un rapport annuel au STIF sur l'exécution du présent contrat conformément à l'article 10 et sur l'usage du service (rapport d'exercice des compétences déléguées),
- définir et mettre en œuvre une politique et des actions de communication et promotion des services délégués qui soit cohérente avec la politique de communication du STIF.

Article 5.3- Désignation de l'exploitant

Pour l'exploitation des services pour lesquels elle a reçu délégation de compétence par la présente convention, l'AOP décide :

- soit d'exploiter le ou les service(s) en régie,
- soit de confier par la signature d'une convention à durée limitée l'exploitation du ou des service(s) à une entreprise après, si l'AOP le souhaite, 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.

Dans tous les cas, il appartient à l'AOP de mettre en œuvre une procédure d'instruction qui consiste à demander l'avis des collectivités locales et des entreprises de transport exploitant des lignes régulières sur le secteur géographique concerné.

Cet avis est demandé sur la base d'un document envoyé par l'AOP comprenant les itinéraires et les arrêts (descriptif, cartographie, etc...), les fréquences et l'amplitude par type de jour. Dans ce cadre, l'AOP devra s'inspirer du dossier technique mis en place par le STIF.

Dans le cas où l'AOP déciderait d'organiser une mise en concurrence, la procédure d'instruction devra être mise en œuvre, sans spécifier l'opérateur pressenti, qu'au terme des négociations et avant la délibération sur le choix le choix de l'exploitant.

En outre, conformément à l'article 16 II du décret n°2005-664 du 10 juin 2005, « *l'inscription prend effet si le syndicat n'a pas fait opposition dans un délai de trois mois à compter de la notification de la décision de l'AOP* ».

La convention passée entre l'AOP et le transporteur doit être transmise au STIF pour information dans les 10 jours suivants la délibération de l'AOP. Sa durée ne peut excéder le terme de la présente convention.

TITRE II - TARIFICATION ET FINANCEMENT DU SERVICE

Article 6- Tarification applicable

Les services visés à l'article 5.1. sont accessibles avec les produits tarifaires de la tarification francilienne suivants :

- Le forfait Carte Orange (semaine ou mois)
- Le forfait Intégrale (annuel)
- Imagin'R
- Le forfait Gratuité Transport
- Le forfait Solidarité transport
- Carte Rubis
- Le forfait carte circulation police
- Le ticket t+
- Le ticket d'accès à bord.

Le STIF décide des évolutions de cette tarification.

Les seules recettes tarifaires perçues par l'AOP ou l'exploitant désigné sont celles issues de la vente de tickets d'accès à bord.

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

L'AOP adhère à la charte du système télébillettique NAVIGO, jointe en Annexe III de la présente convention, et s'engage à la respecter. L'AOP mandate le STIF pour se faire représenter au sein des comités mentionnés dans la charte. Elle s'engage en outre, à faire respecter la dite charte par toute personne, physique ou morale, qu'elle autorise à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du système NAVIGO, en intégrant des dispositions en ce sens dans les contrats qu'elle passe avec ces personnes.

En cas de modification tarifaire décidée par le STIF, l'AOP est informée des spécifications détaillées retenues pour les titres créés ou modifiés. L'AOP et son exploitant doivent prendre en compte ces évolutions et réaliser les évolutions techniques nécessaires en respectant le planning établi par le STIF pour la mise en œuvre du titre de transport créé ou modifié.

Article 7- Financement par l'AOP

Sous réserve des dispositions de l'article 8, l'AOP supporte toute 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.

Conformément aux modalités approuvées à l'article 2 de ladite délibération, la participation du S.T.I.F. au financement des services réguliers locaux est fixée à : 177 000 € TTC (valeur 2008).

La participation financière du STIF sera revalorisée chaque année en fonction de la hausse du barème harmonisé.

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 8.1 est facturée par l'AOP à la fin de chaque trimestre. La facture est présentée par l'AOP au plus tard 45 jours après la fin de chaque trimestre.

Domiciliation bancaire :

Communauté de Communes Châtillon-Montrouge
Budget principal
43, avenue de la République
92120 MONTROUGE

Guichet : B.D.F. PARI MONTROUGE
30001-00925-E9230000000-16

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, données statistiques alternatives sur la fréquentation, nombre moyen, médian, maximum

et minimum de voyageurs par course,

- niveau d'offre réalisé, nombre de courses non réalisées,
- évolution 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, 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 rencontrer 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 déférés au Tribunal Administratif de Paris.

Fait à

Le

En double exemplaire,

Le STIF

l'A.O.P.

ANNEXE I A

CAHIER DES CHARGES POUR LE SERVICE REGULIER LOCAL DE LA VILLE DE CHATILLON

1. ELEMENTS DE CONTEXTE

Lors de la séance du Conseil Municipal de la Ville de Châtillon du 29 avril 1987, il a été créé un service de transports urbains. Ce dernier se justifiait par la nécessité de développer les liaisons Est – Ouest sur la commune.

Depuis le 1^{er} janvier 2005, la compétence « exploitation de transports urbains de voyageurs » a été transférée à la Communauté de Communes Châtillon Montrouge. En ce sens, deux navettes communales MONTBUS et AMIBUS irriguent respectivement les Villes de Montrouge et de Châtillon.

La prestation de transports urbains de voyageurs AMIBUS est actuellement assurée par l'entreprise VEOLIA TRANSPORT, dans le cadre d'un marché qui lie l'entreprise à la Communauté de Communes. Ledit marché prend fin le 31 décembre 2008.

2. ORGANISATION DU TRANSPORT

2.1. Conditions générales d'exploitation

2.1.1. Zone géographique desservie

La ligne « AMIBUS » dessert les différents secteurs de la ville de Châtillon (habitat, commerce local, marché d'alimentation, cimetièrre, équipements publics)

2.1.2. Ayants droit

Service ouvert à tous les voyageurs.

2.1.3. Description de la consistance et de la nature du service

2.1.3.0 Préambule

Nombre de lignes :

Le service est composé de deux sous-lignes :

*Mairie – Métro Chatillon/Montrouge
Métro Chatillon/Montrouge - Mairie*

Itinéraires :

L'itinéraire est conforme au plan joint en annexe.

2.1.3.1 ITINERAIRE

- **A/. Itinéraire Mairie - Métro** : (Kms 7,270)

Avenue de la République, Rue de Bagneux, Boulevard de la liberté, Rue Pierre Semard, Rue Etienne Desforges, Rue Henri Gatinot, Rue Paul Bert, Avenue de Paris, Rond-point du 8 mai 1945, Rue Gabriel Péri, Rue JP Timbaud, Rue Gay Lussac, Rue de la Paix, Rue

Lasegue, Rue des Roissys, Rue Jean Jaurès, Rue Arago-Rue Gay lussac, Rue des Roissys, Boulevard de Vanves, Avenue Clément Perrière, Avenue Marcelin Berthelot, Avenue Saint-Exupéry, Avenue de la République, Rue de l'avenir.

Points d'arrêts

Mairie – Collège Paul Eluard - Bagneux - Liberté - Etienne Desforges - Henri Gatinois - Conservatoire - Marché Communal - Jean Pierre Timbaud - Ecole Marcel Doret - Cimetière - Lasègue - Marie Doffe - Collège George Sand - Roissys - Malakoff – Stade Nautique - Notre Dame du Calvaire - Stade Municipal - Jean Mermoz - Marcelin Berthelot – Maison Blanche – Métro (le positionnement de cet arrêt est susceptible d'être quelque peu décalé avec l'implantation du tramway).

- **B/. Itinéraire Métro - Mairie** : (Kms 5.415):

- Rue de l'avenir, Avenue Marcelin Berthelot, Avenue Clément Perrière, Boulevard de Vanves, Rue Lucien Sampaix, Rue Béranger, Avenue de la paix, Rue Gay Lussac, Rue Arago, Rue Lasegue, Boulevard Félix Faure, Rue JP Timbaud, Rue Gabriel Péri, Avenue de Paris, Rue Jean Mace, Rue Henri Gatinois, Rue Genzano di Roma, Rue Pierre Semard, Boulevard de la liberté, Avenue de la République.

-

- **Points d'arrêts**

Métro (le positionnement de cet arrêt est susceptible d'être quelque peu décalé avec l'implantation du tramway) - Marcelin Berthelot - Jean Mermoz - Stade Municipal - Note Dame du Calvaire – Stade Nautique - Prévoyants - Béranger (Clinique des Fauvettes) - Ecole Marcel Doret - Collège George Sand - Lasègue - Cimetière - Jean-Pierre Timbaud - Marché Communal - Conservatoire - Henri Gatinois - Liberté - Mairie.

Soit un Total de **12,685 Kms**. Se reporter au plan en annexe.

2.1.3.2: FREQUENCES ET AMPLITUDES

2.1.3.3.1 Fréquences et Amplitudes pour l'itinéraire de Base :

Le Service à assurer se décompose comme suit :

Période Pleine

JOURS DE SERVICE	AMPLITUDES	FREQUENCES	
		Heures de Pointe	Heures Creuses
L, M, Me, J, V	7h00 à 19h30	1 bus / 30 mn	1 bus / 60 mn
Samedi	7h00 à 19h30	1 bus / 60 mn	1 bus / 60 mn
Dimanches et fériés	Pas de Service	/	/

Période Creuse : du 14 juillet au 15 août de chaque année

JOURS DE SERVICE	AMPLITUDES	FREQUENCES	
		Heures de Pointe	Heures Creuses
L, M, Me, J, V	7h00 à 19h00	1 bus / 60 mn	1 bus / 60 mn
Samedi	7h00 à 19h00	1 bus / 60 mn	1 bus / 60 mn
Dimanches et fériés	Pas de Service	/	/

P.M : Heures de Pointe :

- * Itinéraire Mairie - Métro : 07h00 / 10h30
11h30 / 14h30
16h30 / 19h30
- * Itinéraire Métro - Mairie : 07h00 / 09h00
11h30 / 14h00
16h30 / 19h30

2.1.4. Matériel roulant

Le service sera effectué à l'aide deux véhicules mini-bus de 20 à 25 places (places assises et debout cumulées sachant que le nombre de places assises ne sera jamais inférieur à 9 places). Le véhicule devra permettre d'accueillir les personnes à mobilité réduite. Le véhicule devra répondre aux différentes réglementations et normes en vigueur.

La société devra disposer d'une réserve de matériel (1 mini bus dans l'hypothèse de l'itinéraire de base) suffisante pour pallier sans délai les défaillances du mini-bus en service. Ce matériel devra être identique en dimensions et capacité à celui en service courant.

Les prestations devront être assurées par des Véhicules Propres (source énergétique).

EQUIPEMENTS DEMANDES

- Equipements de sécurité conformes
- Plancher facilement accessible pour les personnes transportées et non glissant
- Palette d'accès pour les personnes à mobilité réduite.

2.2. Qualité de service

2.2.1. Délais de réservation

Il s'agit d'un service urbain payant, à horaires fixes et non d'un service à la demande.

2.2.2. Information voyageurs

Le transporteur s'engage à remplir les obligations suivantes :

- Mise en place de l'information voyageurs en cas de perturbation du trafic, de déplacement d'arrêt ou de déviation,
- Mise à jour de l'information voyageurs aux points d'arrêt et dans le bus,
- Confection des fiches horaires pour les voyageurs,
- Surveillance et maintenance des points d'arrêt,

INFORMATION DES VOYAGEURS AUX POINTS D'ARRET

Le transporteur informera les usagers du service, en mettant notamment à leur disposition les supports d'informations suivants :

- Plan de ligne
- Fiche horaires à disposition des voyageurs
- Cadre infos voyageurs (déviation, travaux...)

Il est annexé à la présente, le projet de référentiel qualité proposé pour la consultation.

2.2.3. Contrôle des titres

Il s'agit d'un service payant. Il pourra donc être procédé au contrôle des titres de transport. La billetterie est à la charge de l'exploitant.

2.2.4. Continuité du service et exigences de qualité

Le transporteur est tenu de mettre en œuvre tous les moyens nécessaires pour effectuer la prestation prévue au contrat et pour pallier aux difficultés qu'il pourrait rencontrer (panne, etc...).

Le transporteur devra disposer d'une réserve de matériel suffisante pour pallier sans délai les défaillances du mini-bus en service. Ce matériel devra être identique en dimensions et capacité à celui en service courant.

Il fournira en particulier le véhicule de transport, qui devra répondre aux différentes normes et réglementations en vigueur. Le véhicule devra être en excellent état de marche et de propreté. Le prestataire fournira aussi le personnel de conduite nécessaire au service prévu.

3. INFORMATIONS SUR LE SERVICE

3.1. Estimation du trafic

Le nombre d'usagers transportés annuellement par VEOLIA TRANSPORT est d'environ 74 832 voyageurs en 2007 et estimé à 101 727 voyageurs en 2008).

3.2. Niveau d'offre

Le kilométrage annuel parcouru est d'environ 76 000 km.

3.3. Tarification

A compter du renouvellement du marché, la tarification francilienne ticket t+ sera applicable sur l'ensemble du réseau AMIBUS.

4. DESIGNATION DE L'EXPLOITANT

L'exploitant sera retenu à l'issue d'un marché passé selon la procédure d'appel d'offres restreint.

Le marché est passé à compter du 16 mars 2009 pour une période de 3 ans. Il pourra ensuite être renouvelé par la Communauté de Communes pour une période d'un an au maximum deux fois.

ANNEXE I B

CAHIER DES CHARGES POUR LE SERVICE REGULIER LOCAL DE LA VILLE DE MONTROUGE

1. ELEMENTS DE CONTEXTE

Lors de la séance du Conseil Municipal de la Ville de Montrouge du 17 mars 1999, il a été créé un service de transports urbains sur la commune.

Depuis le 1^{er} janvier 2005, la compétence « exploitation de transports urbains de voyageurs » a été transférée à la Communauté de Communes Châtillon Montrouge. En ce sens, deux navettes communales MONTBUS et AMIBUS irriguent respectivement les Villes de Montrouge et de Châtillon.

La prestation de transports urbains de voyageurs Montbus est actuellement assurée pour la ville de Montrouge par l'entreprise RATP (ligne 526 Montbus)), dans le cadre d'un marché qui lie l'entreprise à la Communauté de Communes. Ledit marché prolongé par avenant prenant fin le 16 mars 2009.

2. ORGANISATION DU TRANSPORT

2.1. Conditions générales d'exploitation

2.1.1. Zone géographique desservie

La ligne « Montbus » dessert les différents secteurs de la ville de Châtillon (habitat, commerce local, marché d'alimentation, cimetière, équipements publics)

2.1.2. Ayants droit

Service ouvert à tous les voyageurs.

2.1.3. Description de la consistance et de la nature du service

2.1.3.0 Préambule

Nombre de lignes :

Le service est composé d'une ligne circulaire au départ de la station de métro Châtillon - Montrouge

Itinéraires :

L'itinéraire correspond au plan joint en annexe.

2.1.3.1 ITINERAIRE

Itinéraire circulaire à partir de la station Châtillon-Montrouge métro : (7 Kms)

Rue Gabriel Péri, Rue Barbès, Rue de la Vanne, Rue Thalheimer, Rue Carvès, Rue Victor Basch, Avenue Verdier, Avenue de la République, Rue Colonel Gillon, Avenue Emile Boutroux, Rue Barthelemy, Rue Berthelot, Rue de Saisset, Rue Fénelon, Rue Racine, Rue Maurice Arnoux, Rue Salengro, Avenue Jean Jaurès, Avenue de la Marne, Rue Gabriel Péri.

Points d'arrêt :

Chatillon/Montrouge métro, Jules Guesde, Place Jean Jaurès, Saint-Jacques, Amaury Duval, Barbès, Vanne, Gymnase, Jules Ferry, Buffalo, Verdier, Verdier république, Mairie de Montrouge, Place des Etats-Unis, Place Jean Jaurès, Georges Messier, Résidence Verdier, Espace Michel Colucci, Square Renaudel, Chatillon Montrouge métro .

2.1.3.3: FREQUENCES ET AMPLITUDES

2.1.3.3.1 Fréquences et Amplitudes pour l'itinéraire de Base :

Période Pleine

JOURS DE SERVICE	AMPLITUDES	FREQUENCES	
		Heures de Pointe	Heures Creuses
L, M, Me, J, V	7h50 à 18h40	1 bus / 40 mn	1 bus / 40 mn
Samedi	8h50 à 12h45	1 bus / 40 mn	1 bus / 40 mn
Dimanches et fériés	Pas de Service	/	/

Période Creuse : du 14 juillet au 31 juillet de chaque année.

JOURS DE SERVICE	AMPLITUDES	FREQUENCES	
		Heures de Pointe	Heures Creuses
L, M, Me, J, V	7h00 à 19h00	1 bus / 40 mn	1 bus / 40 mn
Samedi	7h00 à 19h00	1 bus / 40 mn	1 bus / 40 mn
Dimanches et fériés	Pas de Service	/	/

La navette ne circule pas au mois d'août.

2.1.4. Matériel roulant

Le service sera effectué à l'aide d'un véhicule mini-bus de 20 à 25 places (places assises et debout cumulées sachant que le nombre de places assises ne sera jamais inférieur à 9 places). Le véhicule devra permettre d'accueillir les personnes à mobilité réduite. Le véhicule devra répondre aux différentes réglementations et normes en vigueur.

La société devra disposer d'une réserve de matériel (1 mini bus dans l'hypothèse de l'itinéraire de base) suffisante pour pallier sans délai les défaillances du mini-bus en service. Ce matériel devra être identique en dimensions et capacité à celui en service courant.

Les prestations sont susceptibles d'être assurées par des Véhicules Propres (source énergétique).

Ce véhicule sera peint aux couleurs souhaitées par la Communauté de Communes.

EQUIPEMENTS DEMANDES

- Equipements de sécurité conformes
- Plancher facilement accessible pour les personnes transportées et non glissant
- Palette d'accès pour les personnes à mobilité réduite.

2.2. Qualité de service

2.2.1. Délais de réservation

Il s'agit d'un service urbain payant (Tarifs francilien), à horaires fixes et non d'un service à la demande.

2.2.2. Information voyageurs

Le transporteur s'engage à remplir les obligations suivantes :

- Mise en place de l'information voyageurs en cas de perturbation du trafic, de déplacement d'arrêt ou de déviation,
- Mise à jour de l'information voyageurs aux points d'arrêt et dans le bus,
- Confection des fiches horaires pour les voyageurs,
- Surveillance et maintenance des points d'arrêt,

INFORMATION DES VOYAGEURS AUX POINTS D'ARRET

Le transporteur informera les usagers du service, en mettant notamment à leur disposition les supports d'informations suivants :

- Plan de ligne
- Fiche horaires à disposition des voyageurs
- Cadre infos voyageurs (déviation, travaux...)

2.2.3. Contrôle des titres

Il s'agit d'un service payant. Il pourra donc être procédé au contrôle des titres de transport.

2.2.4. Continuité du service et exigences de qualité

Le transporteur est tenu de mettre en œuvre tous les moyens nécessaires pour effectuer la prestation prévue au contrat.

Il fournira en particulier le véhicule de transport, qui devra répondre aux différentes normes et réglementations en vigueur. Le véhicule devra être en excellent état de marche et de propreté. Le prestataire fournira aussi le personnel de conduite nécessaire au service prévu.

3. INFORMATIONS SUR LE SERVICE

3.1. Estimation du trafic (itinéraire de base)

Le nombre d'usagers transportés annuellement est de 26 720 voyageurs en 2007.

3.2. Niveau d'offre (itinéraire de base)

Le kilométrage annuel parcouru est d'environ 35 000 km

3.3. Tarification

La tarification francilienne sera appliquée.

4. DESIGNATION DE L'EXPLOITANT

L'exploitant sera retenu à l'issue d'un marché passé selon une procédure d'appel d'offres restreint.

Le marché est passé initialement du 16 mars 2009 au 31 décembre 2011. Il pourra ensuite être renouvelé par la Communauté de Communes pour une période d'un an au maximum deux fois.

Les modalités de paiement par la Communauté de Communes seront conformes aux règles de la comptabilité publique.

ANNEXE 2A

CREATION DE LA LIGNE N° 000-592-000 « SERVICE REGULIER LOCAL DE CHATILLON » EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « Nom de l'entreprise »

- 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 STIF du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2007-0048 du 14 février 2007 relative aux dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2008-/0926 du 10 décembre 2008 approuvant la délégation de compétence au profit de la Communauté de communes de Châtillon - Montrouge relative à l'exploitation d'une desserte de niveau local ;
- VU** la convention du 10 décembre 2008 de délégation de compétence relative à l'exploitation de la ligne n° [redacted] ;
- VU** les résultats de l'instruction ;

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 000-592-000 « Service régulier local de Châtillon » est inscrite au plan régional des transports.

ARTICLE 2 : L'entreprise « nom de l'entreprise » est autorisée à exploiter la ligne susvisée pour une durée de XX ans, comme suit :

- Sont créées les sous-lignes n° 01 et 02 dans les conditions définies dans le marché/convention de délégation de service public/convention d'exploitation de gré à gré (selon la procédure retenue) visé(e) ci-après.
- *Les articles suivants relatifs au marché, à la convention de délégation de service public ou la convention d'exploitation de gré à gré (selon la procédure retenue par l'AOP) sont rédigés comme ceux que l'AOP rédige lorsqu'elle passe, dans les matières relevant de sa compétence, un marché public, une convention de délégation de service public ou un convention de nature différente*

- *Le cas échéant, la délibération doit spécifier le trafic transféré suite à l'instruction que l'AOP aura préalablement menée et les conséquences financières qui seront à sa charge, comme suit :*

ARTICLE : La Communauté de communes de Châtillon - Montrouge prendra à sa charge le montant de la valorisation financière des reports de trafics, au titre de la coordination entre les lignes *(lignes préexistantes impactées)* et la ligne 000-592-000 « Service régulier local de Châtillon » à hauteur de _____ (à définir par l'AOP).

NB : Une fois adoptées et signées, ces délibérations, ayant à la fois un caractère réglementaire (inscription au plan régional de transport) et un caractère individuel (désignation de l'exploitant), doivent, pour être exécutoires, obligatoirement être :

- *transmises au contrôle de légalité ;*
- *publiées au recueil des actes administratifs de l'AOP ;*
- *notifiées à l'exploitant, par tout moyen attestant la réception du destinataire.*

ANNEXE 2B

CREATION DE LA LIGNE N° 000-592-000 « SERVICE REGULIER LOCAL DE MONTROUGE » EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « Nom de l'entreprise »

- 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 STIF du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2007-0048 du 14 février 2007 relative aux dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2008-/0926 du 10 décembre 2008 approuvant la délégation de compétence au profit de la Communauté de communes de Châtillon - Montrouge relative à l'exploitation d'une desserte de niveau local ;
- VU** la convention du 10 décembre 2008 de délégation de compétence relative à l'exploitation de la ligne n° [redacted] ;
- VU** les résultats de l'instruction ;

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 000-592-000 « Service régulier local de Montrouge » est inscrite au plan régional des transports.

ARTICLE 2 : L'entreprise « nom de l'entreprise » est autorisée à exploiter la ligne susvisée pour une durée de XX ans, comme suit :

- Est créée la sous-lignes n° 01
dans les conditions définies dans le marché/convention de délégation de service public/convention d'exploitation de gré à gré (selon la procédure retenue) visé(e) ci-après.
- *Les articles suivants relatifs au marché, à la convention de délégation de service public ou la convention d'exploitation de gré à gré (selon la procédure retenue par l'AOP) sont rédigés comme ceux que l'AOP rédige lorsqu'elle passe, dans les matières relevant de sa compétence, un marché public, une convention de délégation de service public ou un convention de nature différente*

- *Le cas échéant, la délibération doit spécifier le trafic transféré suite à l'instruction que l'AOP aura préalablement menée et les conséquences financières qui seront à sa charge, comme suit :*

ARTICLE : La Communauté de communes de Châtillon - Montrouge prendra à sa charge le montant de la valorisation financière des reports de trafics, au titre de la coordination entre les lignes *(lignes préexistantes impactées)* et la ligne 000-592-000 « Service régulier local de Montrouge » à hauteur de _____ (à définir par l'AOP).

NB : Une fois adoptées et signées, ces délibérations, ayant à la fois un caractère réglementaire (inscription au plan régional de transport) et un caractère individuel (désignation de l'exploitant), doivent, pour être exécutoires, obligatoirement être :

- *transmises au contrôle de légalité ;*
- *publiées au recueil des actes administratifs de l'AOP ;*
- *notifiées à l'exploitant, par tout moyen attestant la réception du destinataire.*

TRANSPORTS PUBLICS D'ÎLE-DE-FRANCE

Charte du système télébillettique Navigo

/-/-/

PREAMBULE

Par décision du 8 juillet 1999, le Syndicat des transports d'Île-de-France, Autorité organisatrice des transports publics d'Île-de-France, a engagé la généralisation de la télébillettique sur le réseau de transport relevant de sa compétence.

Le système télébillettique d'Île de France inhérent est appelé système Navigo.

En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports, le STIF est garant de la sécurité et de l'interopérabilité de ce système tant vis à vis des éléments internes au système Navigo que vis à vis d'éléments externes (gestion d'interfaces avec d'autres systèmes billettiques non franciliens ou avec des services autres que le transport collectif). Pour cela en étroite collaboration avec les exploitants des réseaux de transports collectifs franciliens et Adhérents à la présente Charte, le STIF établit les règles communautaires fonctionnelles, techniques et de sécurité pour assurer le bon fonctionnement du système Navigo dont la mise en œuvre relève de la responsabilité des exploitants.

CHAPITRE I – OBJET DE LA CHARTE

Article 1 – Périmètre et caractéristiques du système Navigo ¹

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

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

Le système Navigo se compose des éléments suivants :

- Les produits Navigo (matériels et logiciels), utilisés par les usagers :
 - tout "support Navigo", correspondant aux différents composants électroniques ou logiciels contenant les droits et titres de transport des usagers (exemple : passe Navigo) ;
 - tout équipement ayant pour fonction de lire, valider, vendre, contrôler, opérer une action de SAV sur un support Navigo ;
 - tout module de sécurité correspondant aux différents composants électroniques contenant les secrets Navigo, c'est-à-dire les clés de chiffrement de l'application télébillettique francilienne.
- Les différents systèmes informatiques et de télécommunications (matériels et logiciels) mis en œuvre et utilisés par les Adhérents et traitant des données Navigo (données usagers, données supports, données de validation, données de vente, données de contrôle, données de SAV, données de supervision...).
- Les référentiels d'interopérabilité de Navigo contenant les règles techniques et fonctionnelles communes de Navigo destinés à assurer l'interopérabilité :
 - le RCTIF ;
 - le RTTIF.
- Les moyens en personnels et les procédures pour :
 - les processus d'achat des différents produits Navigo (cartes et SAM) et des éléments des systèmes d'information et de télécommunication dédiés à Navigo ;
 - la mise en œuvre du système Navigo (spécifications, développements, recette) ;
 - l'exploitation et la maintenance des différents équipements et systèmes informatiques et de télécommunications Navigo ;
 - la gestion des opérations inhérentes au cycle de vie des supports et modules de sécurité Navigo (fabrication, personnalisation, transfert, stockage, distribution, utilisation, destruction) ;
 - le traitement des données à caractère personnel ;
 - la lutte contre la fraude (contrôle, mise en opposition...) ;
 - le traitement des évolutions du système Navigo.

¹ Navigo est une marque du STIF

Article 2 - Objet

Afin d'organiser la sécurité et l'interopérabilité du système Navigo, la présente Charte fixe les modalités :

- de pilotage et de coordination du système Navigo (Chapitre II) ;
- de définition et d'application des règles d'élaboration et de mise en œuvre du système Navigo (Chapitre III) ;
- de contrôle du système (Chapitre IV) ;
- de traitement des incidents pouvant avoir une portée communautaire (Chapitre V).

Article 3 - Définitions

« Adhérent » : Toute personne morale ayant, au travers d'un contrat avec le STIF, à mettre en œuvre et exploiter tout ou partie du système Navigo pour la réalisation de ses activités.

« Charte » : désigne la présente Charte du système télébilletique NAVIGO

« Titre de transport » : Un titre de transport est la combinaison d'un droit à utiliser les transports collectifs sur un périmètre géographique et temporel donné, d'un profil et d'un tarif.

« Produit tarifaire » : Un produit tarifaire est la matérialisation d'un titre de transport sur un support papier, magnétique ou télébilletique. Le nom du produit tarifaire est l'association du nom du titre et du nom du support.

« RCTIF » : Le Référentiel Commun Télébilletique Île-de-France définit les contraintes techniques des produits Navigo en termes de communication entre l'équipement et le support. Il est constitué de l'ensemble des spécifications techniques, permettant d'assurer l'interopérabilité face aux clients, complétées par la description des tests de conformités et des exigences contractuelles et procédurales. Le RCTIF s'appuie sur les normes et standards en vigueur.

« RTTIF » : Le Référentiel Traitement Titres d'Île-de-France définit :

- le codage des données sur les supports ;
- les règles de traitement de ces données lors des opérations de validation, de vente, de contrôle, de SAV ;
- les formats des listes d'échanges de données entre les différents systèmes d'information :
 - liste noire, correspondant à la liste des supports et titres à invalider suite au constat d'une fraude ou de perte et vol ;
 - liste d'invalidation, correspondant à la liste des supports et titres invalidés par les équipements de validation par mise en application de la liste noire ;
 - liste verte, correspondant à la liste des droits et profils à charger sur les supports lors de leur présentation sur un appareil de vente ;
 - liste de rechargement, correspondant à la liste des droits et profils chargés sur les supports par la mise en application de la liste verte par les appareils de vente ;
 - liste des ventes, correspondant à la liste des droits et profils chargés, supprimés ou annulés sur les supports par les appareils de vente ;
 - liste blanche, correspondant à la liste des titres chargés sur les supports en circulation.

Le RTTIF s'appuie sur les normes et standards en vigueur.

CHAPITRE II – MODALITES DE PILOTAGE ET DE COORDINATION DU SYSTEME Navigo

Article 4- Le comité de sécurité Navigo et le comité d'interopérabilité Navigo

Le comité de sécurité Navigo et le comité d'interopérabilité Navigo sont deux comités indépendants.

Le comité de sécurité Navigo est l'organe de pilotage et de coordination de la sécurité du système Navigo.

Le comité d'interopérabilité Navigo est l'organe de pilotage et de coordination de l'interopérabilité du système Navigo.

4.1 – Constitution des comités

4.1.1 Composition

Les membres des comités sont :

- le STIF,
- la RATP,
- la SNCF,
- l'association OPTILE mandatée par ses membres

4.1.2 Représentation des membres dans les comités

Tout Adhérent à la Charte est membre des comités visés dans la présente Charte.

Le STIF, la RATP, la SNCF et l'association OPTILE désignent respectivement leurs représentants pour siéger dans chaque comité. Un seul et même représentant peut être désigné pour siéger aux deux comités. En cas de vacance, un nouveau représentant est désigné dans les meilleurs délais.

4.2 – Missions du comité de Sécurité

Le comité de sécurité a pour mission :

- d'évaluer les risques, et les besoins de sécurité du système Navigo ;
- de définir les règles minimales de sécurité du système Navigo ;
- d'évaluer et d'améliorer ces règles ;
- de gérer les incidents à portée communautaire.

4.3 – Missions du comité d'interopérabilité

Le comité d'interopérabilité a pour mission :

- d'élaborer le RCTIF ;
- d'élaborer le RTTIF ;
- d'émettre des propositions et de donner son avis sur le respect de l'interopérabilité par les Adhérents à la présente Charte ;
- de gérer les incidents à portée communautaire.

Le comité d'interopérabilité s'articule autour de deux commissions qui lui sont rattachées : commission RCTIF et commission RTTIF.

4.4 – Organisation des comités

Le STIF préside le comité de sécurité Navigo et le comité d'interopérabilité Navigo.

Chaque représentant des membres bénéficie d'une voix délibérative.

Les décisions sont prises à l'unanimité. En cas de désaccord, le STIF décide en dernier ressort après justification sur la base des exigences de la politique tarifaire des transports collectifs franciliens qu'il décide et des impératifs de sécurité du système NAVIGO.

Dans le cas où les décisions prises conduisent à des engagements nouveaux par rapport aux engagements pris par les Adhérents dans les contrats, conclus avec le STIF, régissant les modalités relatives à l'exploitation des services de transport, Les conséquences financières de ces nouveaux engagements font l'objet d'un avenant aux contrats précités.

Les comités se réunissent au moins une fois par semestre. Ils se réunissent, en outre, sur convocation du STIF, éventuellement à la demande d'un des membres, et en cas de crise.

Sur demande de l'un des membres et avec l'accord du STIF, des experts peuvent participer aux réunions des comités.

Pour le bon fonctionnement des comités, chaque membre collabore activement :

- en communiquant à toutes les parties toutes les informations, documents, renseignements et éléments existants qui pourraient être utiles à l'accomplissement de sa mission d'analyse ;
- en contrôlant de manière régulière la mise en œuvre des exigences minimales de sécurité, du RCTIF et du RTTIF par lui-même et par les personnes qu'il a autorisées à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du système Navigo ;
- en participant à chaque réunion des comités.

Chaque membre a la responsabilité du personnel et des moyens matériels qu'il met à disposition des comités.

Article 5 - Responsabilité des Adhérents à la Charte Navigo

Les Adhérents :

- intègrent des dispositions relatives au respect des engagements et exigences de la présente Charte dans les contrats qu'ils passent avec toute personne, physique ou morale, pour l'autoriser de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre d'un élément du système Navigo ;
- communiquent au STIF le nom d'un interlocuteur unique pour les questions de sécurité d'une part et de l'interopérabilité d'autre part ;
- communiquent à chaque personne morale à qui ils confient, de quelque manière que ce soit, tout ou partie du système Navigo toutes les informations, tous les documents, renseignements et éléments existants qu'elles ont à connaître pour respecter les exigences de la présente Charte ;
- participent directement ou par l'intermédiaire de leur mandataire à la rédaction des documents techniques et fonctionnelles dont ils ont la responsabilité au sein des comités après décision desdits comités ;
- sont responsables des incidents à portée communautaire détectés dans leurs propres applications du système Navigo ou dans les applications du système Navigo par les personnes qu'ils ont autorisé à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du système Navigo. Dans ce cadre, le STIF est subrogé dans les droits des Adhérents pour l'ensemble des préjudices que peuvent entraîner pour les autres

Adhérents les incidents à portée communautaires précités. Lorsque le STIF perçoit une indemnisation, le STIF et les Adhérents ayant subi un préjudice concluent dans les meilleurs délais un accord sur la rétrocession à ces Adhérents, à proportion de leur préjudice, des sommes ainsi perçues par le STIF.

- avertissent le STIF de tous incidents à portée communautaire mentionnés au point ci-dessus ;
- avertissent le STIF de tout projet d'évolution ayant un impact communautaire d'un élément du système Navigo, et de la date souhaitée de sa mise en œuvre ;
- facilitent le contrôle des Organismes de contrôle.

Article 6 - Rôle particulier du STIF

Le STIF :

- préside les comités et décide en dernier ressort ;
- arrête la liste des membres des comités ;
- assure le secrétariat des comités (rédaction et envoi des convocations et des ordres du jour, réservations des salles de réunion, rédaction et envoi des comptes-rendus de réunion...) ;
- détient les noms des Adhérents à la présente Charte, et le contrat contenant leur engagement d'adhérer à la Charte;
- détient les versions officielles successives de l'ensemble de la documentation communautaire de gestion de la sécurité et de l'interopérabilité du système billettique Navigo et assure leur diffusion aux membres dans le respect des règles de confidentialité établies ;
- rédige les documents communautaires qui sont sous sa responsabilité et approuve l'ensemble des documents communautaires ;
- contrôle ou fait contrôler le respect des règles minimales de sécurité, la bonne application du RCTIF et du RTTIF par les Adhérents (plan de contrôles programmés, contrôles spécifiques en cas d'incidents à portée communautaire) ;
- si nécessaire, se fait assister d'experts ;
- déclenche le « Plan d'Urgence » en cas d'incident à portée communautaire (article 13).

CHAPITRE III – MODALITES DE DEFINITION ET D'APPLICATION DES REGLES D'ELABORATION ET DE MISE EN ŒUVRE DU SYSTEME Navigo

Article 7 – Définition des règles de Sécurité du système Navigo

Les règles de sécurité sont définies dans un Cahier des « Exigences minimales de sécurité du système Navigo ».

7.1 – Cahier des « Exigences minimales de sécurité »

Le Cahier des « Exigences minimales de sécurité » définit les « outils » permettant de limiter les risques en assurant la maîtrise des entités, des processus et des acteurs, des objets sensibles, du fonctionnement communautaire. Il décrit notamment :

- les fonctions de gestion de la sécurité du système billettique ;
- la gestion des secrets (documentation sensible et clefs cryptographiques) ;
- la gestion du cycle de vie des supports ;
- la gestion des équipements sensibles (notamment ceux de vente) ;
- les responsabilités des différents Adhérents en fonction de leur périmètre d'activité (validation, vente, gestion des secrets...).

Le Cahier des « Exigences minimales de sécurité » du système Navigo est défini et validé par le Comité de sécurité Navigo. Il constitue le document de référence en matière de sécurité.

Une première version du Cahier des « Exigences minimales de sécurité » a été élaborée par le STIF en collaboration étroite avec RATP, SNCF et OPTILE en 2002. Elle a permis de mettre en œuvre le système Navigo sur la base d'outils et de procédures assurant la bonne gestion de sa sécurité.

Ce Cahier des « Exigences minimales de sécurité » sera amené à évoluer pour s'adapter aux nouveaux besoins ou aux nouvelles contraintes du système Navigo. Toute évolution est réalisée sous l'égide du Comité de Sécurité Navigo qui peut décider de créer un groupe de travail spécifique composé par les membres du comité de sécurité et dont l'objet vise à préparer le cadre de ces évolutions.

Ce document est diffusé par le STIF aux membres du comité de sécurité, et transmis, au moins pour partie, par ceux-ci, sous leur responsabilité, aux personnes ayant à en connaître et qu'ils ont chacun autorisées à participer à la mise en œuvre du système télébillettique Navigo.

Il en va de même de chaque nouvelle évolution ultérieure.

7.2 – Application des règles de sécurité du système Navigo

Tout Adhérent respecte le Cahier des « Exigences minimales de sécurité » au travers des « Spécifications opérationnelles du système Navigo » qu'il définit sous sa propre responsabilité.

Les « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo » constituent une description des règles et des procédures internes de mise en œuvre du Cahier des « Exigences minimales de sécurité » par chaque Adhérent à la présente Charte. Elles sont établies en tenant compte du périmètre d'activité de l'Adhérent.

Toute évolution des « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo » relève de la responsabilité de chaque Adhérent.

Chaque Adhérent remet au STIF, à titre confidentiel, ses propres « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo », et celles des personnes qu'il a

autorisées à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du Système Navigo. Certains documents, en raison du niveau élevé de confidentialité ne peuvent être remis au STIF, ils seront consultables lors des contrôles prévus dans la présente Charte. Toutefois chaque Adhérent indiquera dans ses « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo » la liste de l'ensemble des documents non remis.

Il en va de même de chaque nouvelle version.

7.3 - Délai d'entrée en vigueur des décisions

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

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

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

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

8.1 - Périmètre de l'interopérabilité Navigo

L'interopérabilité Navigo s'articule autour :

- Du Référentiel Commun Télébillettique Île-de-France (le RCTIF) :
Ce référentiel est constitué par les spécifications techniques d'interopérabilité des équipements Navigo et des supports. Elles ne portent que sur les spécifications techniques du dialogue équipement – support. Elles se limitent aux exigences techniques d'échanges sécurisés de données entre le support sans contact et l'équipement de lecture. Elles ne concernent donc pas le fonctionnement intrinsèque de l'équipement.
- Du Référentiel Traitement Titres d'Île-de-France (le RTTIF) :
Le RTTIF décrit règles communes de traitements des données Navigo et notamment :
 - le codage des contrats, des profils sur les supports ;
 - le traitement des supports lors des opérations de validation et de vente ;
 - le format des listes de données échangées entre les différents systèmes ;
 - les spécifications techniques des supports répondant aux exigences fonctionnelles définies par le STIF.

8.2 - Produits télébillettiques concernés par le RCTIF

Les produits Navigo sont dans leur ensemble concernés par le RCTIF.

La conformité au RCTIF des produits, proposés par les industriels aux Adhérents, est contrôlée par des Organismes de contrôle indépendants avant leur mise en service, dans les conditions définies aux articles 11 et 12 et selon les principes suivants :

- en cas de contrat de mise au point d'un produit avant fabrication pour le compte d'un Adhérent, le contrôle de conformité au RCTIF s'effectue dès la mise au point du produit et avant sa fabrication en série voire, au plus tard, avant sa première mise en service ;
- en cas d'achat de produits existants (mis préalablement sur le marché), toute commande d'un Adhérent ne concerne que des produits conformes RCTIF.

Le choix des produits ou leur mise en service est du seul ressort de l'Adhérent. De plus, chaque Adhérent peut définir des fonctionnalités supplémentaires spécifiques, ou accepter des fonctionnalités supplémentaires proposées par les fournisseurs, sous réserve que ne soient altérées ni les fonctionnalités d'interopérabilité du RCTIF ni la sécurité du système télébillettique.

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

8.3 – Elaboration du RCTIF

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

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

8.4 - Evolution du RCTIF

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

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

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

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

8.5 – Elaboration du RTTIF

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

8.6 - Evolution du RTTIF

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

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

8.7 - Validation et suppression des versions du RCTIF/RTTIF

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

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

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

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

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

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

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

La mise en œuvre des stipulations de la présente Charte, du RCTIF, du RTTIF nécessite la mise en œuvre d'actions spécifiques par les Adhérent et notamment :

- en intégrant dans leurs marchés les obligations découlant de la présente Charte et les exigences techniques du RCTIF et du RTTIF ;
- en installant et ne mettant en service que des unités de produits conformes au RCTIF ;
- en vérifiant la bonne prise en compte des exigences techniques du RTTIF par les systèmes mis en œuvre par la validation des spécifications et par la prononciation de la recette de chaque système.
Au travers de cette procédure, les Adhérents sont responsables du respect des règles d'interopérabilité du RTTIF par leurs fournisseurs.
- en exploitant chaque unité de produit dans le respect de la conformité au RCTIF et au RTTIF : à savoir, maintenir conforme le produit dans le respect des exigences d'interopérabilité ;

et plus particulièrement pour le RCTIF :

- en respectant les règles du RCTIF en matière de consultation de fournisseurs telles qu'elles figurent en annexe : toute autre spécification particulière à un ou plusieurs Adhérent(s) n'entre pas dans le cadre du RCTIF et entre uniquement dans le processus d'achat spécifique à chaque Adhérent ;
- en demandant à leurs fournisseurs :
 - soit, en cas de mise au point préalable de prototype, de faire contrôler la conformité des produits de télébilletique dès leur mise au point et de fournir le certificat de conformité au RCTIF ;
 - soit, en cas d'achat de produits finis de fournir, préalablement à la mise en service, un certificat de conformité au RCTIF en vigueur ;
 - de respecter l'ensemble des contrôles qui permettent de constater l'état de conformité au RCTIF ;
- en respectant les décisions de contrôle de conformité au RCTIF selon les conditions suivantes :
 - la décision afférente au contrôle de conformité d'un produit est opposable à chaque Adhérent ayant mis en service ledit produit. Chaque Adhérent est responsable devant le STIF du bon traitement des évolutions assurant la

-
- conformité au RCTIF du produit qu'il a mis en service et ce même si un autre Adhérent utilise ce même produit ;
- la décision de conformité d'un produit doit être obtenue par l'Adhérent avant toute mise en service dudit produit ;
 - en respectant toute décision de retrait de la conformité d'un produit dès qu'ils en ont été avertis, à savoir :
 - en n'achetant plus, dans le futur, des unités du produit, objet du retrait, pour l'utilisation télébillettique en Île-de-France,
 - en vérifiant si les unités du produit qu'ils ont acquises antérieurement à la décision de retrait de conformité, sont bien conformes,
 - en n'utilisant plus les unités du produit qui se seraient avérées non conformes, suite aux vérifications effectuées après le retrait ;
 - en permettant l'accès le plus large à tout élément technique ou document lors de la visite de l'Organisme de contrôle mandaté par le STIF en cas de procédure de contrôle.

CHAPITRE IV – MODALITES DE CONTROLE DU SYSTEME

Article 10 - La responsabilité du contrôle

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

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

Article 11 - Organismes de contrôle

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

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

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

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

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

Article 12 – Portée des contrôles

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

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

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

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

Si l'un des contrôles visés par le présent article fait apparaître un manquement aux dispositions de la présente Charte, l'ensemble des coûts inhérents à une éventuelle adaptation nécessaire du système de l'Adhérent contrôlé relèvent de la responsabilité de cet Adhérent et ne peuvent donner lieu à aucun financement supplémentaire accordé par le STIF.

CHAPITRE V – MODALITES DE TRAITEMENT DES INCIDENTS A PORTEE COMMUNAUTAIRE

Article 13 - Le « Plan d'Urgence »

En cas d'incident à portée communautaire, désigné ci-après « Incident », le STIF déclenche un « Plan d'Urgence », et en fonction de l'Incident soit le Comité de Sécurité soit le Comité d'interopérabilité se transforme en Cellule de Crise et s'adjoint toutes les compétences requises pour régler le problème, notamment en convoquant le (ou les) Adhérent(s) concerné(s).

Article 14 – Contrôles spécifiques en cas d'incident à portée communautaire

Indépendamment de la solution qui aura pu être trouvée en Cellule de Crise, le STIF peut déclencher un contrôle chez l'Adhérent et chez toute personne morale à qui il a confié, de quelque manière que soit, la fourniture de tout ou partie du système Navigo et pour laquelle cet Adhérent est responsable dans les conditions arrêtées à l'article 5 de la Charte. Ce contrôle s'effectue, en une ou plusieurs visite(s) de l'Organisme de contrôle mandatée par le STIF, avec préavis de 48 heures minimum et obligation de l'Adhérent de nommer un interlocuteur pour permettre à l'Organisme de contrôle d'être accueilli et d'assurer sa mission.

L'Organisme de contrôle devra rendre compte de l'Incident auprès du STIF, de l'Adhérent contrôlé et de la Cellule de Crise, en rapportant :

- les causes et conséquences de l'Incident ;
- le niveau de gravité de l'Incident :
 - mineur. Un Incident est mineur lorsqu'il entraîne un dysfonctionnement technique ou sécuritaire du système (ou d'un de ses composants) sans nuire à son exploitation.
Un grand nombre d'Incidents mineurs peut être considéré comme un Incident majeur ;
 - majeur. Un Incident est majeur lorsqu'il entraîne un dysfonctionnement technique ou sécuritaire du système (ou d'un de ses composants) en nuisant à son exploitation sans la bloquer.
Un grand nombre d'Incidents majeurs peut être considéré comme un Incident bloquant ;
 - bloquant. Un Incident est bloquant lorsqu'il entraîne un dysfonctionnement technique ou sécuritaire du système (ou d'un de ses composants) en bloquant son exploitation ;

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

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

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

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

Article 15– Le traitement des Incidents

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

- 1^{ère} étape : le traitement des Incidents est déclenché suite à la demande d'un (ou des) membre(s) du Comité concerné ;
- 2^{ème} étape : le Comité concerné demande des explications à l'Adhérent ou aux Adhérents concerné(s) par l'Incident ;
- 3^{ème} étape : le Comité concerné examine les explications fournies et/ou constate la non-transmission des explications demandées et décide :
- de poursuivre le processus,
 - ou de clore l'Incident ;
- 5^{ème} étape : si le comité décide de poursuivre le processus, le STIF diligente un Organisme de contrôle pour effectuer un contrôle sur les produits et les installations au niveau des éléments concerné(s) et à effectuer des préconisations ;
- 6^{ème} étape : si les résultats du contrôle font ressortir que le (ou les) Adhérent(s) est (sont) à l'origine de l'Incident, le STIF le (ou les) met en demeure de respecter les exigences de contrôle dans le cadre des préconisations de l'Organisme de contrôle, et selon les délais fixés par le STIF et établis sur la base des délais préconisés par l'Organisme de contrôle ;
- 7^{ème} étape : en cas de non-exécution des préconisations dans les délais fixés par le STIF, ce dernier appliquera les sanctions prévues à l'article 20 de la présente Charte.

CHAPITRE VI – DISPOSITIONS DIVERSES

Article 16 - Confidentialité

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

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

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

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

Article 17 - Protection des données à caractère personnel

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

Article 18 – Marque RCTIF

18.1 – Propriété de la marque

Le STIF est titulaire et propriétaire des marques :

- REFERENTIEL COMMUN TELEBILLETIQUE ÎLE-DE-FRANCE, déposée à l'INPI en date du 25 avril 2000, sous le numéro 00 3023735, désignant les produits et services relevant des classes 9, 16, 35, 36, 38, 39 et 42 de la classification internationale des marques, enregistrement publié au BOPI n° 00/39 NL Vol. II du 29 septembre 2000 ;
- RCTIF, déposée en date du 25 avril 2000, sous le numéro 00 3023734, désignant les produits et services relevant des classes 9, 16, 35, 36, 38, 39 et 42 de la classification internationale des marques enregistrement publié au BOPI n° 00/39 NL Vol. II du 29 septembre 2000.

18.2 - Utilisation de la marque par les Adhérents

Pour la mise en œuvre de la présente Charte, les Adhérents à sont autorisés à faire référence aux termes REFERENTIEL COMMUN TELEBILLETIQUE ÎLE-DE-FRANCE et RCTIF :

- dans les documentations techniques ;
- dans les documents de consultation destinés aux fournisseurs ;
- dans les contrats avec les fournisseurs ;
- et plus généralement à tous les échanges utiles à l'interopérabilité du système Navigo.

Article 19 - Propriété et utilisation des documents de sécurité et d'interopérabilité.

Pour éviter toute appropriation indésirable par des tiers, le STIF est déclaré propriétaire des Exigences minimales de sécurité, du RCTIF, du RTTIF, et de toute documentation accessoire à ces documents.

En conséquence, chaque Adhérent à la présente Charte reconnaît que le STIF est propriétaire de tous les droits d'utilisation, d'exploitation, de représentation, de reproduction et de diffusion de chaque version des documents mentionnés au premier alinéa du présent article, et ce :

- pour une durée limitée à la durée de protection légale ;
- envers tout utilisateur des documents précités ;
- envers toute personne, pour tout type de destination concernant directement ou indirectement le transport en Île-de-France.

Il est précisé que tout document d'interopérabilité communiquée au Comité d'Interopérabilité et éventuellement intégrée dans le RCTIF ou dans le RTTIF n'est pas grevée de droits, ni de savoir-faire propriétaire, à l'exception des normes auxquelles il est fait référence dans ces documents. Cette communication relève de la seule responsabilité de celui qui l'effectue auprès du Comité d'Interopérabilité et prend les mesures adéquates pour s'assurer de la transmissibilité des informations auprès du titulaire du droit ou du savoir-faire propriétaire.

Le STIF reconnaît que les Adhérents, dans les respects des clauses de l'article 16 de la Charte, ont des droits d'utilisation, d'exploitation, de représentation, de reproduction et d'intégration, de chaque version des documents mentionnés au premier alinéa du présent article, pour eux-mêmes, dans le cadre d'une concession à titre gratuit. Ils ne peuvent en aucun cas céder ces droits à des tiers.

Article 20 - Sanctions

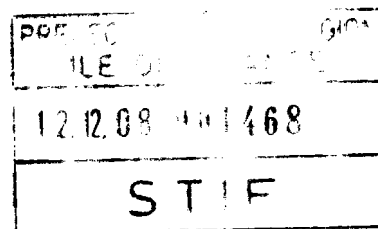
Le STIF peut faire cesser, avec effet immédiat, l'exploitation de tout produit ou système à l'origine d'un incident bloquant conformément aux articles 14 et 15.

En cas de désaccord entre le STIF et l'un des Adhérents, il sera fait application des dispositions, relatives au règlement amiable des conflits, prévues dans les contrats relatifs aux modalités d'exploitation des services de transport conclus entre le STIF et les Adhérents.

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2008/927

Séance du 10 décembre 2008



**DELEGATION DE COMPETENCE
A LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION EVRY CENTRE ESSONNE
POUR L'ORGANISATION D'UNE DESSERTE DE NIVEAU LOCAL**

SERVICE DE TRANSPORT A LA DEMANDE

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

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

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

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

VU la délibération du Conseil du STIF n° 2007/0048 du 14 février 2007 relative aux dessertes de niveau local ;

VU la délibération du Conseil communautaire de la Communauté d'Agglomération Evry Centre Essonne du 29 septembre 2008 ;

VU le rapport n° 2008/927;

VU les avis de la commission économique et tarifaire du 5 décembre 2008 et de la commission de l'offre de transport du 4 décembre 2008 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La Communauté d'Agglomération Evry Centre Essonne reçoit délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile-de-France pour l'organisation et la mise en place d'une desserte de niveau local, de type service de transport à la demande, telle que décrite à l'article 2.

ARTICLE 2 : Le service de transport à la demande porte sur tout le territoire communautaire en complément du réseau régulier aux périodes et dans les secteurs où l'on observe peu ou pas de possibilités de déplacements.

Les trois lignes mises en place sont les suivantes :

- Ligne A : Gare Evry-Courcouronnes - Z.A. Léonard de Vinci - Parc de Tréville - Eurocontrol - Semardel
- Ligne B : Gare Evry-Courcouronnes - Bois Chaland - Les Brateaux - Villabé
- Ligne M : Gare Evry-Courcouronnes - Bois Sauvage - Gare Orangis Bois de l'Epine

Le service fonctionnera toute l'année du lundi au dimanche de 4h à 24h00, jours fériés inclus. Les usagers réserveront leur déplacement par téléphone.

ARTICLE 3 : La convention de délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile-de-France à la Communauté d'Agglomération Evry Centre Essonne pour l'organisation et la mise en place de la desserte de niveau local telle que définie à l'article 2 de la présente délibération, est approuvée.

ARTICLE 4 : La participation du STIF au financement de cette desserte de niveau local est de 142.700 € en année pleine (valeur 2008 TTC) ; elle est revalorisée chaque année en fonction de la hausse du barème harmonisé.

ARTICLE 5 : La directrice générale est autorisée à signer la convention visée à l'article 3 de la présente délibération.

ARTICLE 6 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON

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

Convention de délégation de compétence en matière de services de transport à la demande

ENTRE :

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE DE FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 9-11 avenue de Villars à Paris (7^{ème}), (n°SIRET 287 500 078 00012), représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n°2008, ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- La Communauté d'Agglomération Evry Centre Essonne, ayant son siège Place de l'Agora B.P.62 à Evry (91002), et représenté par son Président, Monsieur Manuel VALLS, en vertu de la délibération du Conseil Communautaire en date du 29 septembre 2008, ci-après désigné « autorité organisatrice de proximité » ou « AOP »,

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, 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 Evry Centre Essonne du 29 septembre 2008 ;

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 Île-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 dans la Région d'Île-de-France, le STIF peut organiser des services de transports à la demande.

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 compétences 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 transport à la demande, ainsi que les modalités juridiques et financières de cette délégation de compétence.

La délégation de compétence porte sur les services dont la liste figure à l'article 5.1. Elle n'emporte pas délégation de compétence sur l'ensemble du territoire de l'AOP. En cas de nouveaux services à créer, le périmètre de la présente délégation pourra être élargi par avenant.

Le STIF délègue à l'AOP les compétences définies à l'article 5.2. Ces compétences sont principalement de définir le contenu du service, d'en organiser la mise en œuvre et d'en désigner l'exploitant. Il est rappelé que compte tenu de la compétence générale du STIF qui demeure dans tous les cas Autorité Organisatrice des Transports de premier rang, la présente convention de délégation n'emporte pas transfert complet de compétences au bénéfice de l'AOP. Le STIF demeure notamment Autorité coordinatrice de l'offre de transport et responsable de la politique tarifaire et des politiques intermodales. En outre, la présente convention, d'une durée limitée, est réversible : à son terme, ou en cas de résiliation prévue à l'article 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} avril au STIF un rapport d'exercice des compétences déléguées conformément aux dispositions de l'article 10.

Article 4- Droits et obligations du STIF

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

- Il définit la politique tarifaire, décide la création des titres de transport et fixe les tarifs.
- Il définit les conditions générales d'exploitation et des règles minimales en matière de qualité de service. Ces obligations trouvent leur traduction dans le cahier des charges relatif à l'exploitation de services de transport à la demande figurant en Annexe 1 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 :
 - o Participe au financement des services en fonction de critères d'éligibilité aux financements et de modalités définis au Titre II de la présente convention,
 - o Contrôle l'exécution de la présente convention ; en particulier évalue avec l'AOP ses conditions de mise en œuvre ainsi que les conditions d'exécution des conventions passées avec le ou les exploitants de transport,
 - o Etudie toute demande de modifications de la présente convention permettant notamment un meilleur exercice de la compétence déléguée,
 - o 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 de transport à la demande décrits ci-dessous :

- Ligne A : Gare Evry-Courcouronnes - Z.A. Léonard de Vinci - Parc de Tréville - Eurocontrol – Semardel
- Ligne B : Gare Evry-Courcouronnes – Bois Chaland – Les Brateaux – Villabé
- Ligne M : Gare Evry-Courcouronnes – Bois Sauvage – Gare Orangis Bois de l'Épine

L'AOP est également responsable de la gestion de la centrale de réservation rattachée aux services sus-mentionnés.

Article 5.2- Compétences déléguées

L'AOP s'engage à assurer les compétences définies ci-dessous qui lui sont déléguées par le STIF :

- 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 1,
- le financement des services, avec le concours du STIF,

- 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 de suppression d'offre de transport, ou de qualité de service selon les modalités fixées à l'Annexe 1,
- le respect par les entreprises de transport des règles de sécurité applicables aux systèmes qu'elles exploitent,
- mettre en œuvre l'adaptation des systèmes de validation télébilletiques aux évolutions des spécifications régionales.

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

- Informer le STIF de tout évènement 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 détaillé 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

Pour l'exploitation des services pour lesquels elle a reçu délégation de compétence par la présente convention, l'AOP décide :

- Soit d'exploiter le ou les service(s) en régie,
- Soit de confier par la signature d'une convention à durée limitée l'exploitation du ou des service(s) à une entreprise ou une association désignée 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. Sa durée ne peut excéder le terme de la présente convention.

Titre II - TARIFICATION ET FINANCEMENT DU SERVICE

Article 6- Tarification applicable

Les services visés à l'article 5.1. sont accessibles avec les produits tarifaires de la tarification francilienne suivants :

- Le forfait Carte Orange (semaine ou mois)
- Le forfait Intégrale (annuel)
- Imagin'R
- Le forfait Gratuité Transport
- Le forfait Solidarité transport

- Carte Rubis
- Le forfait carte circulation police
- Le ticket t+
- Le ticket d'accès à bord.

Le STIF décide des évolutions de cette tarification.

Les seules recettes tarifaires perçues par l'AOP ou l'exploitant désigné sont celles issues de la vente de tickets d'accès à bord.

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

L'AOP adhère à la charte du système télébilletique 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.

En cas de modification tarifaire décidée par le STIF, l'AOP est informée des spécifications détaillées retenues pour les titres créés ou modifiés. L'AOP et son exploitant doivent prendre en compte ces évolutions et réaliser les évolutions techniques nécessaires en respectant le planning établi par le STIF pour la mise en œuvre du titre de transport créé ou modifié.

Article 7 Financement par l'AOP

Sous réserve des dispositions de l'article 8, l'AOP supporte 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

Article 8.1 Montant de la participation

Le STIF participe au financement des services qui satisfont les critères définis dans la délibération n°2007-0048 de son Conseil du 14 février 2007.

Conformément aux modalités prévues à l'article 2 de ladite délibération, la participation du STIF au financement du service de transport à la demande de la Communauté d'Agglomération Evry Centre Essonne est fixé à : 142.700 € (valeur 2008 TTC)

La participation financière du STIF sera valorisée chaque année en fonction de la hausse du barème harmonisé.

Le financement du STIF pourra être modifié par voie d'avenant, en particulier dans le cas de modification substantielle du service.

Article 8.2 Montant de la participation pour l'achat de la centrale de réservation

Pour un volume d'appels supérieur à 350 appels par mois, les coûts d'investissement de la centrale de réservation (serveur vocal et logiciel de réservation et d'optimisation des

courses) seront subventionnés à l'installation à hauteur de 1/3 dans la limite d'un coût global de 100 000 euros HT à l'achat.

Article 9 Modalités de règlement de la participation du STIF

La participation du STIF au titre de l'article 8.1 est facturée par l'AOP à la fin de chaque trimestre. La facture est présentée par l'AOP au plus tard 45 jours après la fin de chaque trimestre.

La participation du STIF au titre de l'article 8.2 est versée sur présentation de facture après installation de la centrale de réservation.

Domiciliation bancaire de la Communauté d'Agglomération Evry Centre Essonne :

Banque de France

Titulaire : Trésorerie d'Evry Municipale

Domiciliation : BDF Evry

Code Banque	Code Guichet	N° compte	Clé RIB
30001	00312	C9170000000	09

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 véhicules équipés de télébillettiques, données statistiques alternatives sur la fréquentation, nombre moyen, médian, maximum et minimum de voyageurs par course,
- évolution de l'offre de transport en nombre de services, kilomètres commerciaux parcourus, nombre de véhicules et de conducteurs en équivalent temps plein,
- compte financier de l'exécution des services confiés au transporteur 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 6 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 tous les autres cas, les parties peuvent décider, d'un commun accord, de procéder à la résiliation amiable de la présente convention, sans préjudice de tout dommage et intérêts, dans le respect d'un préavis de 6 mois.

Durant ce préavis, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service.

Article 15- Fin de la convention

12 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 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 déférés au Tribunal Administratif de Paris.

Fait à

Le

En double exemplaire,

Pour Le STIF

Pour La Communauté d'Agglomération
Evry Centre Essonne

La Directrice Générale

Le Président

Sophie MOUGARD

Manuel VALLS

ANNEXE 1

Transport à la demande du Centre Essonne Cahier des Charges

Septembre 2008

Ligne A

**« Gare Evry-Courcouronnes – Z.A. Léonard de Vinci –
Parc de Tréville – Eurocontrol - Sémardel »**

Ligne B

**«Gare Evry-Courcouronnes – Bois Chaland – Les
Brateaux - Villabé »**

Ligne M

**« Gare Evry-Courcouronnes – Bois Sauvage –Gare
Orangis Bois de l'Épine»**

1. Justification d'un transport à la demande pour le Centre Essonne

La Communauté d'Agglomération Evry Centre Essonne se compose de cinq communes : Bondoufle (9 445 habitants) – Courcouronnes (14 500 habitants) – Evry (52 600 habitants) – Lisses (7 262 habitants) et Ris-Orangis (26 300 habitants)¹. Depuis la création de la ville nouvelle d'Evry, sa population est passée en trente années de 11 000 à plus de 110 107 habitants.

Evry Centre Essonne constitue l'agglomération préfecture du département de l'Essonne. Elle regroupe ainsi les principaux organismes et développe le premier bassin d'emplois et de formation sud francilien.

Les transports en commun tiennent une place prépondérante dans ce dispositif, grâce à leur densité et à leur complémentarité.

Le développement du bassin de vie du territoire, toutefois, a engendré la multiplication de nouveaux sites d'activité et avec elle une demande en transport non résolue à ce jour : zones peu ou mal desservies, entreprises fonctionnant en horaires décalés.

La dynamique de développement du territoire, la qualité, le confort et la sécurité des déplacements des salariés des entreprises, et l'accès à l'emploi des habitants de l'agglomération dépendent directement des conditions d'accessibilité de ces nouveaux générateurs.

Le transport en commun traditionnel, conçu pour gérer des flux importants, ne constitue pas une réponse appropriée à cette problématique, qui exige une grande souplesse d'exécution et la mise en œuvre de moyens tant matériels que financiers dimensionnés à la demande.

Le transport à la demande, développé avec succès sur une quantité désormais significative de sites en France et en Europe, apparaît comme une solution pertinente.

Un tel dispositif permet par ailleurs de répondre à des besoins secondaires non satisfaits jusqu'ici, de type dessertes de quartiers isolés ou de zones d'habitat peu denses.

2. Des besoins non satisfaits

Existence et consistance des besoins de déplacement

- Faciliter l'accès à l'emploi pour les habitants des quartiers en « Politique de la Ville » : population fortement touchée par le chômage, faiblement motorisée, souvent peu qualifiée.
- Favoriser l'implantation de nouvelles entreprises dans les zones peu ou mal desservies.
- Satisfaire les demandes de transport auxquelles les lignes de bus classiques n'apportent pas de réponses :
 - ❖ zones d'activités isolées,

¹ Source INSEE – estimation 2008

- ❖ horaires de travail décalés (nuit, 2 x 8 ou 3 x 8),
- ❖ intéressant de petits nombres de personnes.

Circonstances de temps et de lieu

- Les zones d'activités se sont développées depuis 5 ans avec des entreprises fonctionnant en horaires décalés ayant sollicité les collectivités locales pour des dessertes adaptées à leur horaires.

Une nécessité liée au développement durable

L'enjeu pour les collectivités est également de lutter contre le tout voiture en recherchant les alternatives permettant de répondre à des besoins de déplacements de plus en plus éparses dans l'espace et dans le temps.

3. Organisation du transport

Il s'agit d'apporter un service complémentaire au réseau régulier aux périodes et dans les secteurs où l'on observe peu ou pas de possibilités de déplacements.

• Conditions générales d'exploitation

Un transport public régulier avec des horaires prédéfinis, des itinéraires et points d'arrêts fixes :

- *Zone géographique desservie*

LIGNE A

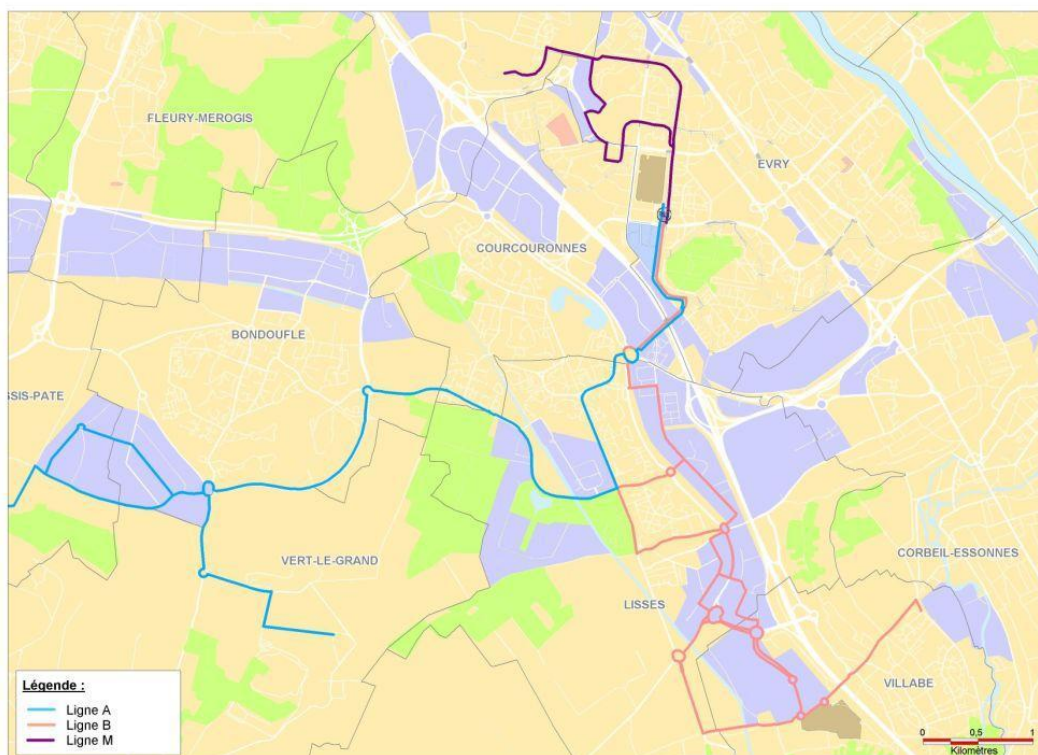
- Evry.
- Courcouronnes.
- Bondoufle.
- Le Plessis-Pâté.
- Brétigny-sur-Orge
- Vert Le Grand

LIGNE B

- Evry.
- Courcouronnes.
- Lisses.
- Villabé.

LIGNE M

- Evry.
- Courcouronnes.
- Ris-Orangis.



- *Ayants droit*
 - Actifs et non actifs résidant et/ou travaillant en Centre-Essonne.

- **Description de la consistance et de la nature du service**

- *Pôles générateurs de déplacement :*

- **LIGNE A**

- ❖ Gare Evry-Courcouronnes
- ❖ Z.A. Léonard de Vinci.
- ❖ Ferme des Folies.
- ❖ Centre de Thalasso « Léonard de Vinci ».
- ❖ Résidence « Monique Mèze » (maison d'accueil spécialisée pour sclérosés en plaques).
- ❖ Z.A. La Tremblaie (commerce de gros et logistique) :
 - ◆ Groupe Ed Logistics,
 - ◆ Thalès,
 - ◆ ID Logistics.
- ❖ Parc de Tréville (Groupement des Mousquetaires).
- ❖ Éco site de Vert-Le-Grand (Sémardel : PSE, CEL, SAER)

- **LIGNE B**

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ❖ Gare Evry-Courcouronnes ❖ Z.A. Long Rayage. ❖ Z.I. Petite Montagne. ❖ Z.A Bois Chaland. | <ul style="list-style-type: none"> ❖ Z.A Les Brateaux. ❖ Z.A Clos aux Pois. ❖ Z.A L'Eglantier. ❖ Centre Commercial Villabé. |
|--|---|

- ❖ Gare SNCF de Villabé.

LIGNE M

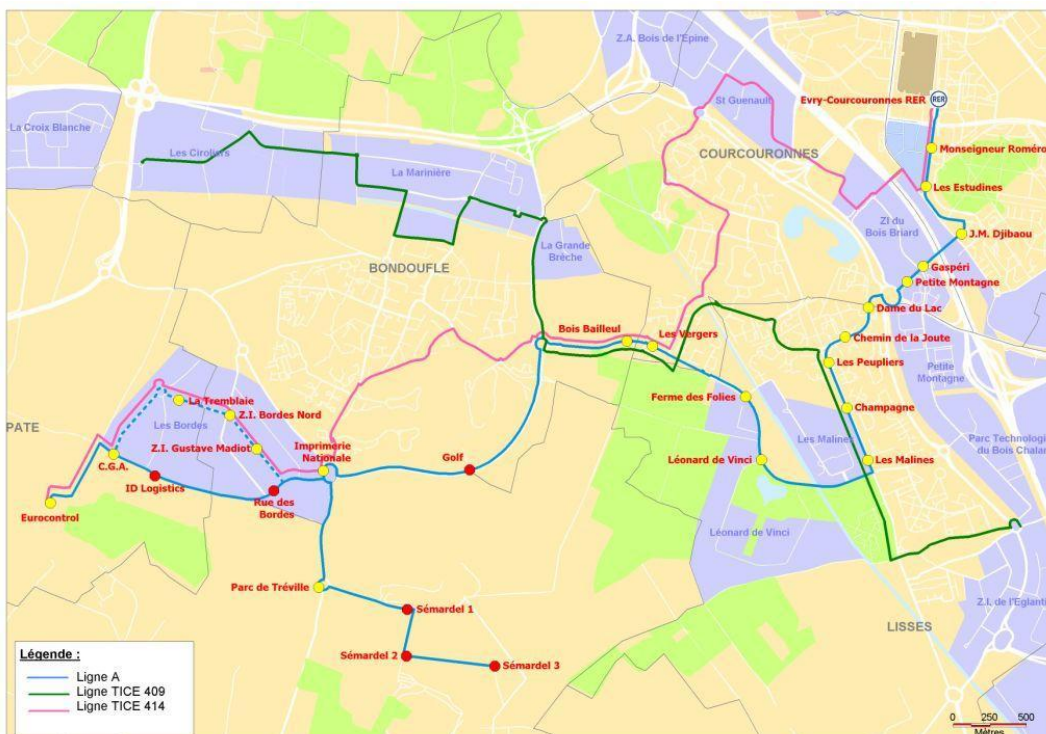
- ❖ Gare Orangis-Bois de l'Épine
- ❖ Quartier du Bois Sauvage
- ❖ Z.U.S. des Pyramides.
- ❖ Z.U.S. du Canal.

- *Points d'arrêts desservis :*

LIGNE A

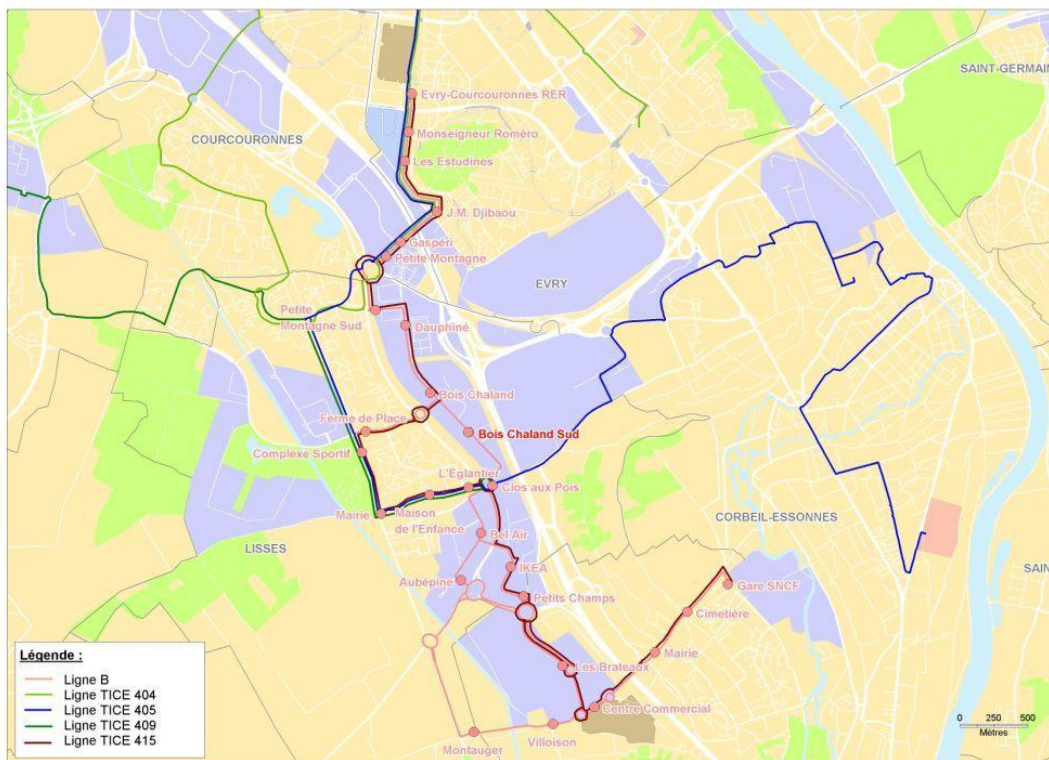
- ❖ Gare Evry-Courcouronnes.
- ❖ Monseigneur Roméro
- ❖ Les Estudines
- ❖ J.M. Ddibaou
- ❖ Gaspéri
- ❖ Petite Montagne
- ❖ Dame du Lac
- ❖ Chemin de la Joute
- ❖ Les Peupliers
- ❖ Champagne
- ❖ Les Malines
- ❖ Léonard de Vinci
- ❖ ID Logistics
 - ❖ ZI Bordes Sud
 - ❖ ZI G. Madiot
 - ❖ ZI Bordes Nord
 - ❖ La Tremblaie
- ❖ CGA
- ❖ Eurocontrol
- ❖ Ferme des Folies
- ❖ La Vanne
- ❖ Les Bocages
- ❖ Les Vergers
- ❖ Bois Bailleul
- ❖ Golf
- ❖ Imprimerie Nationale
- ❖ Parc de Tréville
- ❖ Sémardel
- ❖ CEL
- ❖ Usine
- ❖ Rue des Bordes

} quand la 414 ne fonctionne pas



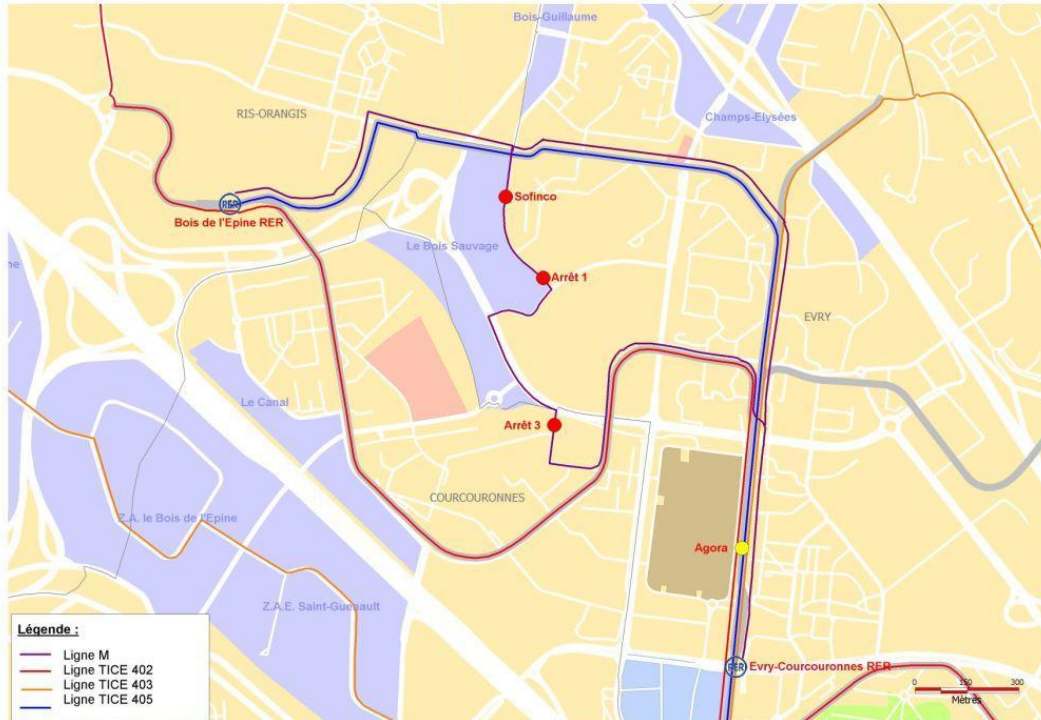
LIGNE B

- ❖ Gare Evry-Courcouronnes.
- ❖ Monseigneur Romero
- ❖ Les Estudines
- ❖ J.M. Ddibaou
- ❖ Gaspéri
- ❖ Petite Montagne
- ❖ Dauphiné
- ❖ Bois Chaland Nord
- ❖ Bois Chaland Sud
- ❖ Ferme de Place
- ❖ Complexe Sportif
- ❖ Mairie
- ❖ Maison de l'Enfance
- ❖ L'Eglantier
- ❖ Clos aux Pois
- ❖ Bel Air
- ❖ Aubépine
- ❖ La Closerie
- ❖ IKEA
- ❖ Petits Champs
- ❖ KFC
- ❖ Les Brateaux
- ❖ Centre Commercial Villabé
- ❖ Villoison
- ❖ Montauger
- ❖ Mairie Villabé
- ❖ Cimetière Villabé
- ❖ Gare SNCF de Villabé



LIGNE M

- ❖ Gare Evry-Courcouronnes.
- ❖ Agora.
- ❖ CNES.
- ❖ Sofinco.
- ❖ Gare Orangis Bois de l'Epine



- *Amplitude du service :*
 - ❖ de 4h00 à 24h00 du lundi au dimanche, jours fériés inclus.
 - ❖ Fréquence :
 - ◆ Heures de pointe : toutes les 30 minutes,
 - ◆ Heures creuses : toutes les 60 minutes.

- *Période de fonctionnement :*
 - ❖ 365 jours/365 jours

- **Matériel roulant**

- *Type de matériel, caractéristique notamment d'accessibilité, âge, équipements (télébillettique, girouette...)* :
 - ❖ Des véhicules type moyenne capacité, conviviaux, accessibles PMR :
 - ◆ adaptation de la capacité des véhicules en fonction des réservations,
 - ◆ véhicule type Mercedes Sprinter City .
 - ❖ SAE Conducteur.
 - ❖ Equipement de qualité embarqué.
 - ❖ Girouette électronique.
 - ❖ Dispositif d'accessibilité.
 - ❖ Vidéosurveillance.
 - ❖ Information en temps réel.

- *Réserve véhicules :*
 - ❖ 1 véhicule en réserve.

- **Centrale de réservation**

- *Une Centrale d'Information :*
 - ❖ capable de donner une information multimodale sur le territoire de l'agglomération et des territoires voisins : 3,5 agents d'accueil et 1 superviseur.
- *Une Centrale de Réservation :*
 - ❖ capable de prendre des réservations,
 - ❖ service disponible :
 - ◆ 7j/7 toute l'année, jours fériés inclus,
 - ◆ de 6h à 22h,
 - ◆ Réservation par téléphone (numéro Azur), mail, Internet et fax.

- **Qualité de service**

- Délais de réservation***

- Les trajets ne sont réalisés que si le client réserve.
 - Réservation téléphonique jusqu'à 1 heure avant le départ, pour les déplacements à partir de 7h00 jusqu'à 22h00.
 - Pour tous les déplacements entre 4h00 et 6h00, les réservations se feront la veille.
 - Pour tous les déplacements entre 22h00 à 24h00, les réservations se feront jusqu'à 22h00.

- Garantie de non-concurrence avec le réseau principal de lignes régulières***

- Toute demande qui, dans un laps de temps de + ou - 30 minutes, pourra être satisfaite par le réseau de lignes régulières TICE ou par d'autres lignes desservant le bassin du Centre Essonne sera systématiquement redirigée par l'agent en charge d'enregistrer la demande vers une des ces lignes régulières en invitant le demandeur à soit avancer légèrement son voyage, soit à le retarder légèrement.

- Informations voyageurs***

- *Information transmise aux voyageurs :*
 - ❖ Fiche horaires de la ligne et tarifs.
 - ❖ Schéma de la ligne et correspondances.
 - ❖ Dépliant d'information sur les modalités de réservations et de transport.
 - *Information aux points d'arrêts :*
 - ❖ Schéma de ligne et correspondances.
 - ❖ Fiche horaires et tarifs.
 - ❖ Descriptif sur les modalités de réservation et de transport.
 - *Information à l'intérieur des véhicules :*
 - ❖ Thermomètre de ligne fixe.
 - ❖ Schéma de ligne et correspondances.
 - ❖ Fiche horaires et tarifs.
 - ❖ Descriptif sur les modalités de réservation et de transport.

- *Identification du service, image du réseau :*
 - ❖ Identification propre au service avec en arrière plan l'image du réseau.
 - ❖ Pré-test clients établi en avril 2007.

- **Tarifification**

- Afin de faciliter l'accès au nouveau service de TAD, la tarification adoptée est celle qui est en vigueur en région Ile-de-France. Les véhicules assurant le transport à la demande seront dotés de valideurs magnétiques et télébillettiques.
- Si la CAECE fait le choix d'une délégation de service public pour l'exploitation de son service de transport à la demande, les personnes non munies de titre de transport pourront acheter un ticket d'accès à bord auprès du conducteur.

4. Economie globale du service

La fréquentation est estimée à 87.000 voyages par an environ.

Le déficit prévisionnel d'exploitation s'élève à 830.000 euros hors investissement.

5. Désignation de l'exploitant

Le service de TAD que la Communauté d'Agglomération Evry Centre Essonne veut mettre en œuvre s'inscrit dans le cadre juridique suivant :

L'article 38 de la loi du 13 août 2004 qui prévoit que :

1/ Sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, le STIF peut déléguer tout ou partie de ses attributions à des collectivités territoriales ou à leur groupements, à l'exception de la politique tarifaire.

2/ Les services de transport à la demande dérogent au décret de 1949 et ne sont donc pas soumis au principe de coordination.

La délibération du Conseil du STIF du 14 février 2007 sur les dessertes de niveau local qui prévoit que les AOP doivent confier l'exploitation du service de TAD à une entreprise après une procédure de mise en concurrence.

ANNEXE 2

Charte du système télébillettique NAVIGO

TRANSPORTS PUBLICS D'ÎLE-DE-FRANCE

Charte du système télébillettique Navigo

/-/-/

PREAMBULE

Par décision du 8 juillet 1999, le Syndicat des transports d'Île-de-France, Autorité organisatrice des transports publics d'Île-de-France, a engagé la généralisation de la télébillettique sur le réseau de transport relevant de sa compétence.

Le système télébillettique d'Île de France inhérent est appelé système Navigo.

En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports, le STIF est garant de la sécurité et de l'interopérabilité de ce système tant vis à vis des éléments internes au système Navigo que vis à vis d'éléments externes (gestion d'interfaces avec d'autres systèmes billettiques non franciliens ou avec des services autres que le transport collectif). Pour cela en étroite collaboration avec les exploitants des réseaux de transports collectifs franciliens et Adhérents à la présente Charte, le STIF établit les règles communautaires fonctionnelles, techniques et de sécurité pour assurer le bon fonctionnement du système Navigo dont la mise en œuvre relève de la responsabilité des exploitants.

CHAPITRE I – OBJET DE LA CHARTE

Article 1 – Périmètre et caractéristiques du système Navigo ¹

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

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

Le système Navigo se compose des éléments suivants :

- Les produits Navigo (matériels et logiciels), utilisés par les usagers :
 - tout "support Navigo", correspondant aux différents composants électroniques ou logiciels contenant les droits et titres de transport des usagers (exemple : passe Navigo) ;
 - tout équipement ayant pour fonction de lire, valider, vendre, contrôler, opérer une action de SAV sur un support Navigo ;
 - tout module de sécurité correspondant aux différents composants électroniques contenant les secrets Navigo, c'est-à-dire les clés de chiffrement de l'application télébilletique francilienne.
- Les différents systèmes informatiques et de télécommunications (matériels et logiciels) mis en œuvre et utilisés par les Adhérents et traitant des données Navigo (données usagers, données supports, données de validation, données de vente, données de contrôle, données de SAV, données de supervision...).
- Les référentiels d'interopérabilité de Navigo contenant les règles techniques et fonctionnelles communes de Navigo destinés à assurer l'interopérabilité :
 - le RCTIF ;
 - le RTTIF.
- Les moyens en personnels et les procédures pour :
 - les processus d'achat des différents produits Navigo (cartes et SAM) et des éléments des systèmes d'information et de télécommunication dédiés à Navigo ;
 - la mise en œuvre du système Navigo (spécifications, développements, recette) ;
 - l'exploitation et la maintenance des différents équipements et systèmes informatiques et de télécommunications Navigo ;
 - la gestion des opérations inhérentes au cycle de vie des supports et modules de sécurité Navigo (fabrication, personnalisation, transfert, stockage, distribution, utilisation, destruction) ;
 - le traitement des données à caractère personnel ;
 - la lutte contre la fraude (contrôle, mise en opposition...) ;
 - le traitement des évolutions du système Navigo.

¹ Navigo est une marque du STIF

Article 2 - Objet

Afin d'organiser la sécurité et l'interopérabilité du système Navigo, la présente Charte fixe les modalités :

- de pilotage et de coordination du système Navigo (Chapitre II) ;
- de définition et d'application des règles d'élaboration et de mise en œuvre du système Navigo (Chapitre III) ;
- de contrôle du système (Chapitre IV) ;
- de traitement des incidents pouvant avoir une portée communautaire (Chapitre V).

Article 3 - Définitions

« Adhérent » : Toute personne morale ayant, au travers d'un contrat avec le STIF, à mettre en œuvre et exploiter tout ou partie du système Navigo pour la réalisation de ses activités.

« Charte » : désigne la présente Charte du système télébilletique NAVIGO

« Titre de transport » : Un titre de transport est la combinaison d'un droit à utiliser les transports collectifs sur un périmètre géographique et temporel donné, d'un profil et d'un tarif.

« Produit tarifaire » : Un produit tarifaire est la matérialisation d'un titre de transport sur un support papier, magnétique ou télébilletique. Le nom du produit tarifaire est l'association du nom du titre et du nom du support.

« RCTIF » : Le Référentiel Commun Télébilletique Île-de-France définit les contraintes techniques des produits Navigo en termes de communication entre l'équipement et le support. Il est constitué de l'ensemble des spécifications techniques, permettant d'assurer l'interopérabilité face aux clients, complétées par la description des tests de conformités et des exigences contractuelles et procédurales. Le RCTIF s'appuie sur les normes et standards en vigueur.

« RTTIF » : Le Référentiel Traitement Titres d'Île-de-France définit :

- le codage des données sur les supports ;
- les règles de traitement de ces données lors des opérations de validation, de vente, de contrôle, de SAV ;
- les formats des listes d'échanges de données entre les différents systèmes d'information :
 - liste noire, correspondant à la liste des supports et titres à invalider suite au constat d'une fraude ou de perte et vol ;
 - liste d'invalidation, correspondant à la liste des supports et titres invalidés par les équipements de validation par mise en application de la liste noire ;
 - liste verte, correspondant à la liste des droits et profils à charger sur les supports lors de leur présentation sur un appareil de vente ;
 - liste de rechargement, correspondant à la liste des droits et profils chargés sur les supports par la mise en application de la liste verte par les appareils de vente ;
 - liste des ventes, correspondant à la liste des droits et profils chargés, supprimés ou annulés sur les supports par les appareils de vente ;
 - liste blanche, correspondant à la liste des titres chargés sur les supports en circulation.

Le RTTIF s'appuie sur les normes et standards en vigueur.

CHAPITRE II – MODALITES DE PILOTAGE ET DE COORDINATION DU SYSTEME Navigo

Article 4- Le comité de sécurité Navigo et le comité d'interopérabilité Navigo

Le comité de sécurité Navigo et le comité d'interopérabilité Navigo sont deux comités indépendants.

Le comité de sécurité Navigo est l'organe de pilotage et de coordination de la sécurité du système Navigo.

Le comité d'interopérabilité Navigo est l'organe de pilotage et de coordination de l'interopérabilité du système Navigo.

4.1 – Constitution des comités

4.1.1 Composition

Les membres des comités sont :

- le STIF,
- la RATP,
- la SNCF,
- l'association OPTILE mandatée par ses membres

4.1.2 Représentation des membres dans les comités

Tout Adhérent à la Charte est membre des comités visés dans la présente Charte.

Le STIF, la RATP, la SNCF et l'association OPTILE désignent respectivement leurs représentants pour siéger dans chaque comité. Un seul et même représentant peut être désigné pour siéger aux deux comités. En cas de vacance, un nouveau représentant est désigné dans les meilleurs délais.

4.2 – Missions du comité de Sécurité

Le comité de sécurité a pour mission :

- d'évaluer les risques, et les besoins de sécurité du système Navigo ;
- de définir les règles minimales de sécurité du système Navigo ;
- d'évaluer et d'améliorer ces règles ;
- de gérer les incidents à portée communautaire.

4.3 – Missions du comité d'interopérabilité

Le comité d'interopérabilité a pour mission :

- d'élaborer le RCTIF ;
- d'élaborer le RTTIF ;
- d'émettre des propositions et de donner son avis sur le respect de l'interopérabilité par les Adhérents à la présente Charte ;
- de gérer les incidents à portée communautaire.

Le comité d'interopérabilité s'articule autour de deux commissions qui lui sont rattachées : commission RCTIF et commission RTTIF.

4.4 – Organisation des comités

Le STIF préside le comité de sécurité Navigo et le comité d'interopérabilité Navigo.

Chaque représentant des membres bénéficie d'une voix délibérative.

Les décisions sont prises à l'unanimité. En cas de désaccord, le STIF décide en dernier ressort après justification sur la base des exigences de la politique tarifaire des transports collectifs franciliens qu'il décide et des impératifs de sécurité du système NAVIGO.

Dans le cas où les décisions prises conduisent à des engagements nouveaux par rapport aux engagements pris par les Adhérents dans les contrats, conclus avec le STIF, régissant les modalités relatives à l'exploitation des services de transport, Les conséquences financières de ces nouveaux engagements font l'objet d'un avenant aux contrats précités.

Les comités se réunissent au moins une fois par semestre. Ils se réunissent, en outre, sur convocation du STIF, éventuellement à la demande d'un des membres, et en cas de crise.

Sur demande de l'un des membres et avec l'accord du STIF, des experts peuvent participer aux réunions des comités.

Pour le bon fonctionnement des comités, chaque membre collabore activement :

- en communiquant à toutes les parties toutes les informations, documents, renseignements et éléments existants qui pourraient être utiles à l'accomplissement de sa mission d'analyse ;
- en contrôlant de manière régulière la mise en œuvre des exigences minimales de sécurité, du RCTIF et du RTTIF par lui-même et par les personnes qu'il a autorisées à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du système Navigo ;
- en participant à chaque réunion des comités.

Chaque membre a la responsabilité du personnel et des moyens matériels qu'il met à disposition des comités.

Article 5 - Responsabilité des Adhérents à la Charte Navigo

Les Adhérents :

- intègrent des dispositions relatives au respect des engagements et exigences de la présente Charte dans les contrats qu'ils passent avec toute personne, physique ou morale, pour l'autoriser de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre d'un élément du système Navigo ;
- communiquent au STIF le nom d'un interlocuteur unique pour les questions de sécurité d'une part et de l'interopérabilité d'autre part ;
- communiquent à chaque personne morale à qui ils confient, de quelque manière que ce soit, tout ou partie du système Navigo toutes les informations, tous les documents, renseignements et éléments existants qu'elles ont à connaître pour respecter les exigences de la présente Charte ;
- participent directement ou par l'intermédiaire de leur mandataire à la rédaction des documents techniques et fonctionnelles dont ils ont la responsabilité au sein des comités après décision desdits comités ;
- sont responsables des incidents à portée communautaire détectés dans leurs propres applications du système Navigo ou dans les applications du système Navigo par les personnes qu'ils ont autorisé à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du système Navigo. Dans ce cadre, le STIF est subrogé dans les droits des Adhérents pour l'ensemble des préjudices que peuvent entraîner pour les autres

Adhérents les incidents à portée communautaires précités. Lorsque le STIF perçoit une indemnisation, le STIF et les Adhérents ayant subi un préjudice concluent dans les meilleurs délais un accord sur la rétrocession à ces Adhérents, à proportion de leur préjudice, des sommes ainsi perçues par le STIF.

- avertissent le STIF de tous incidents à portée communautaire mentionnés au point ci-dessus ;
- avertissent le STIF de tout projet d'évolution ayant un impact communautaire d'un élément du système Navigo, et de la date souhaitée de sa mise en œuvre ;
- facilitent le contrôle des Organismes de contrôle.

Article 6 - Rôle particulier du STIF

Le STIF :

- préside les comités et décide en dernier ressort ;
- arrête la liste des membres des comités ;
- assure le secrétariat des comités (rédaction et envoi des convocations et des ordres du jour, réservations des salles de réunion, rédaction et envoi des comptes-rendus de réunion...) ;
- détient les noms des Adhérents à la présente Charte, et le contrat contenant leur engagement d'adhérer à la Charte;
- détient les versions officielles successives de l'ensemble de la documentation communautaire de gestion de la sécurité et de l'interopérabilité du système billettique Navigo et assure leur diffusion aux membres dans le respect des règles de confidentialité établies ;
- rédige les documents communautaires qui sont sous sa responsabilité et approuve l'ensemble des documents communautaires ;
- contrôle ou fait contrôler le respect des règles minimales de sécurité, la bonne application du RCTIF et du RTTIF par les Adhérents (plan de contrôles programmés, contrôles spécifiques en cas d'incidents à portée communautaire) ;
- si nécessaire, se fait assister d'experts ;
- déclenche le « Plan d'Urgence » en cas d'incident à portée communautaire (article 13).

CHAPITRE III – MODALITES DE DEFINITION ET D'APPLICATION DES REGLES D'ELABORATION ET DE MISE EN ŒUVRE DU SYSTEME Navigo

Article 7 – Définition des règles de Sécurité du système Navigo

Les règles de sécurité sont définies dans un Cahier des « Exigences minimales de sécurité du système Navigo ».

7.1 – Cahier des « Exigences minimales de sécurité »

Le Cahier des « Exigences minimales de sécurité » définit les « outils » permettant de limiter les risques en assurant la maîtrise des entités, des processus et des acteurs, des objets sensibles, du fonctionnement communautaire. Il décrit notamment :

- les fonctions de gestion de la sécurité du système billettique ;
- la gestion des secrets (documentation sensible et clefs cryptographiques) ;
- la gestion du cycle de vie des supports ;
- la gestion des équipements sensibles (notamment ceux de vente) ;
- les responsabilités des différents Adhérents en fonction de leur périmètre d'activité (validation, vente, gestion des secrets...).

Le Cahier des « Exigences minimales de sécurité » du système Navigo est défini et validé par le Comité de sécurité Navigo. Il constitue le document de référence en matière de sécurité.

Une première version du Cahier des « Exigences minimales de sécurité » a été élaborée par le STIF en collaboration étroite avec RATP, SNCF et OPTILE en 2002. Elle a permis de mettre en œuvre le système Navigo sur la base d'outils et de procédures assurant la bonne gestion de sa sécurité.

Ce Cahier des « Exigences minimales de sécurité » sera amené à évoluer pour s'adapter aux nouveaux besoins ou aux nouvelles contraintes du système Navigo. Toute évolution est réalisée sous l'égide du Comité de Sécurité Navigo qui peut décider de créer un groupe de travail spécifique composé par les membres du comité de sécurité et dont l'objet vise à préparer le cadre de ces évolutions.

Ce document est diffusé par le STIF aux membres du comité de sécurité, et transmis, au moins pour partie, par ceux-ci, sous leur responsabilité, aux personnes ayant à en connaître et qu'ils ont chacun autorisées à participer à la mise en œuvre du système télébillettique Navigo.

Il en va de même de chaque nouvelle évolution ultérieure.

7.2 – Application des règles de sécurité du système Navigo

Tout Adhérent respecte le Cahier des « Exigences minimales de sécurité » au travers des « Spécifications opérationnelles du système Navigo » qu'il définit sous sa propre responsabilité.

Les « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo » constituent une description des règles et des procédures internes de mise en œuvre du Cahier des « Exigences minimales de sécurité » par chaque Adhérent à la présente Charte. Elles sont établies en tenant compte du périmètre d'activité de l'Adhérent.

Toute évolution des « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo » relève de la responsabilité de chaque Adhérent.

Chaque Adhérent remet au STIF, à titre confidentiel, ses propres « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo », et celles des personnes qu'il a

autorisées à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du Système Navigo. Certains documents, en raison du niveau élevé de confidentialité ne peuvent être remis au STIF, ils seront consultables lors des contrôles prévus dans la présente Charte. Toutefois chaque Adhérent indiquera dans ses « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo » la liste de l'ensemble des documents non remis.

Il en va de même de chaque nouvelle version.

7.3 - Délai d'entrée en vigueur des décisions

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

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

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

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

8.1 - Périmètre de l'interopérabilité Navigo

L'interopérabilité Navigo s'articule autour :

- Du Référentiel Commun Télébillettique Île-de-France (le RCTIF) :
Ce référentiel est constitué par les spécifications techniques d'interopérabilité des équipements Navigo et des supports. Elles ne portent que sur les spécifications techniques du dialogue équipement – support. Elles se limitent aux exigences techniques d'échanges sécurisés de données entre le support sans contact et l'équipement de lecture. Elles ne concernent donc pas le fonctionnement intrinsèque de l'équipement.
- Du Référentiel Traitement Titres d'Île-de-France (le RTTIF) :
Le RTTIF décrit règles communes de traitements des données Navigo et notamment :
 - le codage des contrats, des profils sur les supports ;
 - le traitement des supports lors des opérations de validation et de vente ;
 - le format des listes de données échangées entre les différents systèmes ;
 - les spécifications techniques des supports répondant aux exigences fonctionnelles définies par le STIF.

8.2 - Produits télébillettiques concernés par le RCTIF

Les produits Navigo sont dans leur ensemble concernés par le RCTIF.

La conformité au RCTIF des produits, proposés par les industriels aux Adhérents, est contrôlée par des Organismes de contrôle indépendants avant leur mise en service, dans les conditions définies aux articles 11 et 12 et selon les principes suivants :

- en cas de contrat de mise au point d'un produit avant fabrication pour le compte d'un Adhérent, le contrôle de conformité au RCTIF s'effectue dès la mise au point du produit et avant sa fabrication en série voire, au plus tard, avant sa première mise en service ;
- en cas d'achat de produits existants (mis préalablement sur le marché), toute commande d'un Adhérent ne concerne que des produits conformes RCTIF.

Le choix des produits ou leur mise en service est du seul ressort de l'Adhérent. De plus, chaque Adhérent peut définir des fonctionnalités supplémentaires spécifiques, ou accepter des fonctionnalités supplémentaires proposées par les fournisseurs, sous réserve que ne soient altérées ni les fonctionnalités d'interopérabilité du RCTIF ni la sécurité du système télébillettique.

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

8.3 – Elaboration du RCTIF

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

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

8.4 - Evolution du RCTIF

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

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

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

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

8.5 – Elaboration du RTTIF

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

8.6 - Evolution du RTTIF

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

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

8.7 - Validation et suppression des versions du RCTIF/RTTIF

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

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

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

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

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

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

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

La mise en œuvre des stipulations de la présente Charte, du RCTIF, du RTTIF nécessite la mise en œuvre d'actions spécifiques par les Adhérent et notamment :

- en intégrant dans leurs marchés les obligations découlant de la présente Charte et les exigences techniques du RCTIF et du RTTIF ;
- en installant et ne mettant en service que des unités de produits conformes au RCTIF ;
- en vérifiant la bonne prise en compte des exigences techniques du RTTIF par les systèmes mis en œuvre par la validation des spécifications et par la prononciation de la recette de chaque système.
Au travers de cette procédure, les Adhérents sont responsables du respect des règles d'interopérabilité du RTTIF par leurs fournisseurs.
- en exploitant chaque unité de produit dans le respect de la conformité au RCTIF et au RTTIF : à savoir, maintenir conforme le produit dans le respect des exigences d'interopérabilité ;

et plus particulièrement pour le RCTIF :

- en respectant les règles du RCTIF en matière de consultation de fournisseurs telles qu'elles figurent en annexe : toute autre spécification particulière à un ou plusieurs Adhérent(s) n'entre pas dans le cadre du RCTIF et entre uniquement dans le processus d'achat spécifique à chaque Adhérent ;
- en demandant à leurs fournisseurs :
 - soit, en cas de mise au point préalable de prototype, de faire contrôler la conformité des produits de télémobilier dès leur mise au point et de fournir le certificat de conformité au RCTIF ;
 - soit, en cas d'achat de produits finis de fournir, préalablement à la mise en service, un certificat de conformité au RCTIF en vigueur ;
 - de respecter l'ensemble des contrôles qui permettent de constater l'état de conformité au RCTIF ;
- en respectant les décisions de contrôle de conformité au RCTIF selon les conditions suivantes :
 - la décision afférente au contrôle de conformité d'un produit est opposable à chaque Adhérent ayant mis en service ledit produit. Chaque Adhérent est responsable devant le STIF du bon traitement des évolutions assurant la

-
- conformité au RCTIF du produit qu'il a mis en service et ce même si un autre Adhérent utilise ce même produit ;
- la décision de conformité d'un produit doit être obtenue par l'Adhérent avant toute mise en service dudit produit ;
 - en respectant toute décision de retrait de la conformité d'un produit dès qu'ils en ont été avertis, à savoir :
 - en n'achetant plus, dans le futur, des unités du produit, objet du retrait, pour l'utilisation télébillettique en Île-de-France,
 - en vérifiant si les unités du produit qu'ils ont acquises antérieurement à la décision de retrait de conformité, sont bien conformes,
 - en n'utilisant plus les unités du produit qui se seraient avérées non conformes, suite aux vérifications effectuées après le retrait ;
 - en permettant l'accès le plus large à tout élément technique ou document lors de la visite de l'Organisme de contrôle mandaté par le STIF en cas de procédure de contrôle.

CHAPITRE IV – MODALITES DE CONTROLE DU SYSTEME

Article 10 - La responsabilité du contrôle

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

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

Article 11 - Organismes de contrôle

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

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

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

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

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

Article 12 – Portée des contrôles

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

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

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

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

Si l'un des contrôles visés par le présent article fait apparaître un manquement aux dispositions de la présente Charte, l'ensemble des coûts inhérents à une éventuelle adaptation nécessaire du système de l'Adhérent contrôlé relèvent de la responsabilité de cet Adhérent et ne peuvent donner lieu à aucun financement supplémentaire accordé par le STIF.

CHAPITRE V – MODALITES DE TRAITEMENT DES INCIDENTS A PORTEE COMMUNAUTAIRE

Article 13 - Le « Plan d'Urgence »

En cas d'incident à portée communautaire, désigné ci-après « Incident », le STIF déclenche un « Plan d'Urgence », et en fonction de l'Incident soit le Comité de Sécurité soit le Comité d'interopérabilité se transforme en Cellule de Crise et s'adjoint toutes les compétences requises pour régler le problème, notamment en convoquant le (ou les) Adhérent(s) concerné(s).

Article 14 – Contrôles spécifiques en cas d'incident à portée communautaire

Indépendamment de la solution qui aura pu être trouvée en Cellule de Crise, le STIF peut déclencher un contrôle chez l'Adhérent et chez toute personne morale à qui il a confié, de quelque manière que soit, la fourniture de tout ou partie du système Navigo et pour laquelle cet Adhérent est responsable dans les conditions arrêtées à l'article 5 de la Charte. Ce contrôle s'effectue, en une ou plusieurs visite(s) de l'Organisme de contrôle mandatée par le STIF, avec préavis de 48 heures minimum et obligation de l'Adhérent de nommer un interlocuteur pour permettre à l'Organisme de contrôle d'être accueilli et d'assurer sa mission.

L'Organisme de contrôle devra rendre compte de l'Incident auprès du STIF, de l'Adhérent contrôlé et de la Cellule de Crise, en rapportant :

- les causes et conséquences de l'Incident ;
- le niveau de gravité de l'Incident :
 - mineur. Un Incident est mineur lorsqu'il entraîne un dysfonctionnement technique ou sécuritaire du système (ou d'un de ses composants) sans nuire à son exploitation.
Un grand nombre d'Incidents mineurs peut être considéré comme un Incident majeur ;
 - majeur. Un Incident est majeur lorsqu'il entraîne un dysfonctionnement technique ou sécuritaire du système (ou d'un de ses composants) en nuisant à son exploitation sans la bloquer.
Un grand nombre d'Incidents majeurs peut être considéré comme un Incident bloquant ;
 - bloquant. Un Incident est bloquant lorsqu'il entraîne un dysfonctionnement technique ou sécuritaire du système (ou d'un de ses composants) en bloquant son exploitation ;

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

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

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

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

Article 15– Le traitement des Incidents

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

- 1^{ère} étape : le traitement des Incidents est déclenché suite à la demande d'un (ou des) membre(s) du Comité concerné ;
- 2^{ème} étape : le Comité concerné demande des explications à l'Adhérent ou aux Adhérents concerné(s) par l'Incident ;
- 3^{ème} étape : le Comité concerné examine les explications fournies et/ou constate la non-transmission des explications demandées et décide :
- de poursuivre le processus,
 - ou de clore l'Incident ;
- 5^{ème} étape : si le comité décide de poursuivre le processus, le STIF diligente un Organisme de contrôle pour effectuer un contrôle sur les produits et les installations au niveau des éléments concerné(s) et à effectuer des préconisations ;
- 6^{ème} étape : si les résultats du contrôle font ressortir que le (ou les) Adhérent(s) est (sont) à l'origine de l'Incident, le STIF le (ou les) met en demeure de respecter les exigences de contrôle dans le cadre des préconisations de l'Organisme de contrôle, et selon les délais fixés par le STIF et établis sur la base des délais préconisés par l'Organisme de contrôle ;
- 7^{ème} étape : en cas de non-exécution des préconisations dans les délais fixés par le STIF, ce dernier appliquera les sanctions prévues à l'article 20 de la présente Charte.

CHAPITRE VI – DISPOSITIONS DIVERSES

Article 16 - Confidentialité

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

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

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

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

Article 17 - Protection des données à caractère personnel

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

Article 18 – Marque RCTIF

18.1 – Propriété de la marque

Le STIF est titulaire et propriétaire des marques :

- REFERENTIEL COMMUN TELEBILLETIQUE ÎLE-DE-FRANCE, déposée à l'INPI en date du 25 avril 2000, sous le numéro 00 3023735, désignant les produits et services relevant des classes 9, 16, 35, 36, 38, 39 et 42 de la classification internationale des marques, enregistrement publié au BOPI n° 00/39 NL Vol. II du 29 septembre 2000 ;
- RCTIF, déposée en date du 25 avril 2000, sous le numéro 00 3023734, désignant les produits et services relevant des classes 9, 16, 35, 36, 38, 39 et 42 de la classification internationale des marques enregistrement publié au BOPI n° 00/39 NL Vol. II du 29 septembre 2000.

18.2 - Utilisation de la marque par les Adhérents

Pour la mise en œuvre de la présente Charte, les Adhérents à sont autorisés à faire référence aux termes REFERENTIEL COMMUN TELEBILLETIQUE ÎLE-DE-FRANCE et RCTIF :

- dans les documentations techniques ;
- dans les documents de consultation destinés aux fournisseurs ;
- dans les contrats avec les fournisseurs ;
- et plus généralement à tous les échanges utiles à l'interopérabilité du système Navigo.

Article 19 - Propriété et utilisation des documents de sécurité et d'interopérabilité.

Pour éviter toute appropriation indésirable par des tiers, le STIF est déclaré propriétaire des Exigences minimales de sécurité, du RCTIF, du RTTIF, et de toute documentation accessoire à ces documents.

En conséquence, chaque Adhérent à la présente Charte reconnaît que le STIF est propriétaire de tous les droits d'utilisation, d'exploitation, de représentation, de reproduction et de diffusion de chaque version des documents mentionnés au premier alinéa du présent article, et ce :

- pour une durée limitée à la durée de protection légale ;
- envers tout utilisateur des documents précités ;
- envers toute personne, pour tout type de destination concernant directement ou indirectement le transport en Île-de-France.

Il est précisé que tout document d'interopérabilité communiquée au Comité d'Interopérabilité et éventuellement intégrée dans le RCTIF ou dans le RTTIF n'est pas grevée de droits, ni de savoir-faire propriétaire, à l'exception des normes auxquelles il est fait référence dans ces documents. Cette communication relève de la seule responsabilité de celui qui l'effectue auprès du Comité d'Interopérabilité et prend les mesures adéquates pour s'assurer de la transmissibilité des informations auprès du titulaire du droit ou du savoir-faire propriétaire.

Le STIF reconnaît que les Adhérents, dans les respects des clauses de l'article 16 de la Charte, ont des droits d'utilisation, d'exploitation, de représentation, de reproduction et d'intégration, de chaque version des documents mentionnés au premier alinéa du présent article, pour eux-mêmes, dans le cadre d'une concession à titre gratuit. Ils ne peuvent en aucun cas céder ces droits à des tiers.

Article 20 - Sanctions

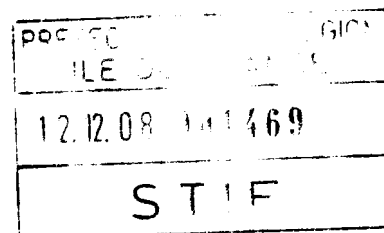
Le STIF peut faire cesser, avec effet immédiat, l'exploitation de tout produit ou système à l'origine d'un incident bloquant conformément aux articles 14 et 15.

En cas de désaccord entre le STIF et l'un des Adhérents, il sera fait application des dispositions, relatives au règlement amiable des conflits, prévues dans les contrats relatifs aux modalités d'exploitation des services de transport conclus entre le STIF et les Adhérents.

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2008/0928

Séance du 10 décembre 2008



**DELEGATION DE COMPETENCE
A LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DU VAL D'ESSONNE
POUR L'ORGANISATION D'UNE DESSERTE DE NIVEAU LOCAL**

SERVICE DE TRANSPORT A LA DEMANDE

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

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

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

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

VU la délibération du Conseil du STIF n° 2007/0048 du 14 février 2007 relative aux dessertes de niveau local ;

VU la délibération du Conseil Communautaire de la CCVE n°4-1 du 25/09/2007 ;

VU le rapport n° 2008/0928 ;

VU les avis de la commission économique et tarifaire du 5 décembre 2008 et de la commission de l'offre de transport du 4 décembre 2008 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La Communauté de Communes du Val d'Essonne reçoit délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile-de-France pour l'organisation et la mise en place d'une desserte de niveau local, de type service de transport à la demande, telle que décrite à l'article 2.

ARTICLE 2 : Le service de transport à la demande porte sur la desserte de 80 points d'arrêt répartis sur tout le territoire communautaire en complément du réseau régulier qui ne fonctionne qu'aux heures de pointe de la journée. Il propose également la desserte de 17 points d'arrêt pour des pôles générateurs situés hors du territoire communautaire. Le service fonctionnera tous les jours de la semaine de 9h à 16h30 sauf le dimanche. Il sera prolongé le samedi jusqu'à 18h. Les usagers réserveront leur déplacement par téléphone.

ARTICLE 3 : La convention de délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile-de-France à la Communauté de Communes du Val d'Essonne pour l'organisation et la mise en place de la desserte de niveau local telle que définie à l'article 2 de la présente délibération, est approuvée.

ARTICLE 4 : La participation du STIF au financement de cette desserte de niveau local est de 11 400 € en année pleine (valeur 2008) ; elle est revalorisée chaque année en fonction de la hausse du barème harmonisé.

ARTICLE 5 : La directrice générale est autorisée à signer la convention visée à l'article 3 de la présente délibération.

ARTICLE 6 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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


Jean-Paul HUCHON

Convention de délégation de compétence en matière de services de transport à la demande

ENTRE :

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 9-11 avenue de Villars à Paris (7^{ème}), (n°SIRET 287 500 078 00012), représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n° _____ du 10 décembre 2008, ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- La Communauté de Communes du Val d'Essonne, ayant son siège au 8, rue de la Poste à Mennecy 91540, et représenté par Monsieur Patrick Imbert, en vertu de la délibération n° 4-1 du 25/09/2007, ci-après désigné « l'autorité organisatrice de proximité » ou « l'AOP »,

D'AUTRE PART

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, notamment son article 16,
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2007/0048 du 14 février 2007 sur les dessertes de niveau local,
- VU** la délibération du Conseil Communautaire n°4-1 du 25/09/2007 ;

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 de transports à la demande.

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 compétences 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 transport à la demande, ainsi que les modalités juridiques et financières de cette délégation de compétence.

La délégation de compétence porte sur les services dont la liste figure à l'article 5.1. Elle n'emporte pas délégation de compétence sur l'ensemble du territoire de l'AOP. En cas de nouveaux services à créer, le périmètre de la présente délégation pourra être élargi par avenant.

Le STIF délègue à l'AOP les compétences définies à l'article 5.2. Ces compétences sont principalement de définir le contenu du service, d'en organiser la mise en œuvre et d'en désigner l'exploitant. Il est rappelé que compte tenu de la compétence générale du STIF qui demeure dans tous les cas Autorité Organisatrice des Transports de premier rang, la présente convention de délégation n'emporte pas transfert complet de compétences au bénéfice de l'AOP. Le STIF demeure notamment autorité coordinatrice de l'offre de transport et responsable de la politique tarifaire et des politiques intermodales. En outre, la présente convention, d'une durée limitée, est réversible : à son terme, ou en cas de résiliation prévue à l'article 17, le STIF reprend la responsabilité de l'ensemble des compétences déléguées.

Article 2- Durée

La présente convention est conclue pour une durée de 3 ans à compter de sa date de notification par 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} avril au STIF un rapport d'exercice des compétences déléguées conformément aux dispositions de l'article 10.

Article 4- Droits et obligations du STIF

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

- Il définit la politique tarifaire, décide la création des titres de transport et fixe les tarifs.
- Il définit les conditions générales d'exploitation et des règles minimales en matière de qualité de service. Ces obligations trouvent leur traduction dans le cahier des charges relatif à l'exploitation de services de transport à la demande figurant en Annexe I de la présente convention.
- Il contrôle ponctuellement les conditions d'exploitation des services.
- Il coordonne la modernisation du système de transport collectif francilien et garantit le caractère intermodal des systèmes.
- Il définit, assure ou fait assurer l'information multimodale.
- Il définit les principes de mise en œuvre de la loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux.
- Il définit et met en œuvre sa politique de communication.
- En contrepartie des compétences déléguées, le STIF :
 - participe au financement des services en fonction de critères d'éligibilité aux financements et de modalités définis au Titre II de la présente convention,
 - contrôle l'exécution de la présente convention ; en particulier évalue avec l'AOP ses conditions de mise en œuvre ainsi que les conditions d'exécution des conventions passées avec le ou les exploitants de transport,
 - étudie toute demande de modifications de la présente convention permettant notamment un meilleur exercice de la compétence déléguée,
 - propose des solutions en cas de différends avec les exploitants.

Article 5- Droits et obligations de l'AOP

Article 5.1- Services faisant l'objet de la délégation de compétence

En vertu de la présente convention, l'AOP est responsable de l'organisation du service de transport à la demande décrit ci-dessous :

- Desserte de l'ensemble du territoire de la Communauté de Communes du Val d'Essonne, soit 17 communes (Auvernaux, Ballancourt sur Essonne, Baulne, Cerny, Champcueil, Chevannes, Echarcon, La Ferté Alais, Fontenay le Vicomte, Itteville, Leudeville, Mennecey, Nainville les Roches, Ormoy, Saint Vrain, Vert le Grand, Vert le Petit),
- Desserte de pôles générateurs prédéfinis sur des communes extérieures au territoire de la Communauté de Communes du Val d'Essonne : Corbeil-Essonnes, Evry,

Brétigny-sur-Orge, Arpajon, Marolles-en-Hurepoix, Lardy, Saint-Fargeau Ponthierry, Soisy-sur-Ecole et Courcouronnes.

Article 5.2- Compétences déléguées

L'AOP s'engage à assurer les compétences définies ci-dessous qui lui sont déléguées par le STIF :

- 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 concours du STIF,
- 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 de 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,
- Mettre en œuvre 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 détaillé 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

Pour l'exploitation des services pour lesquels elle a reçu délégation de compétence par la présente convention, l'AOP décide :

- Soit d'exploiter le ou les service(s) en régie,
- Soit de confier par la signature d'une convention à durée limitée l'exploitation du ou des service(s) à une entreprise ou une association désignée 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. Sa durée ne peut excéder le terme de la présente convention.

Titre II - TARIFICATION ET FINANCEMENT DU SERVICE

Article 6- Tarification applicable

Les services visés à l'article 5.1. sont accessibles avec les produits tarifaires de la tarification francilienne suivants :

- Le forfait Carte Orange (semaine ou mois)
- Le forfait Intégrale (annuel)
- Imagin'R
- Le forfait Gratuité Transport
- Le forfait Solidarité transport
- Carte Rubis
- Le forfait carte circulation police
- Le ticket t+
- Le ticket d'accès à bord.

Le STIF décide des évolutions de cette tarification.

Les seules recettes tarifaires perçues par l'AOP ou l'exploitant désigné sont celles issues de la vente de tickets d'accès à bord.

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.

En cas de modification tarifaire décidée par le STIF, l'AOP est informée des spécifications détaillées retenues pour les titres créés ou modifiés. L'AOP et son exploitant doivent prendre en compte ces évolutions et réaliser les évolutions techniques nécessaires en respectant le planning établi par le STIF pour la mise en œuvre du titre de transport créé ou modifié.

Article 7- Financement par l'AOP

Sous réserve des dispositions de l'article 8, l'AOP supporte toute 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.

Conformément aux modalités prévues à l'article 2 de ladite délibération, la participation du STIF au financement du service de transport à la demande de la Communauté de Communes Val d'Essonne est fixée à : 11.400 € (valeur 2008 TTC)

La participation financière du STIF sera revalorisée chaque année en fonction de la hausse du barème harmonisé.

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.

Domiciliation bancaire :

Banque de France EVRY
Code Banque : 3001
Code Guichet : 00312
Numéro de compte : D 918000000
Clé RIB : 22
Titulaire : 091019 TRES Mennecy

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 véhicules équipés de télébillettique, données statistiques alternatives sur la fréquentation, nombre moyen, médian, maximum et minimum de voyageurs par course,
- 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, 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 rencontrer 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 déférés au Tribunal Administratif de Paris.

Fait à _____

Le _____

En double exemplaire,

Pour le STIF

Pour la Communauté de
Communes du Val d'Essonne

La Directrice Générale

Le Président

Sophie MOUGARD

Patrick IMBERT

ANNEXE I

1. ELEMENTS DE CONTEXTE : RAPPEL DU SERVICE DEJA REALISE OU DES ELEMENTS JUSTIFIANT DE LA CREATION DU SERVICE

L'objectif du service de Transport A la Demande (TAD) du Val d'Essonne est la mise en œuvre et l'exploitation, sur le territoire de la Communauté de Communes du Val d'Essonne (CCVE), de services de transports collectifs à la demande destinés à répondre à des besoins en mobilité locaux qui ne sont pas assurés par les transports réguliers.

En effet, les lignes régulières présentes sur le territoire de la CCVE offrent un service complet sur toutes les communes en heures de pointe. Elles desservent l'ensemble des communes du territoire de la Communauté de Communes mais également offrent aux habitants la possibilité de se rabattre sur les gares externes (et notamment celles de la ligne du RER C).

A contrario, elles offrent peu de possibilité de déplacement en heures creuse aux habitants. De ce fait, toute une catégorie de population (personnes âgées, jeunes non motorisés, demandeurs d'emplois, etc.) éprouve de grandes difficultés pour se déplacer.

2. ORGANISATION DU TRANSPORT

2.1. Conditions générales d'exploitation

2.1.1. Zone géographique desservie

La vocation du Transport A la Demande (TAD) du Val d'Essonne étant d'offrir, en heures creuses, une complémentarité aux transports collectifs, la zone géographique desservie est identique à celle desservie par les transports en commun. Par conséquent, les dix-sept communes de la Communauté de Communes du Val d'Essonne seront desservies.

De plus, au vu de l'enquête Déplacements réalisée auprès des communes de la CCVE en 2005, certaines communes externes au territoire communautaire seront desservies, mais uniquement certains pôles définis afin de ne pas porter préjudice à leurs transports collectifs ainsi qu'aux commerces du territoire de la Communauté de Communes par exemple.

2.1.2. Ayants droit

L'ensemble de la population de la Communauté de Communes est concerné par ce transport. Le public visé par le TAD du Val d'Essonne est principalement les personnes

âgées, les Personnes à Mobilité Réduite (PMR), les jeunes et les personnes en démarche d'insertion.

2.1.3. Description de la consistance et de la nature du service

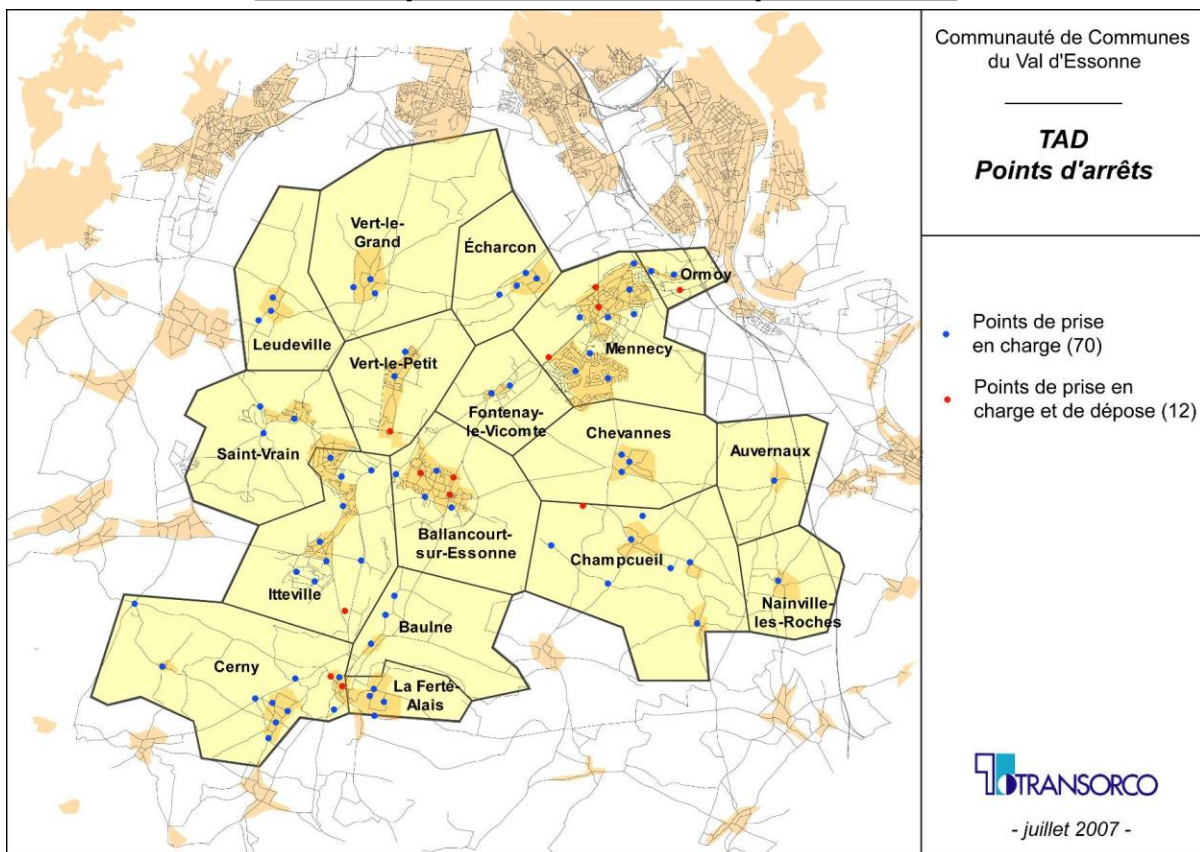
Les pôles générateurs de déplacements sont multiples : les commerces, les services de santé, les services administratifs, les loisirs, les pôles de recherche d'emploi et les gares RER. Selon les communes, ces pôles se situent sur le territoire de la Communauté de Communes, et parfois sur des communes externes à la CCVE.

Les points d'arrêts desservis sont donc définis par rapport à ces pôles de déplacements. La desserte choisie pour le TAD du Val d'Essonne est de type zonal.

A l'intérieur d'une zone prédéfinie (cf. carte 1), des jours de fonctionnement et des plages horaires également prédéfinis, les usagers sont pris en charge (ou ramenés pour un parcours retour) au point d'arrêt homologué, le plus proche de leur domicile (ou à leur demande à un autre point d'arrêt homologué du secteur), vers une destination fixe avec un ou plusieurs points d'arrêts par pôle de destination. Les itinéraires sont modulables de manière à optimiser la course en fonction des besoins. Le service ne fonctionne que s'il y a au moins une réservation préalable.

Des points d'arrêts internes sont définis par commune par rapport aux points d'arrêts des lignes régulières déjà existants. La répartition des communes en fonction des trois pôles de destination est basée sur les jours de marché et sur une répartition territoriale.

Carte des points d'arrêts et de dépose internes



Liste des points d'arrêts par commune du territoire de la CCVE

Commune	Nom de l'arrêt	Desserte
Auvernaux	Place de l'église	Toute la commune
Ballancourt	Place de la mairie	Eglise, marché, bourg
	Rue de l'ancienne poste	Résidence
	Avenue de la Croix Boissée	Résidence
	Avenue du Général Leclerc	Résidence, collège, gymnase, écoles, sécurité sociale, gare
	Allée du cimetière	Champion, gendarmerie, cimetière
	Turelle (croisement rue de la Papeterie et rue Pierre Curie)	Centre bourg, résidence
	Village Retraite (route de Fontenay)	Village Retraite
	Rue Eugène Pereire	Résidence
Baulne	Rue de Boigny	Résidence
	Route de Corbeil	Mairie, école, église, résidence
	Rue du Mosnil	Ecole, bourg
Cerny	Orgemont	Résidence
	Rue de l'égalité	Eglise, bourg
	Avenue Carnot	Lycée, résidence
	Boinveau	Résidence
	Avenue Carnot	Complexe sportif
	Rue Degommier	Maison de retraite, résidence
Champcueil	Hôpital	Hôpital
	Grande rue	Mairie, église, écoles, bourg
	Rue de Butte Geoliette	Résidence
	Beauvais	Résidence
	Chemin Chevannes	Complexe sportif, collège
	IME	Centre médico-éducatif
Chevannes	Rue de la Libération	Bourg, nouvelle résidence
	Rue de la Libération	Complexe sportif
Echarcon	Château	Bourg
	Rue Jean Comte	Mairie, école
	Route de Vert-le-Grand	Résidences
Fontenay-le-Vicomte	Grande rue	Bourg
	Avenue Saint-Rémi	Résidences, zone artisanale, complexe sportif
Itteville	Rue Saint-Germain	Eglise, bourg, mairie
	Chemin Aubin	Résidence
	La Butte	Résidence
	Chemin Bardiveau	Résidence
	Route Saint-Vrain	Gymnase, collège
	Rond-point Epine	Résidence
	Route du Bouchet	Le Bouchet, résidence
	Inter et Brico Marché	Zone commercial
	Route de Bouray	Complexe sportif, résidence, cimetière
	Rue Cohen	Ecoles, résidence
La Ferté-Alais	Rue de l'Orme au Loup	Résidence
	Avenue du Général Leclerc	Gare, bourg
	Rue Eugène Millet	Champion, bourg
	Place Marché	Bourg
	Allée Jean Moulin	Collège, complexe sportif
	Rue Dr Amodru	Maison de retraite
	Route de Melun	Résidence
	Rue des Pierres Rangées	Résidence
Leudeville	Grande rue	Eglise, mairie, école, bourg
	Croix Boissée	Résidence
	Rue du Bois Bouquin	Complexe sportif, résidence
Mennecy	Boulevard Verville	Résidence
	Route de Chevannes	Résidence, école, complexe sportif
	Rue des Acacias	Résidence

Commune	Nom de l'arrêt	Desserte
	Rue de la Croix Boissée	Eglise, mairie, bourg
	Rue des Clos Renault	Ecole, résidence
	N191	Complexe sportif
	Avenue de Villeroy	Collège
	Rue de Paris	Gare, maison de retraite
	Rue Paul Cézanne	Zone commerciale, lycée, complexe sportif
	Rue Newton	Zone commerciale
Nainville-les-Roches	Rue de Corbeil	Mairie, bourg
Ormoy	Rue du Général Leclerc	Résidences
	Rue du Général Leclerc	Mairie, église, bourg, écoles
	Rue Roissy Bas	Résidences
	Rue des Moques Tonneaux	Zone commerciale
Saint-Vrain	Rue de la Libération	Eglise, mairie, bourg
	D8	Résidence
	Route de Bouray	Résidence, complexe sportif
Vert-le-Grand	Place de la mairie	Eglise, mairie, bourg
	Rue de la Poste	Ecole, complexe sportif
	Arrêt Guichet	Résidence
	Arrêt Berthault	Résidence
	Arrêt Coquelicots	Résidence
	Arrêt Noues	Résidence
	Arrêt Botteaux	Résidence
Vert-le-Petit	Rue du Général Leclerc	Eglise, mairie, bourg, école
	Rue Lavoisier	Centre commercial, etc.
	Rue Marcel Charon	Complexe sportif, résidence

Le rabattement essentiellement vers trois communes principales est choisi (Ballancourt-sur-Essonnes, La Ferté-Alais, Mennecey) afin de limiter dans un premier temps le nombre de déplacements possibles. Les déplacements de commune à commune ne sont pas envisageables pour le moment sauf s'il s'agit d'un pôle de destination.

Par ailleurs, seront également desservis les supermarchés du territoire communautaire, l'hôpital de Champcueil et les pôles externes définis (cf. carte des points d'arrêts internes).

Liste des points d'arrêts externes

Communes	Service(s) desservi(s)	Adresse
Corbeil-Essonnes	Hôpital	59, boulevard Henri Dunant
	Polyclinique de Chantemerle	98, rue Féray
	Centre de radiologie, échographie, IRM	17, rue Saint Nicolas
	ANPE	14, quai Bourgoin
Evry	Clinique de l'Essonne	Boulevard des Champs Elysées
	Cité administrative	Boulevard de France
	ANPE	6, rue du Bois Sauvage
Brétigny sur Orge	ANPE	19, rue des Cochets
	Gare RER C	
Arpajon	Hôpital	18, avenue Verdun
	ANPE	22, boulevard Jean Jaurès
	Marché	Place du Marché
Marolles en Hurepoix	Gare RER C	
Lardy	Gare de Bouray	Lardy-le Pâté
Saint-Fargeau Ponthierry	Banque, Médecin	Avenue Beaufils
Soisy sur Ecole	Médecin, Pharmacie, Banque	Grande rue
Courcouronnes	Hôpital	Marchais Guesdon

Au niveau des jours de fonctionnement, l'amplitude du service est tous les jours de la semaine de 9h à 16h30 sauf le dimanche. Le service est prolongé le samedi jusqu'à 18h du fait de la quasi-absence de service de transport collectif le samedi en fin de journée et du fait des pôles de loisirs générateurs de déplacement durant cette plage horaire du samedi.

Plus précisément, les mercredi et samedi sont des jours de fonctionnement pour toutes les communes. Le troisième jour de fonctionnement est variable selon les communes (cf. carte et tableau ci-après).

Répartition territoriale des jours de fonctionnement par commune et par pôle de destination

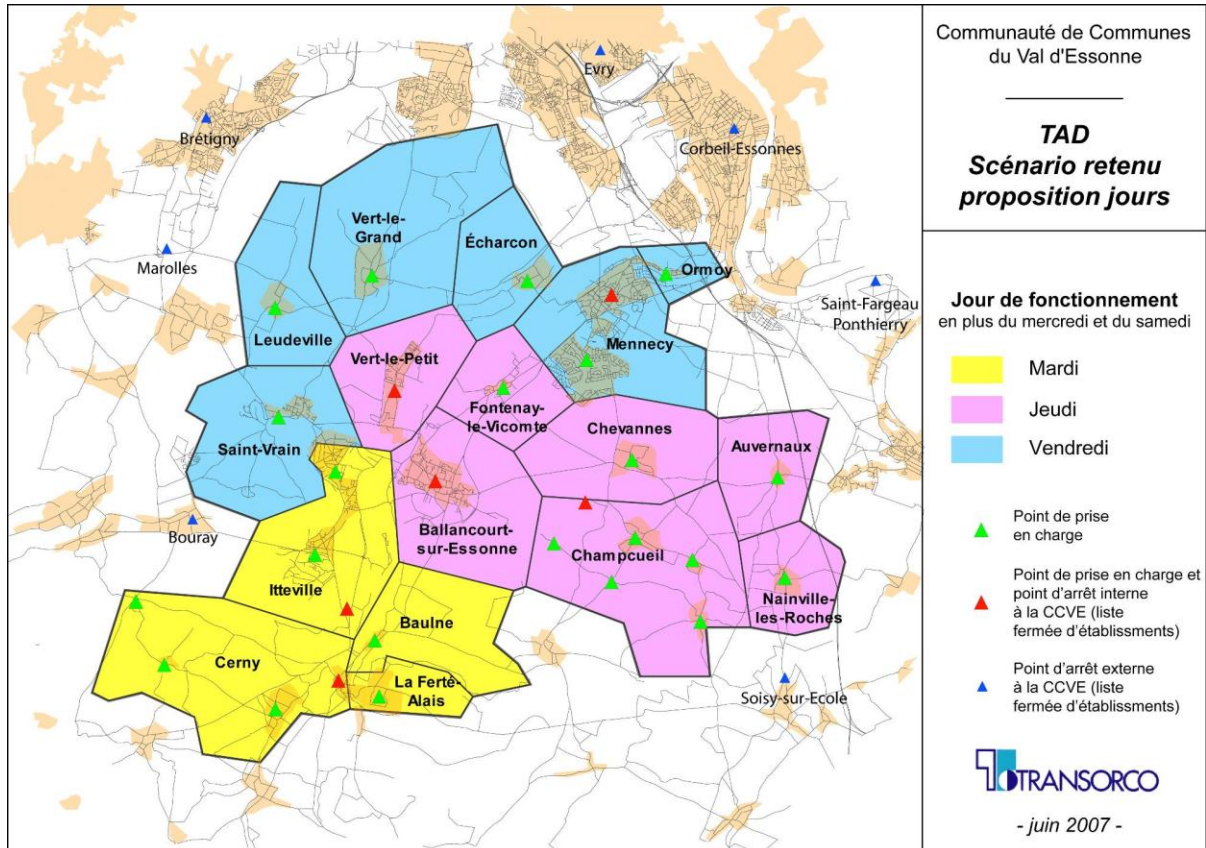


Tableau sur les jours de desserte sur les points de prise en charge et les points de desserte

Proposition de jours de fonctionnement du service TAD						
	lundi	mardi	mercredi	jeudi	vendredi	samedi
Auvernaux			X	X		X
Ballancourt-sur-Essonne			X	X		X
Baulne		X	X			X
Cerny		X	X			X
Champcueil			X	X		X
Chevannes			X	X		X
Écharcon			X		X	X
Fontenay-le-Vicomte			X	X		X
Itteville		X	X			X
La Ferté-Alais		X	X			X
Leudeville			X		X	X
Menecy			X		X	X
Nainville-les-Roches			X	X		X
Ormoy			X		X	X
Saint-Vrain			X		X	X
Vert-le-Grand			X		X	X
Vert-le-Petit			X	X		X

2.1.4. Matériel roulant

Les services sont effectués au moyen de véhicules adaptés au transport d'un petit nombre d'usagers. Les véhicules utilisés pourront être des véhicules légers de cinq à huit places ou des minibus de dix places ou plus, places assises.

Le titulaire devra se conformer à la réglementation en vigueur en matière d'équipements, de dispositifs de sécurité et d'obligations de contrôle des véhicules affectés au transport en commun, ainsi qu'aux dispositions particulières relatives à l'accessibilité des PMR (conformément aux stipulations de la loi n°2005-102 du 11 février 2005), s'agissant des véhicules affectés spécialement à ce service.

Une mise à jour annuelle du parc roulant affecté aux dessertes de secteur devra être réalisée par l'exploitant et fournie à la Communauté de Communes du Val d'Essonne. Dès qu'un changement intervient dans l'affectation des véhicules, l'inventaire du parc est remis à jour à l'initiative du transporteur et est transmis spontanément à la CCVE dans les huit jours après la date du changement.

Les véhicules mis à disposition du service doivent être en parfait état (mécanique et carrosserie). Ceux de plus de neuf places doivent être âgés de moins de dix ans et les véhicules de moins de neuf places de moins de cinq ans. Enfin, le matériel roulant est tenu en bon état de propreté et d'entretien tant à l'intérieur qu'à l'extérieur.

Ces véhicules doivent être équipés :

- D'un chronotachygraphe, d'un taximètre enregistreur ou d'un système de localisation en temps réel par GPS, permettant l'enregistrement des différents paramètres des courses et ainsi le contrôle du service fait
- D'un dispositif de billettique permettant de valider des titres de transport de la gamme tarifaire valable en Ile-de-France, et les titres établis par la CCVE.

En service, les véhicules doivent arborer de manière très visible les signes distinctifs permettant d'identifier qu'ils effectuent un service de TAD. Ces signes distinctifs sont définis par la Communauté de Communes du Val d'Essonne, leur fourniture et leur pose est à la charge du titulaire du marché.

Le titulaire du marché est tenu de mettre en œuvre les moyens humains et matériels nécessaires à la réalisation des services qui lui sont confiés. Il assume la responsabilité, le financement et l'entretien des moyens matériels et assure la gestion et la rémunération des moyens humains. De plus, en cas où la capacité du véhicule serait insuffisante pour permettre le déplacement de toutes les personnes ayant demandé à bénéficier du service, le transporteur doit fournir des moyens complémentaires ou assurer plusieurs circuits dans le même service, tout en respectant les horaires de prise en charge des usagers.

Il devra enfin être apte à gérer les imprévus dans l'exécution du service et à assurer la continuité du service public sans mettre en péril les usagers, en cas de panne, d'accident, de surnombre imprévu ou intempéries.

2.1.5. Centrale de réservation

Le service de réservation est géré par la société de transport exploitant le TAD. Il est accessible à toute personne inscrite au préalable. L'inscription est gratuite et valable un an soit par courrier, soit directement auprès du prestataire lors de la première demande. Suite à l'inscription, une carte d'adhérent nominative est envoyée au domicile de la personne qui s'est inscrite, accompagnée d'un plan des points de prise en charge et de destination.

Les personnes souhaitant bénéficier des services de TAD doivent indiquer :

- Leur identité ou leur référence d'abonnés
- Le nombre de personne concernées
- La date et l'heure de leur réservation correspondant aux jours et plages horaires homologués pour leur commune de résidence
- Le lieu de prise en charge et le lieu précis de destination (correspondant nécessairement à des arrêts homologués).

Pour rappel, conformément à la loi du 6 janvier 1978, les traitements de données à caractère personnel doivent faire l'objet d'une déclaration auprès de la CNIL par la personne responsable du traitement.

Il revient au titulaire du marché :

- D'optimiser les itinéraires des courses en fonction des demandes émanant des usagers et de la capacité des moyens mis à disposition, de calculer les heures de passages théoriques à chaque arrêt et de calculer le kilométrage imputable à chaque course. L'optimisation consiste, en premier lieu, à minimiser le nombre de courses en groupant les demandes des usagers (en tout état de cause, lorsque le plan de transport prévoit un service vers une destination donnée, dans une plage horaire donnée, le titulaire veille à n'organiser qu'une seule course dans la limite des places disponibles sans effectuer de rotations multiples). Si les effectifs à transporter sont supérieurs à la capacité du véhicule, l'ordre de priorité des usagers, dans ce cas, est établi en fonction de l'antériorité de la demande. L'optimisation consiste enfin à minimiser le kilométrage effectué pour chaque course.
- De recontacter les abonnés ayant fait une demande d'un trajet sur une desserte zonale (si nécessaire) pour leur confirmer l'heure de passage à l'arrêt demandé (une tolérance d'une demi-heure par rapport à l'heure souhaité par l'utilisateur est acceptée, et ce afin d'optimiser le groupement des personnes dans une même tournée).

Compte tenu du délai de réservation – détaillé ci-dessous – et du périmètre d’exploitation peu étendu, il n’est pas demandé aux candidats d’utiliser un logiciel de réservation très élaboré avec des fonctions d’optimisation qui risque de ne pas être utile, ceci afin de réduire le coût d’exploitation. Sauf si le transporteur a la possibilité de le mutualiser avec d’autres services de TAD.

2.2. Qualité de service

2.2.1. Délais de réservation

Les courses sont déclenchées si au moins une réservation a été effectuée le dernier jour ouvrable précédant le déplacement et avant 17h30.

Il revient au titulaire du marché d’assurer la réception et l’enregistrement des demandes de transport émanant des abonnés. Pour cela, une permanence téléphonique est tenue de façon continue, au minimum entre 12h et 18h, du lundi au vendredi, toute l’année sauf les jours fériés, par un personnel capable de recueillir toutes les communications et, au besoin, de demander à l’usager toutes les informations nécessaires à son transport (notamment de leur préciser la localisation des arrêts homologués, et de leur demander – en cas d’omission – l’heure souhaitée pour le retour).

2.2.2. Information voyageurs

La desserte choisie étant de type zonal, les informations aux voyageurs ne peuvent pas être identiques à celles fournies sur des lignes régulières de transport en commun.

Le titulaire du marché doit assurer la promotion et la commercialisation du service TAD auprès des usagers potentiels en accord avec la CCVE. La communication est assurée pour la partie commerciale par le titulaire du marché et pour la partie institutionnelle par la Communauté de Communes du Val d’Essonne.

Le titulaire du marché assure la confection et la diffusion d’un document d’information sur les conditions d’utilisation du service, les horaires et les tarifs.

Il s’engage à :

- Assurer une information exhaustive aux voyageurs et clients. Le conducteur dispose d’un nombre suffisant de dépliants d’explications du fonctionnement des services
- Réapprovisionner les points d’arrêts et les points de diffusion en documents d’information
- Veiller tout particulièrement à ce que les documents d’information soient disponibles préalablement à la mise en service de toute modification, notamment de tarif
- Collaborer aux actions de promotion dont la Communauté de Communes du Val d’Essonne pourrait avoir l’initiative.

Par ailleurs, les supports de communication sont :

- Des affichettes destinées à informer les usagers sur l'existence du service dont le nombre nécessaire est défini par l'exploitant
- Des dépliants-papier mis à disposition du public donnant une information sur la manière de procéder pour réserver le transport dont le nombre nécessaire est défini par l'exploitant. Ces dépliants-papiers intègrent aussi la carte de la zone couverte par ce service de TAD. Cette carte sera fournie par la Communauté de Communes.

Le plan de communication sera finalisé et arrêté par les parties dans le mois suivant l'entrée en vigueur du marché. Il sera décliné en fonction des particularités locales identifiant des cibles et des lieux de diffusion particuliers.

2.2.3. Continuité du service et exigences de qualité

En cas de grève de son personnel, le titulaire du marché est tenu d'en aviser la Communauté de Communes dès qu'il en a connaissance. L'information du public doit être assurée dans des conditions à déterminer entre les parties. En tout état de cause, le titulaire doit s'efforcer avec les moyens disponibles et/ou avec le concours d'autres entreprises de transport, d'assurer les services conformément aux pièces du marché.

Par ailleurs, dans l'hypothèse où un service ne peut être exécuté ainsi qu'en cas d'incident ou d'accident ayant pu mettre en cause la sécurité, le titulaire est tenu d'informer la Communauté de Communes sans délai, en détaillant de façon précise les conditions de l'incident, complété d'un fax ou d'un courriel.

Enfin, dans l'hypothèse où la perturbation est susceptible de durer plusieurs jours, le titulaire communique à la CCVE les dispositions qu'il met en œuvre pour pallier les difficultés rencontrées et se charge de l'information des usagers à ce sujet.

Pendant les périodes de crise ou de manifestations d'aléas climatiques (verglas, inondations, etc.) où il y a lieu de communiquer en dehors des heures ouvrables, le titulaire établira une permanence et fournira à la CCVE les coordonnées de l'agent concerné.

La Communauté de Communes du Val d'Essonne ne peut pas être tenue pour responsable des éventuelles perturbations occasionnées dans l'usage de la route (travaux, manifestations, etc.). Dans ces circonstances, l'exploitant assure la continuité du service en se conformant aux conditions de circulations posées par les autorités compétentes, et en assumant les éventuels surcoûts d'exploitation générés par celles-ci. Par ailleurs, le titulaire est tenu de signaler à la CCVE les lieux ou zones couverts par le service causant problèmes sur le plan de la sécurité (localisation et aménagement des arrêts, largeur de chaussée, visibilité insuffisante, signalisation insuffisante) et proposer des modifications aux missions qui lui sont assignées pour améliorer la sécurité des services ainsi que leur productivité.

Le titulaire du marché s'engage à faire connaître de façon précise à la Communauté de Communes du Val d'Essonne dans les deux heures ouvrables qui suivent la nature des incidents ayant empêché le déroulement normal du service.

Il est tenu de lui adresser, dans un délai de huit jours suivant les faits, un compte-rendu détaillé relatant les circonstances, la façon dont l'incident a été traité, les enseignements à en tirer. A défaut, il sera passible des pénalités prévues par l'article 4.1 du C.C.A.P. Le titulaire devra en outre tenir à jour une main-courante, relatant la chronologie des incidents et pouvant être consultée à tout moment au siège de l'entreprise.

Il revient au titulaire du marché de définir et de proposer à la CCVE des indicateurs de performance au sujet du service proposé afin de programmer d'éventuelles améliorations techniques et économiques pour le développement progressif de ce

système de transport. Il porte, par ailleurs, à la connaissance de la Communauté de Communes du Val d'Essonne toutes les mesures que l'exploitant souhaite engager pour améliorer les conditions de dessertes, les différentes actions qu'il juge souhaitable de voir entreprises. Le développement des services suppose une circulation rapide et claire de toute information susceptible de présenter une importance au regard de la qualité, de la sécurité, du coût des services et des moyens mis en œuvre. Enfin, le titulaire du marché s'engage à communiquer à la CCVE toutes les informations ou précisions que celui-ci pourrait souhaiter concernant la gestion et l'exploitation des services confiés et ses diverses composantes.

De manière journalière, le titulaire doit émettre une feuille de route, par service et par jour de fonctionnement, d'en transmettre une copie chaque mois à la CCVE afin de justifier les prestations réalisées.

Par ailleurs, il doit mensuellement :

- Détailler et noter les demandes de mobilité ne pouvant être satisfaites par le dispositif mis en place
- De tenir à jour un registre du service, d'en conserver les résultats statistiques et économiques. Le coût réel du service supporté par la CCVE est mentionné
- De produire une copie de l'enregistrement des paramètres de la course par un dispositif homologué (tel qu'un chronotachygraphe ou un taximètre enregistreur). Cette copie est accompagnée d'un document de synthèse au format électronique (tableur Excel ou équivalent) énonçant les kilomètres en charge effectivement réalisés pour chaque jour de fonctionnement.

Par dérogation à l'article 11.1 du C.C.A.G./F.C.S., la CCVE appliquera une pénalité, d'un montant fixé suivant le barème ci-dessous, s'il est constaté une non-conformité dans les modalités d'exécution de l'un des services de transport.

La CCVE définit quatre montants de pénalité :

- Pénalité P1 de 200€ HT pour une non-conformité considérée comme relativement peu grave par la Communauté de Communes, par exemple le retard d'un véhicule de plus de trente minutes, un voyageur démuné de titre de transport valable, une non production de la liste actualisée des véhicules en service, etc.
- Pénalité P2 de 500€ HT pour une non-conformité considérée comme grave par la collectivité, par exemple l'attestation de réception au contrôle technique remise en retard, le non-respect de l'itinéraire conventionnel sans motif impérieux, l'utilisation d'un véhicule ne correspondant pas à la description contractuelle, etc.
- Pénalité P3 de 1 000€ HT pour la constatation d'un service non exécuté du fait de l'exploitant en dehors des cas de force majeure ou de grève dûment prévu. En sus de cette pénalité, le service ne sera pas rémunéré
- Pénalité P4 de 1 500€ HT pour une non-conformité considérée comme particulièrement grave par la Communauté de Communes telles que les infractions au Code de la Route sanctionnées par une amende de quatrième catégorie ou supérieure (telles que une infraction au temps de conduite et de repos du conducteur, le dépassement des seuils légaux en matière d'alcoolémie, la conduite sous l'emprise de stupéfiants, la conduite avec un téléphone en main, etc.). Une pénalité P4 ne peut être appliquée que lorsque les infractions ont été constatées par les services de la Police, de la Gendarmerie, de l'Équipement ou de l'Inspection du Travail habilités. Cette pénalité s'applique en plus des amendes prononcées par les services sus désignés ou par les tribunaux compétents.

Si la même conformité est constatée, sur l'un des quelconques circuits, deux fois pendant une période de trente jours francs, le montant de la seconde pénalité est multiplié par deux. Si la même non-conformité est constatée une troisième fois ou plus pendant une période de trente jours francs débutant le jour du constat de la non-conformité précédente, le montant des pénalités suivantes est multiplié par cinq.

Si le transporteur, s'apercevant qu'il met en œuvre de manière non conforme un service, prévient par télécopie la CCVE dans les trente minutes suivant la fin d'un circuit, le montant des pénalités est alors divisé par deux. Cette clause ne s'applique en aucun cas aux pénalités de la catégorie P4.

3. ECONOMIE GLOBALE DU SERVICE

3.1. Estimation du trafic

L'ensemble de la population de la Communauté de Communes du Val d'Essonne étant concerné par ce transport, l'estimation des trafics attendus par types de titres est complexe à déterminer.

Toutefois, le public visé par le TAD du Val d'Essonne étant principalement les personnes âgées, les Personnes à Mobilité Réduite, les jeunes et les personnes en démarche d'insertion, les différents types de titres utilisés seront :

- Le ticket à l'unité établi par Communauté de Communes du Val d'Essonne,
- Les titres pour les jeunes (Imagine R, ticket Jeunes week-end)
- La Carte Orange et Intégrale,
- Les abonnements spécifiques « Gratuité » (allocataires du RMI, Rubis) et « Réduction » (Solidarité Transport, Familles nombreuses).

Il est rappelé la CCVE est responsable de la vente des tickets unitaires, les autres titres ressortant exclusivement de la gamme valable en Ile-de-France commercialisés dans le réseau de distribution existant.

3.2. Niveau d'offre

Unités d'œuvre		
Nombre de km en charge (commerciaux)	19 878.6	
Nombre de km HLP	36 917.4	
Nombre de km totaux	56 796	
Nombre d'heures de conduite	1 783	
Nombre de voyages	7 559.4	
Nombre de courses	4 472.1	
Véhicules		
Catégorie	Nombre de véhicules	% d'utilisation
Minibus de 9 places	2	

3.3. Tarification

La tarification applicable est la tarification francilienne.

Pour les tickets à l'unité distribués par la Communauté de Communes du Val d'Essonne, le tarif fixé est équivalent à celui défini par le STIF pour les tickets T+ délivrés en Ile-de-France.

3.4. Bilan économique prévisionnel

Le bilan économique prévisionnel est détaillé dans le tableau ci-dessous.

Compte d'exploitation synthétique

	2009	2010	2011
Charges liées aux frais de roulage			
Consommation	6 023 €	6 090 €	6 960 €
Pièces détachées	1 388€	1 403 €	1 604 €
Charges liées au personnel d'exploitation			
Personnel de conduite	27 807 €	28 112 €	32 133 €
Personnel pour réservation	23 000 €	23 000 €	23 000€
Personnel de maintenance	7 600 €	7 600 €	7 600 €
Charges liées aux véhicules			
Amortissements + Frais financiers	18 620 €	18 620 €	18 620 €
Assurance	2 000 €	2 000 €	2 000 €
Subvention véhicules	- 18 620 €	- 18 620 €	- 18 620 €
Total coûts directs	67 818 €	68 205 €	73 297 €
Charges fixes			
Frais généraux et de structures	11 393 €	11 451 €	12 214 €
Information et promotion	5 000 €	5 000 €	5 000 €
Marges et aléas	2 631 €	2 650 €	2 905 €
Total charges fixes	19 024 €	19 101 €	20 119 €
Total Coûts d'exploitation HT	86 842 €	87 306 €	93 416 €
Recettes HT (Vente de tickets établis par la CCVE)	1 348 €	1 572 €	1 796 €
Déficit HT	85 494 €	85 734 €	91 620 €
Km par an	49 152	49 691	56 796
Prix par km HT	1,76 €	1,75 €	1,64 €
R/D	1,55 %	1,8 %	1,92 %
Déficit par habitant	- 1,78 €	- 1,84 €	- 1,97 €
Déficit par voyage	- 15,42 €	- 13,04 €	- 12,12 €

4. DESIGNATION DE L'EXPLOITANT

L'exploitant du service sera désigné dans le cadre d'un marché public après mise en concurrence. Il s'agira d'un marché public fractionné à bons de commande sans montant minimum ni maximum, conformément à l'article 77-1° du Code des Marchés Publics, et ce, du fait du caractère aléatoire des prestations (réservation préalable, détermination des services au vu des demandes).

Le coût est traité à prix mixtes. La rémunération du prestataire comprend :

- une partie forfaitaire : prix forfaitaire mensuel (F) de gestion de l'ensemble du dispositif
- une partie unitaire : prix unitaire kilométrique auquel est multiplié le nombre de kilomètres en charge parcourus.

Les prix sont réputés comprendre la totalité des charges fiscales, parafiscales ou autres, frappant obligatoirement la prestation ainsi que tous les frais afférents à la prestation et notamment ceux relatifs aux déplacements du transporteur à la CCVE quels qu'ils soient. L'exploitant s'engage à effectuer l'ensemble des déplacements et à assister à toutes les réunions qui s'avéreront nécessaires à la bonne exécution du présent marché, sans supplément de prix.

Le montant des prestations est établi comme suit : $P = M(F) + (Y \times K)$

Où :

- P est le montant des prestations dues au titulaire
F est le prix mensuel de gestion forfaitaire
M est le nombre de mois concerné
K est le prix unitaire kilométrique indiqué au bordereau des prix
Y est le nombre de kilomètres en charge effectués, durant une période considérée.

Les prix du marché sont réputés établis sur la base des conditions économiques du mois de remise des offres ; ce mois est appelé " mois zéro ".

Les prix des prestations sont révisés à chaque début de trimestre civil par application aux prix du marché de coefficients calculés selon les formules suivantes :

Partie Forfaitaire :

$$C = 0,125 + (0,605S_n/S_o + 0,2M_n/M_o + 0,0324EBIQ_n/EBIQ_o + 0,0376TCH_n/TCH_o)$$

Partie Unitaire :

$$C = 0,125 + (0,46S_n/S_o + 0,15G_n/G_o + 0,2M_n/M_o + 0,0324EBIQ_n/EBIQ_o + 0,0326TCH_n/TCH_o)$$

Les prix sont réputés établis sur les bases du mois de remise des prix désigné ci-après comme le mois (o) ; la valeur finale (n) de l'indice sera celle connue au moment de la facturation.

Les indices sont définis de la façon suivante :

- S = Indice trimestriel des salaires horaires de base des ouvriers en fin de trimestre, série transport (base 100 en 1998, source INSEE).

- G = Indice mensuel des prix à la consommation du gazole (base 100 en 1998, source INSEE)
- M = Indice mensuel des prix de vente de l'industrie et des services aux entreprises, autobus, autocars (base 100 en 1995, source INSEE)
- EBIQ = Indice mensuel des prix à la production de l'industrie et des services aux entreprises, ensemble énergie, biens intermédiaires, biens d'équipements (base 100 en juin 2004, source INSEE),
- TCH = Indice mensuel des prix à la consommation, ensemble des ménages, regroupements particuliers - métropole + DOM - transport, communications et hôtellerie (base 100 en 1998, source INSEE)

Les formules de révision ci-dessus et leurs paramètres seront modifiés si leur application est rendue impossible par suite de la modification ou de la disparition d'un ou plusieurs indices pris en compte. Les propositions de modification seront faites par le titulaire du marché à la CCVE. Les modifications proposées devront obtenir l'accord de cette dernière pour être applicables.

A titre liminaire, il est important de noter que :

- la partie forfaitaire mensuelle telle que fixée dans le bordereau des prix est versée au transporteur quel que soit le nombre d'usagers transportés. En revanche, s'agissant de la partie unitaire, seuls les kilomètres réellement effectués sont rémunérés, sauf cas de force majeure et d'intempéries exceptionnelles dûment constatées
- aucune indemnité n'est due à l'exploitant si le montant des prestations réellement réalisées durant le délai d'exécution n'atteint pas la valeur du bon de commande correspondant
- il revient au transporteur d'apporter la preuve du service fait correspondant à chaque course réellement effectuée.

Les prestations seront payées sur facture, après exécution du bon de commande sur la base de courses réellement exécutées.

La facture est établie mensuellement, à terme échu, en un original et deux copies, et est transmise à l'adresse postale de la Communauté de Communes du Val d'Essonne (8, rue de la Poste – BP 63 – 91540 MENNECY).

La Communauté de Communes accepte ou rejette les factures. En cas de rejet des factures (désaccord sur le montant, etc.), le montant de la somme à régler au titulaire sera arrêté par le représentant de l'entité adjudicatrice. Il sera notifié par écrit à l'exploitant si une facture a été rejetée. Par dérogation, ce dernier disposera alors d'un délai de huit jours à compter de cette notification pour présenter une nouvelle facture corrigée et émettre des observations. Passé ce délai ou en cas de silence gardé par ce dernier, le titulaire sera réputé avoir accepté ce montant. Le délai de mandatement de la somme à laquelle le transporteur prétend sera suspendu jusqu'à réception par la collectivité de la facture rectifiée. Ce délai sera également suspendu dans l'hypothèse où le titulaire ne renverrait pas à la CCVE les documents à fournir ou à compléter nécessaires au règlement des prestations.

Conformément à l'article 98 du Code des Marchés Publics, la personne publique se libérera desdites sommes par virement bancaire dans un délai de 45 jours à compter de la remise des factures évoquées ci-dessus. Le point de départ du délai est la date de réception de la demande de paiement. Le dépassement du délai ouvre de plein droit et sans autre formalité pour l'exploitant le bénéfice d'intérêts moratoires. Conformément au décret 2002-232 du 21 février 2002, le taux des intérêts moratoires est celui de l'intérêt légal en vigueur à la date à laquelle les intérêts moratoires ont commencé à courir augmentés de deux points.

ANNEXE 2

Charte du système télébillettique NAVIGO

TRANSPORTS PUBLICS D'ÎLE-DE-FRANCE

Charte du système télébillettique Navigo

/-/-/

PREAMBULE

Par décision du 8 juillet 1999, le Syndicat des transports d'Île-de-France, Autorité organisatrice des transports publics d'Île-de-France, a engagé la généralisation de la télébillettique sur le réseau de transport relevant de sa compétence.

Le système télébillettique d'Île de France inhérent est appelé système Navigo.

En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports, le STIF est garant de la sécurité et de l'interopérabilité de ce système tant vis à vis des éléments internes au système Navigo que vis à vis d'éléments externes (gestion d'interfaces avec d'autres systèmes billettiques non franciliens ou avec des services autres que le transport collectif). Pour cela en étroite collaboration avec les exploitants des réseaux de transports collectifs franciliens et Adhérents à la présente Charte, le STIF établit les règles communautaires fonctionnelles, techniques et de sécurité pour assurer le bon fonctionnement du système Navigo dont la mise en œuvre relève de la responsabilité des exploitants.

CHAPITRE I – OBJET DE LA CHARTE

Article 1 – Périmètre et caractéristiques du système Navigo ¹

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

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

Le système Navigo se compose des éléments suivants :

- Les produits Navigo (matériels et logiciels), utilisés par les usagers :
 - tout "support Navigo", correspondant aux différents composants électroniques ou logiciels contenant les droits et titres de transport des usagers (exemple : passe Navigo) ;
 - tout équipement ayant pour fonction de lire, valider, vendre, contrôler, opérer une action de SAV sur un support Navigo ;
 - tout module de sécurité correspondant aux différents composants électroniques contenant les secrets Navigo, c'est-à-dire les clés de chiffrement de l'application télébillettique francilienne.
- Les différents systèmes informatiques et de télécommunications (matériels et logiciels) mis en œuvre et utilisés par les Adhérents et traitant des données Navigo (données usagers, données supports, données de validation, données de vente, données de contrôle, données de SAV, données de supervision...).
- Les référentiels d'interopérabilité de Navigo contenant les règles techniques et fonctionnelles communes de Navigo destinés à assurer l'interopérabilité :
 - le RCTIF ;
 - le RTTIF.
- Les moyens en personnels et les procédures pour :
 - les processus d'achat des différents produits Navigo (cartes et SAM) et des éléments des systèmes d'information et de télécommunication dédiés à Navigo ;
 - la mise en œuvre du système Navigo (spécifications, développements, recette) ;
 - l'exploitation et la maintenance des différents équipements et systèmes informatiques et de télécommunications Navigo ;
 - la gestion des opérations inhérentes au cycle de vie des supports et modules de sécurité Navigo (fabrication, personnalisation, transfert, stockage, distribution, utilisation, destruction) ;
 - le traitement des données à caractère personnel ;
 - la lutte contre la fraude (contrôle, mise en opposition...) ;
 - le traitement des évolutions du système Navigo.

¹ Navigo est une marque du STIF

Article 2 - Objet

Afin d'organiser la sécurité et l'interopérabilité du système Navigo, la présente Charte fixe les modalités :

- de pilotage et de coordination du système Navigo (Chapitre II) ;
- de définition et d'application des règles d'élaboration et de mise en œuvre du système Navigo (Chapitre III) ;
- de contrôle du système (Chapitre IV) ;
- de traitement des incidents pouvant avoir une portée communautaire (Chapitre V).

Article 3 - Définitions

« Adhérent » : Toute personne morale ayant, au travers d'un contrat avec le STIF, à mettre en œuvre et exploiter tout ou partie du système Navigo pour la réalisation de ses activités.

« Charte » : désigne la présente Charte du système télébilletique NAVIGO

« Titre de transport » : Un titre de transport est la combinaison d'un droit à utiliser les transports collectifs sur un périmètre géographique et temporel donné, d'un profil et d'un tarif.

« Produit tarifaire » : Un produit tarifaire est la matérialisation d'un titre de transport sur un support papier, magnétique ou télébilletique. Le nom du produit tarifaire est l'association du nom du titre et du nom du support.

« RCTIF » : Le Référentiel Commun Télébilletique Île-de-France définit les contraintes techniques des produits Navigo en termes de communication entre l'équipement et le support. Il est constitué de l'ensemble des spécifications techniques, permettant d'assurer l'interopérabilité face aux clients, complétées par la description des tests de conformités et des exigences contractuelles et procédurales. Le RCTIF s'appuie sur les normes et standards en vigueur.

« RTTIF » : Le Référentiel Traitement Titres d'Île-de-France définit :

- le codage des données sur les supports ;
- les règles de traitement de ces données lors des opérations de validation, de vente, de contrôle, de SAV ;
- les formats des listes d'échanges de données entre les différents systèmes d'information :
 - liste noire, correspondant à la liste des supports et titres à invalider suite au constat d'une fraude ou de perte et vol ;
 - liste d'invalidation, correspondant à la liste des supports et titres invalidés par les équipements de validation par mise en application de la liste noire ;
 - liste verte, correspondant à la liste des droits et profils à charger sur les supports lors de leur présentation sur un appareil de vente ;
 - liste de rechargement, correspondant à la liste des droits et profils chargés sur les supports par la mise en application de la liste verte par les appareils de vente ;
 - liste des ventes, correspondant à la liste des droits et profils chargés, supprimés ou annulés sur les supports par les appareils de vente ;
 - liste blanche, correspondant à la liste des titres chargés sur les supports en circulation.

Le RTTIF s'appuie sur les normes et standards en vigueur.

CHAPITRE II – MODALITES DE PILOTAGE ET DE COORDINATION DU SYSTEME Navigo

Article 4- Le comité de sécurité Navigo et le comité d'interopérabilité Navigo

Le comité de sécurité Navigo et le comité d'interopérabilité Navigo sont deux comités indépendants.

Le comité de sécurité Navigo est l'organe de pilotage et de coordination de la sécurité du système Navigo.

Le comité d'interopérabilité Navigo est l'organe de pilotage et de coordination de l'interopérabilité du système Navigo.

4.1 – Constitution des comités

4.1.1 Composition

Les membres des comités sont :

- le STIF,
- la RATP,
- la SNCF,
- l'association OPTILE mandatée par ses membres

4.1.2 Représentation des membres dans les comités

Tout Adhérent à la Charte est membre des comités visés dans la présente Charte.

Le STIF, la RATP, la SNCF et l'association OPTILE désignent respectivement leurs représentants pour siéger dans chaque comité. Un seul et même représentant peut être désigné pour siéger aux deux comités. En cas de vacance, un nouveau représentant est désigné dans les meilleurs délais.

4.2 – Missions du comité de Sécurité

Le comité de sécurité a pour mission :

- d'évaluer les risques, et les besoins de sécurité du système Navigo ;
- de définir les règles minimales de sécurité du système Navigo ;
- d'évaluer et d'améliorer ces règles ;
- de gérer les incidents à portée communautaire.

4.3 – Missions du comité d'interopérabilité

Le comité d'interopérabilité a pour mission :

- d'élaborer le RCTIF ;
- d'élaborer le RTTIF ;
- d'émettre des propositions et de donner son avis sur le respect de l'interopérabilité par les Adhérents à la présente Charte ;
- de gérer les incidents à portée communautaire.

Le comité d'interopérabilité s'articule autour de deux commissions qui lui sont rattachées : commission RCTIF et commission RTTIF.

4.4 – Organisation des comités

Le STIF préside le comité de sécurité Navigo et le comité d'interopérabilité Navigo.

Chaque représentant des membres bénéficie d'une voix délibérative.

Les décisions sont prises à l'unanimité. En cas de désaccord, le STIF décide en dernier ressort après justification sur la base des exigences de la politique tarifaire des transports collectifs franciliens qu'il décide et des impératifs de sécurité du système NAVIGO.

Dans le cas où les décisions prises conduisent à des engagements nouveaux par rapport aux engagements pris par les Adhérents dans les contrats, conclus avec le STIF, régissant les modalités relatives à l'exploitation des services de transport, Les conséquences financières de ces nouveaux engagements font l'objet d'un avenant aux contrats précités.

Les comités se réunissent au moins une fois par semestre. Ils se réunissent, en outre, sur convocation du STIF, éventuellement à la demande d'un des membres, et en cas de crise.

Sur demande de l'un des membres et avec l'accord du STIF, des experts peuvent participer aux réunions des comités.

Pour le bon fonctionnement des comités, chaque membre collabore activement :

- en communiquant à toutes les parties toutes les informations, documents, renseignements et éléments existants qui pourraient être utiles à l'accomplissement de sa mission d'analyse ;
- en contrôlant de manière régulière la mise en œuvre des exigences minimales de sécurité, du RCTIF et du RTTIF par lui-même et par les personnes qu'il a autorisées à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du système Navigo ;
- en participant à chaque réunion des comités.

Chaque membre a la responsabilité du personnel et des moyens matériels qu'il met à disposition des comités.

Article 5 - Responsabilité des Adhérents à la Charte Navigo

Les Adhérents :

- intègrent des dispositions relatives au respect des engagements et exigences de la présente Charte dans les contrats qu'ils passent avec toute personne, physique ou morale, pour l'autoriser de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre d'un élément du système Navigo ;
- communiquent au STIF le nom d'un interlocuteur unique pour les questions de sécurité d'une part et de l'interopérabilité d'autre part ;
- communiquent à chaque personne morale à qui ils confient, de quelque manière que ce soit, tout ou partie du système Navigo toutes les informations, tous les documents, renseignements et éléments existants qu'elles ont à connaître pour respecter les exigences de la présente Charte ;
- participent directement ou par l'intermédiaire de leur mandataire à la rédaction des documents techniques et fonctionnelles dont ils ont la responsabilité au sein des comités après décision desdits comités ;
- sont responsables des incidents à portée communautaire détectés dans leurs propres applications du système Navigo ou dans les applications du système Navigo par les personnes qu'ils ont autorisé à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du système Navigo. Dans ce cadre, le STIF est subrogé dans les droits des Adhérents pour l'ensemble des préjudices que peuvent entraîner pour les autres

Adhérents les incidents à portée communautaires précités. Lorsque le STIF perçoit une indemnisation, le STIF et les Adhérents ayant subi un préjudice concluent dans les meilleurs délais un accord sur la rétrocession à ces Adhérents, à proportion de leur préjudice, des sommes ainsi perçues par le STIF.

- avertissent le STIF de tous incidents à portée communautaire mentionnés au point ci-dessus ;
- avertissent le STIF de tout projet d'évolution ayant un impact communautaire d'un élément du système Navigo, et de la date souhaitée de sa mise en œuvre ;
- facilitent le contrôle des Organismes de contrôle.

Article 6 - Rôle particulier du STIF

Le STIF :

- préside les comités et décide en dernier ressort ;
- arrête la liste des membres des comités ;
- assure le secrétariat des comités (rédaction et envoi des convocations et des ordres du jour, réservations des salles de réunion, rédaction et envoi des comptes-rendus de réunion...) ;
- détient les noms des Adhérents à la présente Charte, et le contrat contenant leur engagement d'adhérer à la Charte;
- détient les versions officielles successives de l'ensemble de la documentation communautaire de gestion de la sécurité et de l'interopérabilité du système billettique Navigo et assure leur diffusion aux membres dans le respect des règles de confidentialité établies ;
- rédige les documents communautaires qui sont sous sa responsabilité et approuve l'ensemble des documents communautaires ;
- contrôle ou fait contrôler le respect des règles minimales de sécurité, la bonne application du RCTIF et du RTTIF par les Adhérents (plan de contrôles programmés, contrôles spécifiques en cas d'incidents à portée communautaire) ;
- si nécessaire, se fait assister d'experts ;
- déclenche le « Plan d'Urgence » en cas d'incident à portée communautaire (article 13).

CHAPITRE III – MODALITES DE DEFINITION ET D'APPLICATION DES REGLES D'ELABORATION ET DE MISE EN ŒUVRE DU SYSTEME Navigo

Article 7 – Définition des règles de Sécurité du système Navigo

Les règles de sécurité sont définies dans un Cahier des « Exigences minimales de sécurité du système Navigo ».

7.1 – Cahier des « Exigences minimales de sécurité »

Le Cahier des « Exigences minimales de sécurité » définit les « outils » permettant de limiter les risques en assurant la maîtrise des entités, des processus et des acteurs, des objets sensibles, du fonctionnement communautaire. Il décrit notamment :

- les fonctions de gestion de la sécurité du système billettique ;
- la gestion des secrets (documentation sensible et clefs cryptographiques) ;
- la gestion du cycle de vie des supports ;
- la gestion des équipements sensibles (notamment ceux de vente) ;
- les responsabilités des différents Adhérents en fonction de leur périmètre d'activité (validation, vente, gestion des secrets...).

Le Cahier des « Exigences minimales de sécurité » du système Navigo est défini et validé par le Comité de sécurité Navigo. Il constitue le document de référence en matière de sécurité.

Une première version du Cahier des « Exigences minimales de sécurité » a été élaborée par le STIF en collaboration étroite avec RATP, SNCF et OPTILE en 2002. Elle a permis de mettre en œuvre le système Navigo sur la base d'outils et de procédures assurant la bonne gestion de sa sécurité.

Ce Cahier des « Exigences minimales de sécurité » sera amené à évoluer pour s'adapter aux nouveaux besoins ou aux nouvelles contraintes du système Navigo. Toute évolution est réalisée sous l'égide du Comité de Sécurité Navigo qui peut décider de créer un groupe de travail spécifique composé par les membres du comité de sécurité et dont l'objet vise à préparer le cadre de ces évolutions.

Ce document est diffusé par le STIF aux membres du comité de sécurité, et transmis, au moins pour partie, par ceux-ci, sous leur responsabilité, aux personnes ayant à en connaître et qu'ils ont chacun autorisées à participer à la mise en œuvre du système télébillettique Navigo.

Il en va de même de chaque nouvelle évolution ultérieure.

7.2 – Application des règles de sécurité du système Navigo

Tout Adhérent respecte le Cahier des « Exigences minimales de sécurité » au travers des « Spécifications opérationnelles du système Navigo » qu'il définit sous sa propre responsabilité.

Les « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo » constituent une description des règles et des procédures internes de mise en œuvre du Cahier des « Exigences minimales de sécurité » par chaque Adhérent à la présente Charte. Elles sont établies en tenant compte du périmètre d'activité de l'Adhérent.

Toute évolution des « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo » relève de la responsabilité de chaque Adhérent.

Chaque Adhérent remet au STIF, à titre confidentiel, ses propres « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo », et celles des personnes qu'il a

autorisées à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du Système Navigo. Certains documents, en raison du niveau élevé de confidentialité ne peuvent être remis au STIF, ils seront consultables lors des contrôles prévus dans la présente Charte. Toutefois chaque Adhérent indiquera dans ses « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo » la liste de l'ensemble des documents non remis.

Il en va de même de chaque nouvelle version.

7.3 - Délai d'entrée en vigueur des décisions

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

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

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

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

8.1 - Périmètre de l'interopérabilité Navigo

L'interopérabilité Navigo s'articule autour :

- Du Référentiel Commun Télébillettique Île-de-France (le RCTIF) :
Ce référentiel est constitué par les spécifications techniques d'interopérabilité des équipements Navigo et des supports. Elles ne portent que sur les spécifications techniques du dialogue équipement – support. Elles se limitent aux exigences techniques d'échanges sécurisés de données entre le support sans contact et l'équipement de lecture. Elles ne concernent donc pas le fonctionnement intrinsèque de l'équipement.
- Du Référentiel Traitement Titres d'Île-de-France (le RTTIF) :
Le RTTIF décrit règles communes de traitements des données Navigo et notamment :
 - le codage des contrats, des profils sur les supports ;
 - le traitement des supports lors des opérations de validation et de vente ;
 - le format des listes de données échangées entre les différents systèmes ;
 - les spécifications techniques des supports répondant aux exigences fonctionnelles définies par le STIF.

8.2 - Produits télébillettiques concernés par le RCTIF

Les produits Navigo sont dans leur ensemble concernés par le RCTIF.

La conformité au RCTIF des produits, proposés par les industriels aux Adhérents, est contrôlée par des Organismes de contrôle indépendants avant leur mise en service, dans les conditions définies aux articles 11 et 12 et selon les principes suivants :

- en cas de contrat de mise au point d'un produit avant fabrication pour le compte d'un Adhérent, le contrôle de conformité au RCTIF s'effectue dès la mise au point du produit et avant sa fabrication en série voire, au plus tard, avant sa première mise en service ;
- en cas d'achat de produits existants (mis préalablement sur le marché), toute commande d'un Adhérent ne concerne que des produits conformes RCTIF.

Le choix des produits ou leur mise en service est du seul ressort de l'Adhérent. De plus, chaque Adhérent peut définir des fonctionnalités supplémentaires spécifiques, ou accepter des fonctionnalités supplémentaires proposées par les fournisseurs, sous réserve que ne soient altérées ni les fonctionnalités d'interopérabilité du RCTIF ni la sécurité du système télébillettique.

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

8.3 – Elaboration du RCTIF

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

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

8.4 - Evolution du RCTIF

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

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

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

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

8.5 – Elaboration du RTTIF

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

8.6 - Evolution du RTTIF

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

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

8.7 - Validation et suppression des versions du RCTIF/RTTIF

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

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

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

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

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

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

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

La mise en œuvre des stipulations de la présente Charte, du RCTIF, du RTTIF nécessite la mise en œuvre d'actions spécifiques par les Adhérent et notamment :

- en intégrant dans leurs marchés les obligations découlant de la présente Charte et les exigences techniques du RCTIF et du RTTIF ;
- en installant et ne mettant en service que des unités de produits conformes au RCTIF ;
- en vérifiant la bonne prise en compte des exigences techniques du RTTIF par les systèmes mis en œuvre par la validation des spécifications et par la prononciation de la recette de chaque système.
Au travers de cette procédure, les Adhérents sont responsables du respect des règles d'interopérabilité du RTTIF par leurs fournisseurs.
- en exploitant chaque unité de produit dans le respect de la conformité au RCTIF et au RTTIF : à savoir, maintenir conforme le produit dans le respect des exigences d'interopérabilité ;

et plus particulièrement pour le RCTIF :

- en respectant les règles du RCTIF en matière de consultation de fournisseurs telles qu'elles figurent en annexe : toute autre spécification particulière à un ou plusieurs Adhérent(s) n'entre pas dans le cadre du RCTIF et entre uniquement dans le processus d'achat spécifique à chaque Adhérent ;
- en demandant à leurs fournisseurs :
 - soit, en cas de mise au point préalable de prototype, de faire contrôler la conformité des produits de télébillettique dès leur mise au point et de fournir le certificat de conformité au RCTIF ;
 - soit, en cas d'achat de produits finis de fournir, préalablement à la mise en service, un certificat de conformité au RCTIF en vigueur ;
 - de respecter l'ensemble des contrôles qui permettent de constater l'état de conformité au RCTIF ;
- en respectant les décisions de contrôle de conformité au RCTIF selon les conditions suivantes :
 - la décision afférente au contrôle de conformité d'un produit est opposable à chaque Adhérent ayant mis en service ledit produit. Chaque Adhérent est responsable devant le STIF du bon traitement des évolutions assurant la

-
- conformité au RCTIF du produit qu'il a mis en service et ce même si un autre Adhérent utilise ce même produit ;
- la décision de conformité d'un produit doit être obtenue par l'Adhérent avant toute mise en service dudit produit ;
 - en respectant toute décision de retrait de la conformité d'un produit dès qu'ils en ont été avertis, à savoir :
 - en n'achetant plus, dans le futur, des unités du produit, objet du retrait, pour l'utilisation télébillettique en Île-de-France,
 - en vérifiant si les unités du produit qu'ils ont acquises antérieurement à la décision de retrait de conformité, sont bien conformes,
 - en n'utilisant plus les unités du produit qui se seraient avérées non conformes, suite aux vérifications effectuées après le retrait ;
 - en permettant l'accès le plus large à tout élément technique ou document lors de la visite de l'Organisme de contrôle mandaté par le STIF en cas de procédure de contrôle.

CHAPITRE IV – MODALITES DE CONTROLE DU SYSTEME

Article 10 - La responsabilité du contrôle

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

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

Article 11 - Organismes de contrôle

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

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

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

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

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

Article 12 – Portée des contrôles

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

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

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

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

Si l'un des contrôles visés par le présent article fait apparaître un manquement aux dispositions de la présente Charte, l'ensemble des coûts inhérents à une éventuelle adaptation nécessaire du système de l'Adhérent contrôlé relèvent de la responsabilité de cet Adhérent et ne peuvent donner lieu à aucun financement supplémentaire accordé par le STIF.

CHAPITRE V – MODALITES DE TRAITEMENT DES INCIDENTS A PORTEE COMMUNAUTAIRE

Article 13 - Le « Plan d'Urgence »

En cas d'incident à portée communautaire, désigné ci-après « Incident », le STIF déclenche un « Plan d'Urgence », et en fonction de l'Incident soit le Comité de Sécurité soit le Comité d'interopérabilité se transforme en Cellule de Crise et s'adjoint toutes les compétences requises pour régler le problème, notamment en convoquant le (ou les) Adhérent(s) concerné(s).

Article 14 – Contrôles spécifiques en cas d'incident à portée communautaire

Indépendamment de la solution qui aura pu être trouvée en Cellule de Crise, le STIF peut déclencher un contrôle chez l'Adhérent et chez toute personne morale à qui il a confié, de quelque manière que soit, la fourniture de tout ou partie du système Navigo et pour laquelle cet Adhérent est responsable dans les conditions arrêtées à l'article 5 de la Charte. Ce contrôle s'effectue, en une ou plusieurs visite(s) de l'Organisme de contrôle mandatée par le STIF, avec préavis de 48 heures minimum et obligation de l'Adhérent de nommer un interlocuteur pour permettre à l'Organisme de contrôle d'être accueilli et d'assurer sa mission.

L'Organisme de contrôle devra rendre compte de l'Incident auprès du STIF, de l'Adhérent contrôlé et de la Cellule de Crise, en rapportant :

- les causes et conséquences de l'Incident ;
- le niveau de gravité de l'Incident :
 - mineur. Un Incident est mineur lorsqu'il entraîne un dysfonctionnement technique ou sécuritaire du système (ou d'un de ses composants) sans nuire à son exploitation.
Un grand nombre d'Incidents mineurs peut être considéré comme un Incident majeur ;
 - majeur. Un Incident est majeur lorsqu'il entraîne un dysfonctionnement technique ou sécuritaire du système (ou d'un de ses composants) en nuisant à son exploitation sans la bloquer.
Un grand nombre d'Incidents majeurs peut être considéré comme un Incident bloquant ;
 - bloquant. Un Incident est bloquant lorsqu'il entraîne un dysfonctionnement technique ou sécuritaire du système (ou d'un de ses composants) en bloquant son exploitation ;

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

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

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

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

Article 15– Le traitement des Incidents

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

- 1^{ère} étape : le traitement des Incidents est déclenché suite à la demande d'un (ou des) membre(s) du Comité concerné ;
- 2^{ème} étape : le Comité concerné demande des explications à l'Adhérent ou aux Adhérents concerné(s) par l'Incident ;
- 3^{ème} étape : le Comité concerné examine les explications fournies et/ou constate la non-transmission des explications demandées et décide :
- de poursuivre le processus,
 - ou de clore l'Incident ;
- 5^{ème} étape : si le comité décide de poursuivre le processus, le STIF diligente un Organisme de contrôle pour effectuer un contrôle sur les produits et les installations au niveau des éléments concerné(s) et à effectuer des préconisations ;
- 6^{ème} étape : si les résultats du contrôle font ressortir que le (ou les) Adhérent(s) est (sont) à l'origine de l'Incident, le STIF le (ou les) met en demeure de respecter les exigences de contrôle dans le cadre des préconisations de l'Organisme de contrôle, et selon les délais fixés par le STIF et établis sur la base des délais préconisés par l'Organisme de contrôle ;
- 7^{ème} étape : en cas de non-exécution des préconisations dans les délais fixés par le STIF, ce dernier appliquera les sanctions prévues à l'article 20 de la présente Charte.

CHAPITRE VI – DISPOSITIONS DIVERSES

Article 16 - Confidentialité

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

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

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

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

Article 17 - Protection des données à caractère personnel

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

Article 18 – Marque RCTIF

18.1 – Propriété de la marque

Le STIF est titulaire et propriétaire des marques :

- REFERENTIEL COMMUN TELEBILLETIQUE ÎLE-DE-FRANCE, déposée à l'INPI en date du 25 avril 2000, sous le numéro 00 3023735, désignant les produits et services relevant des classes 9, 16, 35, 36, 38, 39 et 42 de la classification internationale des marques, enregistrement publié au BOPI n° 00/39 NL Vol. II du 29 septembre 2000 ;
- RCTIF, déposée en date du 25 avril 2000, sous le numéro 00 3023734, désignant les produits et services relevant des classes 9, 16, 35, 36, 38, 39 et 42 de la classification internationale des marques enregistrement publié au BOPI n° 00/39 NL Vol. II du 29 septembre 2000.

18.2 - Utilisation de la marque par les Adhérents

Pour la mise en œuvre de la présente Charte, les Adhérents à sont autorisés à faire référence aux termes REFERENTIEL COMMUN TELEBILLETIQUE ÎLE-DE-FRANCE et RCTIF :

- dans les documentations techniques ;
- dans les documents de consultation destinés aux fournisseurs ;
- dans les contrats avec les fournisseurs ;
- et plus généralement à tous les échanges utiles à l'interopérabilité du système Navigo.

Article 19 - Propriété et utilisation des documents de sécurité et d'interopérabilité.

Pour éviter toute appropriation indésirable par des tiers, le STIF est déclaré propriétaire des Exigences minimales de sécurité, du RCTIF, du RTTIF, et de toute documentation accessoire à ces documents.

En conséquence, chaque Adhérent à la présente Charte reconnaît que le STIF est propriétaire de tous les droits d'utilisation, d'exploitation, de représentation, de reproduction et de diffusion de chaque version des documents mentionnés au premier alinéa du présent article, et ce :

- pour une durée limitée à la durée de protection légale ;
- envers tout utilisateur des documents précités ;
- envers toute personne, pour tout type de destination concernant directement ou indirectement le transport en Île-de-France.

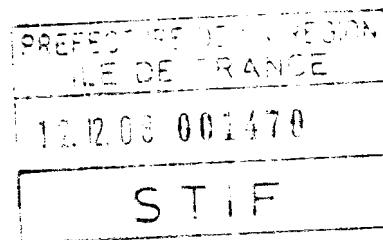
Il est précisé que tout document d'interopérabilité communiquée au Comité d'Interopérabilité et éventuellement intégrée dans le RCTIF ou dans le RTTIF n'est pas grevée de droits, ni de savoir-faire propriétaire, à l'exception des normes auxquelles il est fait référence dans ces documents. Cette communication relève de la seule responsabilité de celui qui l'effectue auprès du Comité d'Interopérabilité et prend les mesures adéquates pour s'assurer de la transmissibilité des informations auprès du titulaire du droit ou du savoir-faire propriétaire.

Le STIF reconnaît que les Adhérents, dans les respects des clauses de l'article 16 de la Charte, ont des droits d'utilisation, d'exploitation, de représentation, de reproduction et d'intégration, de chaque version des documents mentionnés au premier alinéa du présent article, pour eux-mêmes, dans le cadre d'une concession à titre gratuit. Ils ne peuvent en aucun cas céder ces droits à des tiers.

Article 20 - Sanctions

Le STIF peut faire cesser, avec effet immédiat, l'exploitation de tout produit ou système à l'origine d'un incident bloquant conformément aux articles 14 et 15.

En cas de désaccord entre le STIF et l'un des Adhérents, il sera fait application des dispositions, relatives au règlement amiable des conflits, prévues dans les contrats relatifs aux modalités d'exploitation des services de transport conclus entre le STIF et les Adhérents.



Délibération n° 2008/0929

Séance du 10 décembre 2008

**POLE DE LA DEFENSE
CREATION D'UN COULOIR D'ACCES SUPPLEMENTAIRE
A LA STATION DU TRAMWAY T2**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 07 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 07 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** les articles R 2334-10 à 2334-12 et R 4414-1 à R 4414-2 du code général des collectivités territoriales relatifs au produit des amendes ;
- VU** le rapport n° 2008/0929;
- VU** les avis de la commission qualité de service du 4 décembre 2008 et de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 8 décembre 2008;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

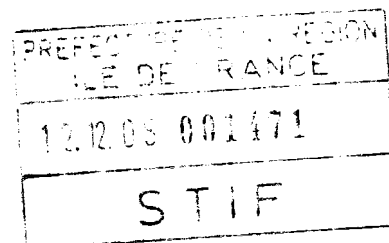
ARTICLE 1 : est attribuée une subvention de 2 975 149 euros au bénéfice de la RATP ;

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° 2008/0930

Séance du 10 décembre 2008

**PROGRAMME DE REMPLACEMENT
D'ESCALIERS MECANIQUES DANS LES GARES SNCF**

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 07 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 07 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** les articles R 2334-10 à 2334-12 et R 4414-1 à R 4414-2 du code général des collectivités territoriales relatifs au produit des amendes ;
- VU** le rapport n° 2008/0930 ;
- VU** les avis de la commission qualité de service du 4 décembre 2008 et de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 8 décembre 2008 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

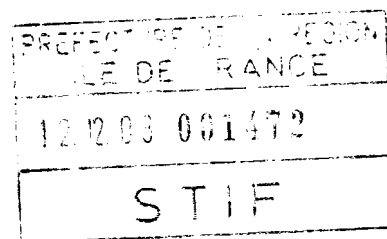
ARTICLE 1 : est approuvé le programme pluriannuel de remplacement de 17 escaliers mécaniques dans 9 gares SNCF d'un montant total de 6 168 0000 euros HT ;

ARTICLE 2 : est attribuée une subvention maximale de 6 168 000 euros HT au bénéfice de la SNCF pour le remplacement de ces 17 escaliers mécaniques dans les 9 gares de ce programme ;

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° 2008/0931

Séance du 10 décembre 2008

**PROGRAMME DE RENOVATION DES QUAIS
DANS 79 GARES SNCF DE GRANDE COURONNE**

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 07 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 07 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** les articles R 2334-10 à 2334-12 et R 4414-1 à R 4414-2 du code général des collectivités territoriales relatifs au produit des amendes ;
- VU** le rapport n° 2008/0931 ;
- VU** les avis de la commission qualité de service du 4 décembre 2008 et de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 8 décembre 2008 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

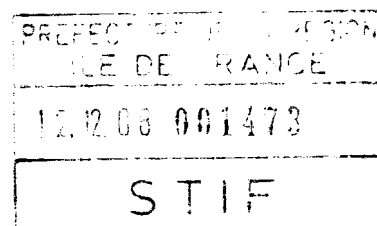
ARTICLE 1 : est approuvé le programme pluriannuel de rénovation des quais de 79 gares SNCF d'un montant total 12 343 000 euros HT ;

ARTICLE 2 : est attribuée une subvention maximale de 3 085 750 euros HT au bénéfice de la SNCF pour la rénovation des quais des 79 gares de ce programme ;

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° 2008/0932

Séance du 10 décembre 2008

**SCHEMA DIRECTEUR DE L'INFORMATION VOYAGEUR
PLAN D'ACTION PILOTE
RESEAU DES CIF – CENTRE DU TREMBLAY**

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°2007/0222 du 6 juin 2007 relatives aux orientations pour un Schéma Directeur de l'Information Voyageur (SDIV), et notamment son article 2 ;
- VU** le rapport n° 2008/0932 ;
- VU** les avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 8 décembre 2008 et de la commission qualité de service du 4 décembre 2008 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : est attribuée une subvention maximale de 2 297 680 euros HT au bénéfice des CIF ;

ARTICLE 2 : la convention régissant les rapports entre les CIF et le Syndicat des Transports d'Ile de France, relative au déploiement du système d'information voyageur sur le réseau des CIF Centre du Tremblay est approuvée et la directrice générale est autorisée à signer ladite convention ;

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

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

Jean-Paul HUCHON

Convention du / / 2008

régissant les rapports entre les CIF
et le Syndicat des Transports d'Ile de France,

relative au déploiement du système
d'information voyageur sur le réseau des CIF
Centre du Tremblay

Entre,

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), établissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151- du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 11 Avenue de Villars, 75007 Paris, représenté par Madame Sophie MOUGARD en sa qualité de Directrice Générale dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 11 octobre 2006,

ci-après dénommé le « STIF »,

D'une part,

ET :

Les CIF, inscrite au registre du commerce sous le numéro RCS , dont le siège est situé , et représentée par ,

ci-après dénommé « le bénéficiaire»

D'autre part,

Etant préalablement exposé que :

- Par décision n°2007/0222, le Conseil du STIF du 6 juin 2007 a approuvé les « Orientations pour un Schéma Directeur de l'Information Voyageur »,
- Par courrier en date du XXXXXX 2008, Keolis IDF Nord a déposé au nom des CIF, un projet participant au Plan d'Action Pilote du SDIV, projet dénommé « Mise en œuvre d'un Système d'Information Voyageur – Réseaux du Centre de Tremblay »,
- Par décision n° , le Conseil du STIF a décidé de prendre en considération ce projet,

Il est convenu ce qui suit :

ARTICLE 1 : Objet de la convention

La présente convention a pour objet de définir les conditions de la participation financière du STIF à la réalisation de l'opération qui vise à déployer l'information voyageur sur les réseaux des CIF du Centre du Tremblay.

ARTICLE 2 : Désignation du maître d'ouvrage

Le bénéficiaire est désigné maître d'ouvrage unique de l'opération.

ARTICLE 3 : Description du projet :

Le projet qui fait l'objet de la convention est décrit en Annexe I.

Le projet ne peut être modifié sans information préalable du STIF et son accord écrit.

ARTICLE 4 : Montant de la participation :

Le coût total du projet mentionné à l'article 1° est estimé à 2 297 680 € H.T.

Pour la réalisation de ce projet, le STIF attribue au bénéficiaire une participation maximale et non révisable de 2 297 680 € H.T. sur la base du programme prévisionnel de travaux et leurs coûts annexés à la présente convention.

Si le coût définitif de déploiement du projet est inférieur à l'estimation sur la base de laquelle la participation du STIF a été attribuée, celle-ci sera ajustée 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 5 : Délais de validité de la subvention :

Le bénéficiaire devra informer le STIF du commencement d'exécution de l'opération.

Si à l'expiration d'un délai de deux ans de la prise d'effet de la présente convention telle que définie à l'article 7, le bénéficiaire n'a pas transmis aux services du STIF une demande de paiement d'un premier acompte, la subvention deviendra caduque et sera annulée.

Ce délai pourra être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision du STIF, si le bénéficiaire établit, avant l'expiration du délai de deux ans, que les retards dans le démarrage des travaux de l'opération ne lui sont pas imputables.

Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue impossible sera désengagée et annulée par décision du STIF.

A compter de la date de la demande de premier acompte, le bénéficiaire dispose d'un délai maximal de quatre ans pour présenter le solde de l'opération.

Passé ce délai, la part de subvention non encore versée sera annulée et ne pourra plus faire l'objet d'un quelconque versement au profit du bénéficiaire.

ARTICLE 6 : Modalités de paiement:

Le règlement de la participation du STIF, fixée à l'article 4 de la présente convention, sera effectué selon les termes de la notification d'attribution de subvention n° J 3. jointe à cette convention et suivant le calendrier prévisionnel des appels de fond suivant :

- T0 : réception de la notification
- T0 + 6 mois : 5 %
- T0 + 12 mois : 30 %
- T0 + 18 mois : 35 %
- T0 + 24 mois : 30 %

Chaque appel de fond sera conditionné par la production d'une attestation précisant l'état d'avancement correspondant des travaux, et le solde, à la production de l'avis d'achèvement des travaux, sans réserve, daté, établi par le bénéficiaire de la subvention allouée.

Le versement est effectué au profit du bénéficiaire, par virement auprès de :

- titulaire du compte :
- code établissement :
- code guichet :
- numéro de compte :
- clé RIB :

ARTICLE 7 – Date de Prise d'effet et Durée de la Convention

La présente convention entre en vigueur à compter de la date de notification par lettre recommandée avec accusé de réception adressée par le STIF au bénéficiaire et prend fin à l'issue du versement du solde de la subvention conformément aux dispositions de la notification J.3. visée à l'article 6.

ARTICLE 8 : Évaluation du projet :

Le bilan final permettra d'évaluer :

- la satisfaction des voyageurs (enquête voyageurs) ;
- le bon fonctionnement du système et des différents équipements le composant (conditions d'exploitation : disponibilité, pannes, interopérabilité) ;
- le rapport qualité-coût (notamment pour la maintenance) ;
- l'amélioration globale de la ligne ;
- les conditions du déploiement de l'interface SIRI et son apport quant à la multimodalité pour l'information voyageur ;
- les enjeux technologiques de chaque projet et/ou système.

Le bénéficiaire transmet au STIF au fur et à mesure de leur production :

- l'évaluation de l'impact des travaux sur la base de critères tels que le suivi des réclamations, la satisfaction des clients ;
- les indicateurs permettant d'évaluer le fonctionnement des équipements ; les dysfonctionnements constatés et les mesures prises pour y remédier feront l'objet d'un rapport spécifique ;
- les rapports présentant les bilans effectués à l'issue du déploiement ;
- les suivis de recettage de l'interface SIRI, avec, en particulier, participation et exposé au « groupe de suivi des échanges de données temps réel » piloté par le STIF.

Le STIF a toute latitude pour utiliser, communiquer ou diffuser les divers rapports et notamment le rapport final de l'opération.

ARTICLE 9 : Communication :

La communication se fera à l'initiative du bénéficiaire qui répondra aussi à toute sollicitation du STIF s'il désire communiquer sur ce thème. Toute action de communication veillera à inscrire ou citer le STIF en tant que financeur et porteur du projet dans le cadre du SDIV, et notamment par l'apposition du logo STIF.

Toute action de communication, quel que soit le support physique ou virtuel (affiche, communiqué de presse, brochure, etc..), doit faire l'objet d'une information et d'une validation auprès du STIF.

Les documents à valider sont transmis au STIF dans un délai suffisant pour pouvoir prendre en compte les modifications souhaitées par le STIF, soit deux semaines ouvrées avant la date limite d'envoi du bon à tirer par le bénéficiaire pour les actions de type campagnes d'affichage ou émissions de brochures et d'une semaine ouvrée avant la date limite d'envoi du bon à tirer par le bénéficiaire pour les autres actions de type « lettre d'information » et communiqués de presse.

La validation du STIF (Direction de l'Exploitation) se fera dans ce même délai par courrier électronique.

ARTICLE 10 : Résiliation :

Si, pour une raison quelconque, le bénéficiaire se trouve dans l'impossibilité d'exécuter la mission qui lui est confiée, il doit en informer le STIF par lettre recommandée avec accusé de réception. Le STIF a alors la possibilité de résilier tout ou partie de la convention, et en informer le bénéficiaire par lettre recommandée avec accusé de réception.

ARTICLE 11 : Règlement amiable des différends - Litiges:

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

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

Fait le _____ en 2 exemplaires originaux

Pour le STIF

Pour les CIF

Mme Sophie MOUGARD, Directrice Générale
du Syndicat des Transports d'Ile de France

M. _____ ,

PJ :

Annexe 1 : description du projet

Annexe 2 : Notification

ANNEXE A LA
Convention du / / 2008

régissant les rapports entre les CIF
et le Syndicat des Transports d'Ile de France,
relative à l'opération J

CONTENU DU PROJET

1 – CONTEXTE :

- Le SDIV : participation de Keolis

Keolis a participé aux travaux menés par le STIF sur la définition d'une stratégie d'Information Voyageurs en Ile de France. Il s'est engagé dans un programme d'équipement de l'ensemble des réseaux qu'il exploite en Ile de France, afin de répondre aux enjeux fonctionnels définis comme prioritaires dans le cadre du Schéma Directeur de l'Information Voyageurs approuvé par le Conseil du STIF du 6 juin 2007.

Le présent projet répond à cette ambition et a pour objet le déploiement d'un système d'Information Voyageur sur les réseaux Keolis IDF Nord (regroupant les CIF et Keolis Val d'Oise : KVO).

Il correspond à la première phase du projet global, et bénéficie du soutien des collectivités partenaires.

L'ensemble des matériels et des modes d'affichage sera conforme aux orientations du SDIV et respectera en particulier la spécification francilienne d'échange de données dite « Local Agreement SIRI », déclinaison d'une spécification européenne et qui impose des interfaces normées pour le dialogue entre systèmes transporteurs ; de même, les orientations du Schéma Directeur d'Accessibilité seront prises en considération.

Afin de valider et faire évoluer les choix préconisés dans le SDIV, Keolis est tenu d'évaluer les projets subventionnés et de fournir les résultats de l'évaluation au STIF.

Keolis s'engage à faire bénéficier l'ensemble des acteurs concernés des retours d'expérience de ses projets.

Keolis s'engage à mettre en œuvre des actions de communication auprès des voyageurs sur le contenu de l'opération ainsi financée et les services nouveaux qu'elle apporte ainsi que sur les expérimentations particulières qui seront faites.

Les actions de communication mises en place mentionneront systématiquement la participation du STIF à la réalisation de ces projets.

- Keolis IDF Nord : L'Entreprise et le réseau :

Les CIF (Les Courriers d'Ile de France) et KVO (Keolis Val d'Oise) sont placés sous une même autorité opérationnelle Pole IDF Nord au sein de la Direction Déléguée Ile de France de Keolis, visant à mettre en commun des fonctions transversales d'ingénierie transports, de marketing opérationnel, ... et à harmoniser les bonnes pratiques au sein des réseaux.

Cette harmonisation couvre également l'utilisation et l'administration des outils métiers des entreprises, et donc les systèmes d'information voyageur.

La société des Courriers de l'Ile de France (CIF), du groupe Keolis, exploite 69 lignes régulières de bus référencées par le STIF (référencées dans l'annexe 1 du contrat type 1), au nord et nord-est de Paris, sur trois départements couvrant la petite et grande couronne : Seine St-Denis (93), Val d'Oise (95) et Seine-et-Marne (77).

Quatre de ces lignes sont Mobilien (93, 15, 701, et 9502). La ligne 11 bénéficie d'une amélioration de l'offre au titre de la politique de la ville depuis janvier 2008 ; les lignes 39 et 43 le seront à partir de janvier 2009.

Les CIF couvrent plusieurs réseaux et bassins de transports, avec des offres urbaines et interurbaines sur des pôles importants : Saint-Denis, Tremblay en France, Goussainville, Aéroport Charles de Gaulle, Parc des expositions de Villepinte...

Les CIF desservent ainsi plus de 100 communes en Ile de France, sous l'égide de CA, de CC, ou directement des départements.

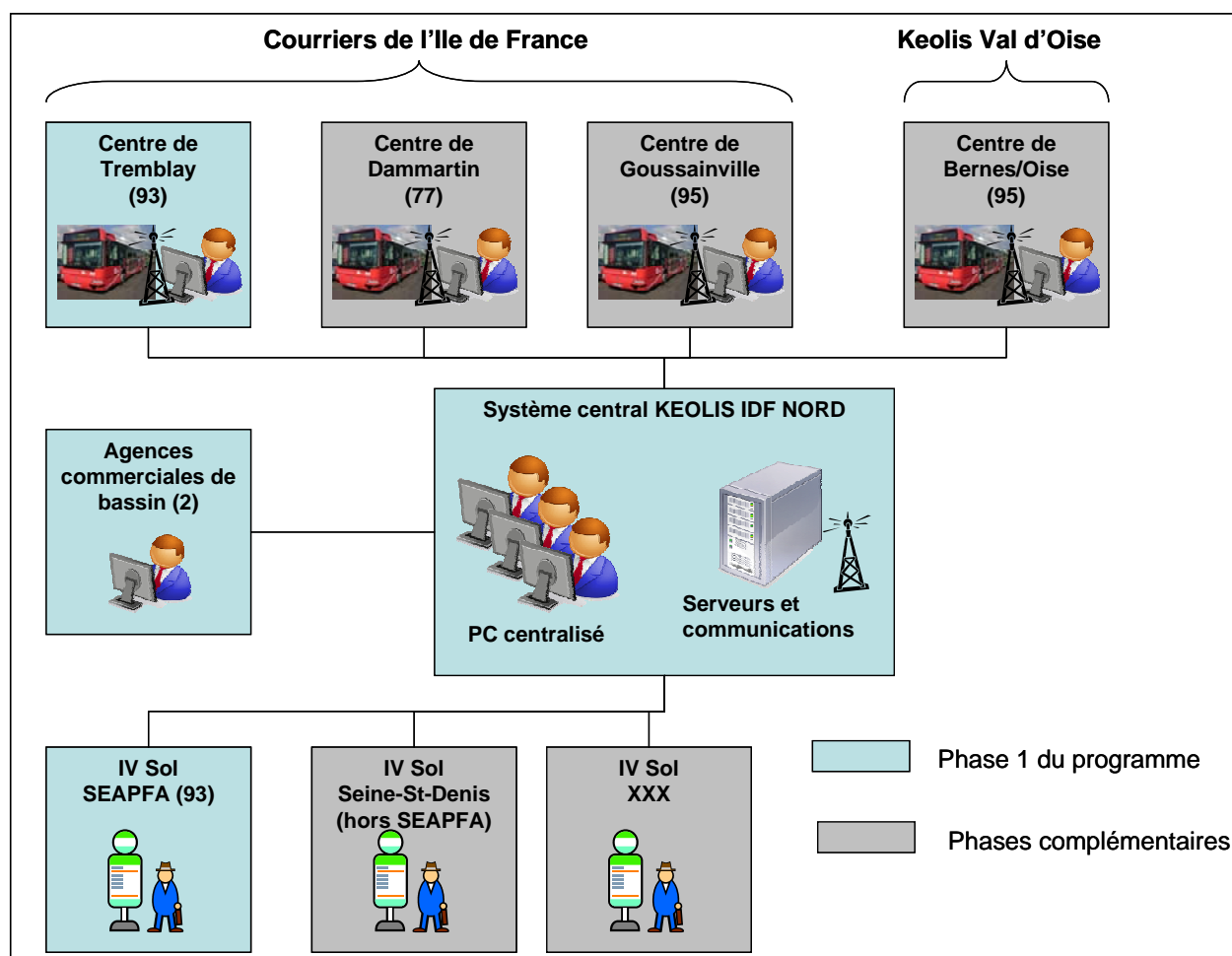
Les CIF comptent 320 véhicules dont 24 utilisés pour l'activité occasionnelle et Noctilien.

Les CIF desservent 19 gares RER/SNCF sur les lignes B, D, et E du RER et les lignes SNCF K et H ; une importante part des voyageurs sur le réseau est en correspondance avec le train.

2 – CONTENU DU PROJET KEOLIS NORD IDF - CENTRE DU TREMBLAY:

Le présent programme (pour lequel les CIF sont Maître d'Ouvrage) concerne la mise en place d'un système d'information voyageur sur les réseaux CIF de Seine-st-Denis et de Seine-et-Marne du centre de Tremblay, et bénéficie du soutien du Syndicat d'Etude et d'Aménagement du Pays de l'Aulnoye (SEAPFA – regroupe les communes d'Aulnay sous Bois, de Sevran, de Tremblay, du Blanc Mesnil, et de Villepinte) et du Conseil Général de Seine-et-Marne.

Le périmètre du présent programme est détaillé dans le schéma ci-dessous.



Périmètre du programme

La première phase du programme concerne :

- o La mise en œuvre du système central (serveurs centraux, les logiciels, ...) pour l'ensemble de l'activité CIF et KVO.
- o Le déploiement du système d'Information Voyageur sur le centre de Tremblay représentant 95 véhicules
- o Le déploiement de 111 BIV sur le territoire du SEAPFA.

2 – 1 : Les services au voyageur :

- Information voyageur à bord des véhicules :

Dans les véhicules l'information diffusée portera sur le prochain arrêt, sur les correspondances et sur les éventuels incidents. Un schéma de ligne sera également affiché sur les écrans TFT.

Les informations seront diffusées sous forme visuelle et sonore.

Les supports visuels seront de deux types, en fonction de l'importance de la ligne :

Sur la ligne Mobilien 15 et les trois plus grosses lignes (1, T'Bus, 45) du centre de Tremblay à titre expérimental :

- Deux écrans dynamique TFT – en dièdre lorsque cela sera possible - pour un bus standard et trois pour un bus articulé. Plus un JLB simple dans chaque véhicule pour être conforme au décret accessibilité)

Sur les autres lignes :

- Un 'JLB 2 lignes de 20 caractères' sur un bus standard, et deux sur un bus articulé.

Pour les lignes à destination des gares, une information sur les trains en correspondance est prévue.

L'affichage des girouettes sera géré automatiquement.

- Information aux points d'arrêt :

Aux points d'arrêt, l'information portera sur :

- Le temps d'attente des deux prochains bus en passage pour chaque ligne
- Les perturbations prévues ou en cours
- Les messages commerciaux

Les bornes d'information voyageur (BIV) gèreront leur affichage de façon dynamique (pas de préaffectation des lignes).

Les bornes pourront accueillir l'information provenant d'autres réseaux.

La technologie retenue est l'affichage LCD, technologie basse consommation qui permet d'assurer une alimentation sur Eclairage Public du système.

A la demande des collectivités locales, un système d'alimentation sur panneaux solaires pourra être déployé. Ceci revêt un intérêt notamment dans des zones isolées où l'éclairage public ne serait pas présent ou éloigné.

- Accessibilité :

Le présent programme a été conçu pour assurer une conformité au mieux à la loi sur l'Accessibilité de février 2005 et ses décrets d'application.

Tous les véhicules seront ainsi équipés d'annonces sonores automatiques permettant de diffuser :

- A l'extérieur, lorsque le bus est à l'arrêt : ligne / destination, par un haut-parleur placé au-dessus de la porte avant. Cette annonce sera asservie au bruit ambiant de façon à être audible par les voyageurs en attente à l'arrêt, sans déranger le voisinage, en particulier par les voyageurs mal voyants.
- A l'intérieur, lorsque le bus roule :
 - le prochain arrêt est annoncé de façon uniforme dans le bus,
 - la destination est indiquée sous certaines conditions (lignes à antennes, service partiel)
 - des messages de service peuvent être diffusés.

Les informations ligne, destination, prochain arrêt et messages de service seront également diffusés par l'intermédiaire d'un afficheur visuel. Au vu des contraintes imposées par l'arrêté sur les hauteurs de caractères (50mm pour les majuscules, 30mm pour les minuscules), des journaux lumineux de bord seront installés dans chaque véhicule, à l'avant du bus (en vue des emplacements PMR).

Le doublage sonore de l'Information Voyageur au sol sera expérimenté sur une dizaine de Bornes d'Information Voyageur représentatives. L'évaluation portera notamment sur l'utilisation du dispositif, et la nuisance auprès des riverains.

Les Bornes et le système seront conçus pour être évolutifs et pouvoir accueillir des fonctionnalités de sonorisation de l'information aux points d'arrêt pour les voyageurs déficients visuels suite aux expérimentations en cours pour tester les différentes solutions techniques.

- Gestion des correspondances avec les modes lourds et les autres réseaux:

Une gestion plus efficace de l'information sur les correspondances fait partie des objectifs majeurs du SDIV.

Ainsi lorsqu'il existe des perturbations sur des modes lourds avec lesquels les lignes sont en correspondances, un enjeu fort est d'informer les voyageurs au plus tôt à la montée dans le bus.

Le système central sera en permanence en connexion avec le système Infogare de la SNCF, ce qui permettra d'annoncer en temps réel dans les véhicules à l'approche d'une gare :

- Les prochains départs de trains de la gare, pour les lignes RER et Transilien,
- Les messages de perturbation de la SNCF relatifs à la gare desservie.

Le dispositif d'information dans les bus permettra également d'informer les voyageurs des correspondances avec les autres lignes de bus (dans certains cas de figure pré définis dans le système).

Lorsque la gare concernée bénéficie d'une desserte de trains importante, on privilégiera l'installation d'un écran dynamique TFT dans les bus standards des lignes concernées (deux dans les bus articulés).



Exemple d'affichage de correspondances train

Le système sera enrichi par la prise en compte de la correspondance garantie, en particulier sur les derniers services.

- Intermodalité :

Le système déployé par les CIF intègre les préconisations du SDIV en termes d'échanges de données. Ainsi, le SI Keolis IDF Nord, en s'appuyant sur le protocole SIRI Profil Ile de France défini par le STIF, est en mesure de diffuser ses informations aux systèmes en ayant fait la demande, ou de recevoir et afficher des informations issues d'autres transporteurs.

- Information voyageur en gare et pôle d'échange :

Les pôles d'échange du SEAPFA (gares de Sevrans Beaudottes, du Vert Galant, du Parc des Expositions, et d'Aulnay sous Bois) sont desservis par les réseaux CIF de Seine-St-Denis et de Seine-et-Marne. L'équipement définitif de ces pôles ne fait pas partie du projet.

- La gare du Vert Galant est en cours d'équipement d'un Système d'Information Voyageur en gare. Les données des lignes CIF desservant le pôle d'échange seront mises à disposition du SIV gare.
- Les arrêts CIF des gares d'Aulnay sous Bois, du Parc des Expositions, et de Sevrans Beaudottes seront équipés de BIV dans l'attente du déploiement d'un système d'Information Voyageur dans ces gares (avec éventuellement dépose et réutilisation du matériel lorsque ces systèmes seront mis en place).

- Information à distance :

Le SIV de Keolis IDF Nord permettra de fournir un certain nombre de services d'information à distance :

- **Services de consultation d'horaires et de messagerie de ligne :**
 - Serveur Vocal Interactif,
 - Internet mobile (Wap),
 - Internet,
 - SMS+ (système de requête),
 - Widget (mini-application pour ordinateur personnel).
- **Services d'envoi de messages de perturbation :**
 - SMS
 - Email

Les informations diffusées sont de façon générale identiques à celles des bornes d'information voyageurs (temps d'attente / heures de passage, messages de perturbation, messages commerciaux), les modes de diffusion aux clients étant définis par des procédures internes permettant d'adapter le contenu au support de diffusion et de fournir une information adaptée.

Il a été mis en œuvre avec succès sur plusieurs réseaux Keolis, dont le réseau Phébus (Versailles) pour les envois de SMS / eMail en cas de perturbations.

Ce type de service doit être mis en place avec soin de façon à ne pas générer de surcoût pour l'exploitant (trop nombreux SMS) et pour chaque client ne pas envoyer trop de messages. Il est ainsi limité à des lignes disposant de peu d'offre ou d'horaires très contraints (ex : lignes à desserte scolaire) et sur lesquelles un grand retard ou un service non assuré a des conséquences importantes sur le trajet du client. En conséquence le service pourra être mis en place à titre expérimental dans les réseaux de façon à bien dimensionner l'offre de service.

2 – 2 Les principes techniques :

L'architecture générale mise en œuvre se base sur un PC central mutualisé pour l'ensemble du pôle IDF Nord, qui permettra d'assurer la gestion de l'information voyageurs en temps réel.

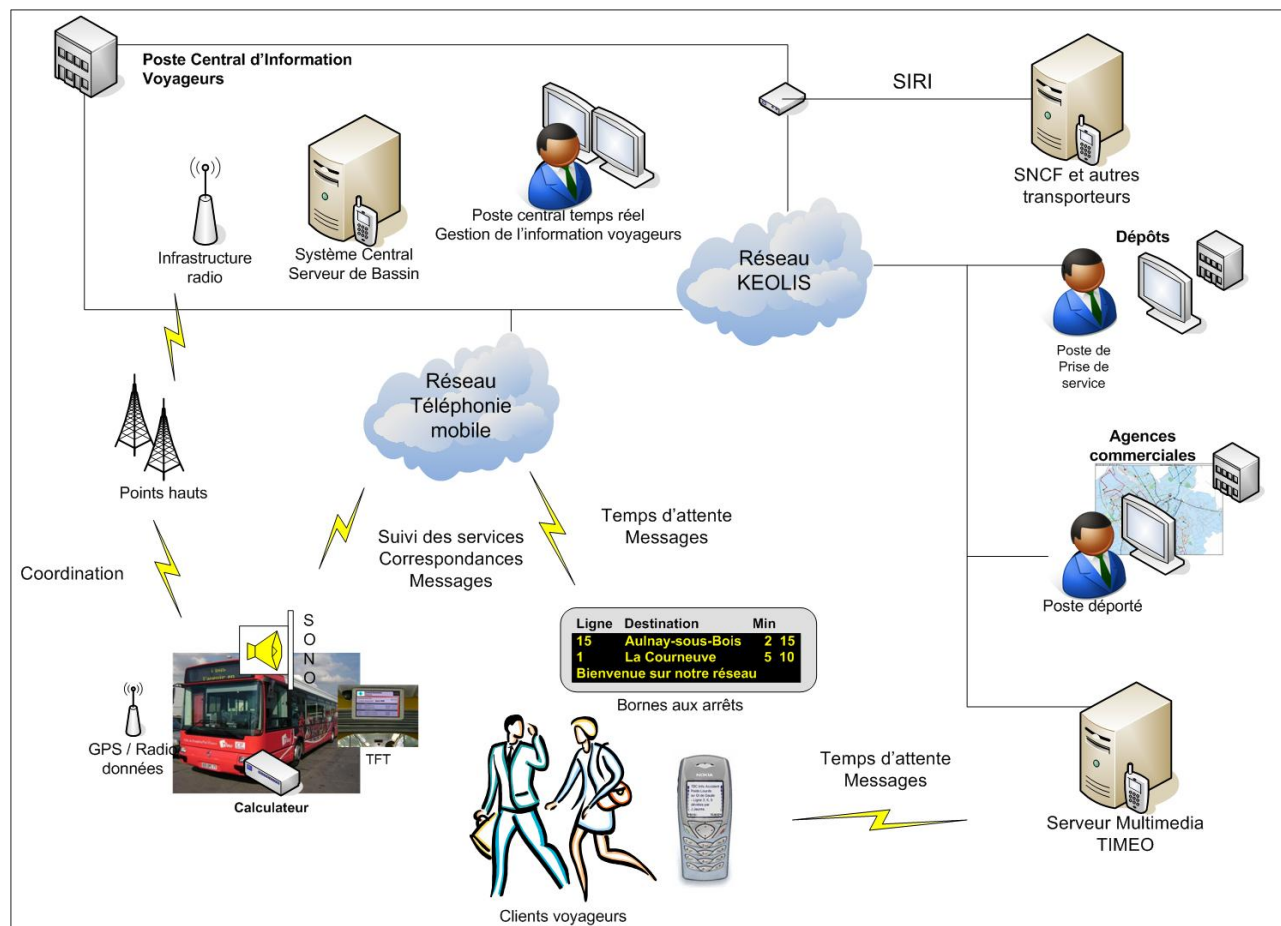


Schéma général du système de bassin du pôle IDF Nord

Le système se compose des éléments suivants :

- Un PC centralisé de gestion de l'information voyageur équipé de postes opérateurs temps réel. Les postes assurent :
 - Le suivi des avances / retard des véhicules en ligne et la détection de perturbations en temps réel,
 - La diffusion auprès des clients sur les différents supports d'information voyageurs,
 - Le suivi des correspondances bus / train (ou éventuellement bus / bus avec d'autres réseaux notamment),
 - La gestion des correspondances garanties.

Ce PC central d'information voyageurs est mutualisé avec le PC Sécurité, et supervisera à terme l'ensemble de l'exploitation du pôle IDF Nord regroupant les centres de Tremblay, Goussainville, et Dammartin pour les CIF, et le centre de Bernes s/ Oise pour KVO.

- Un système de radio phonie performant permettant d'assurer une bonne gestion des perturbations et des correspondances,
- De postes déportés temps réel en agence commerciale :
 - les agents bénéficieront d'une vue des perturbations du réseau et des heures de passages des véhicules de façon à informer directement les clients,

- les agents pourront programmer des messages d'information voyageurs (information circonstanciée essentiellement).
- D'équipements embarqués :
 - D'un pupitre conducteur qui permet de visualiser les avances / retards, d'informer les clients sur des perturbations en cours, et de suivre le déroulement des correspondances train / bus,
 - D'un dispositif d'annonces sonores en temps réel,
 - D'un dispositif d'affichage visuel en temps réel (bandeau lumineux ou écran vidéo).
- Une connexion au système Infogare NG de la SNCF (pour les gares qui en disposent) pour assurer la récupération des informations temps réel Transilien (horaires de passage en gares et informations de perturbation)
- Une ou plusieurs connexions avec d'autres systèmes d'information voyageurs, notamment pour assurer le partage d'afficheurs soit sur le réseau concerné, soit vers des réseaux externes.
- Une connexion vers le SIV multimédia de Keolis appelé TIMEO.

Les serveurs du système central seront mis en oeuvre en étant dimensionnés et conçus pour absorber l'ensemble de l'activité du pôle Keolis IDF Nord et permettre un fonctionnement en mode multi-exploitants.

L'ensemble des interfaces du système central est mis en oeuvre dans le cadre du présent programme ; le système fourni sera compatible « SIRI Profil IDF ».

L'ensemble des communications entre les composants et utilisateurs du système sont assurées par :

- Un réseau Radio (2RP ou 3RP) pour la phonie et les appels de détresse
- Le réseau GPRS d'un opérateur pour les transmissions de données
- Le réseau informatique Keolis

Le réseau radio privé et le réseau opéré peuvent prendre le relai l'un de l'autre pour certaines communications sensibles (appels de détresse) en cas de dysfonctionnement d'un des réseaux.

2 – 3 : La gestion de projet :

La construction et la mise au point du système dans le cadre de la 1^{ère} phase du programme nécessite un effort de gestion de projet plus important et sur une durée plus longue que les phases suivantes. Ainsi le coût de la gestion de projet est pris égal à 15% des coûts d'investissement du projet dans la 1^{ère} phase du projet et sera ramené à 12% dans les phases ultérieures.

2 – 4 l'évaluation :

Le présent programme fera l'objet d'une évaluation lors de la mise en oeuvre du système, basée sur des enquêtes voyageurs ainsi que des retours d'utilisation des équipes du centre de Tremblay.

Cette étude portera sur :

- La satisfaction client (notamment au travers du suivi des réclamations)
- Le bon fonctionnement des équipements (conditions d'exploitation : disponibilité, panne, interopérabilité)
- Rapport qualité/coût de maintenance

- Amélioration de l'exploitation globale des lignes
- Les enjeux technologiques.

Cette évaluation s'inscrira dans le cadre de la convention liant le STIF et le transporteur, qui précisera les critères d'évaluation.

Le présent programme fera également l'objet d'un retour d'expérience sur les difficultés rencontrés en particulier dans la mise en œuvre de la norme SIRI vis-à-vis du SDTR.

Ce bilan permettra en outre d'évaluer l'impact des écrans dynamiques TFT déployés dans le cadre d'une expérimentation sur les 4 lignes à fort trafic du réseau.

2 – 5 : la communication :

La communication se fera à l'initiative des CIF qui répondra aussi à toute sollicitation du STIF s'il désire communiquer sur ce thème. Toute action de communication veillera à inscrire ou citer le STIF en tant que financeur et porteur du projet dans le cadre du SDIV, et notamment par l'apposition du logo STIF.

Toute action de communication, quel que soit le support physique ou virtuel (affiche, communiqué de presse, brochure, etc.), doit faire l'objet d'une information et d'une validation auprès du STIF.

Le STIF doit donner son « Bon A Tirer » sur le document sur lequel figure son logo.

Les documents à valider sont transmis au STIF dans un délai suffisant pour pouvoir prendre en compte les modifications souhaitées par les CIF, soit deux semaines ouvrées avant la date limite d'envoi du bon à tirer par les CIF pour les actions de type campagnes d'affichage ou émissions de brochures et d'une semaine ouvrée avant la date limite d'envoi du bon à tirer par les CIF pour les autres actions de type « lettre d'information » et communiqués de presse.

La validation du STIF (Direction de l'Exploitation) se fera dans ce même délai par courrier électronique.

3 – COUT DE L'OPERATION – MAINTENANCE – DELAIS

3 – 1 : Coût de l'opération :

Le coût total de l'opération représente un montant de 2 297 680 € HT.

La subvention du STIF représente 100% du montant subventionnable, soit la totalité des 2 297 680 € HT

Le coût se décompose comme suit :

- Information dans les véhicules : 507 900 €, soit :
 - Véhicules standard :
 - Information sonore intérieure et extérieure : 197 500 € (soit 2 500 € X 79)
 - Information visuelle TFT dièdre et JLB 2 lignes : 117 600 € (soit 4 900 € X 24)
 - Information visuelle JLB 2 lignes : 44 000 € (soit 800 € X 55)
 - Véhicules articulés :
 - Information sonore intérieure et extérieure : 51 200 € (soit 3 200 € X 16)
 - Information visuelle TFT dièdre – TFT – JLB : 96 000 € (soit 6 400 X 15)
 - Information visuelle JLB 2 lignes : 1 600 € (soit 1600 € X 1)
- Information aux points d'arrêt : 674 000 €, soit :
 - Points d'arrêt ½ lignes : 307 400 € (soit 5 800 € X 53)
 - Points d'arrêt ¾ lignes : 297 600 € (soit 6 200 € X 48)
 - Points d'arrêt ½ lignes avec doublage sonore (expérimentation) : 34 000 € (soit 6 800 € X 5)
 - Points d'arrêt ¾ lignes avec doublage sonore (expérimentation) : 35 000 € (soit 7 000 € X 5)

- Système central, licences et interfaces : 687 000 €
 - Infrastructures systèmes (serveur, logiciels, ..) : 397 000 €
 - Interfaces (infogare, gare Vert Galant, girouettes,..) : 140 000 €
 - Installation, mise en œuvre : 150 000 €

- Gestion de projets et aléas : 428 780 €
 - Gestion de projet : 280 335 €
 - Evaluation : 30 000 €
 - Etude radio : 20 000 €
 - Communication : 5 000 €
 - Aléas : 93 445 €

3 – 2 : Coûts d'exploitation prévisionnels :

L'impact budgétaire de l'exploitation du système se décompose entre les coûts directs d'exploitation (maintenance matériels, logiciels, support technique, communications...) et les coûts de gestion en personnel.

Les coûts directs d'exploitation annuels sont estimés à 10% du coût du projet (hors gestion de projet et aléas) soit 190 000 €.

Les coûts de gestion du personnel sont difficilement évaluables, car ils évoluent en fonction de l'offre gérée par les transporteurs et de l'organisation choisie à terme pour assurer la gestion de l'IV.

3 – 3 : Délais – Calendrier prévisionnel des appels de fond :

Le tableau ci-dessous présente le plan de financement du projet par tranche de 6 mois (sur une durée de deux ans à compter du début de projet).

	Planning	
Lancement	1 S09	5%
Spécifications détaillées validées et approvisionnements lancés	2S09	30%
Site pilote	1S10	35%
Fin du déploiement et réception	2S10	30%

Liste des lignes des CIF du centre de Tremblay équipées de SIV :

Ligne	Vocation	TRAFIC JOUR	VOCATION	Type dominant de véhicules	Type de supports
15	MOBILIEN	15689	Multivocations	Autobus articulé	TFTdièdre, TFT, JLB
1	structurante	5309	Multivocations	Autobus standard	TFTdièdre, JLB
T'Bus	structurante	3912	Multivocations	Autobus standard	TFTdièdre, JLB
45	structurante	2011	Multivocations	Autobus standard	TFTdièdre, JLB
39	PLV	1064	Rabatement SNCF	Autobus standard	JLB double (lignes de plus de 20 caractères)
43	PLV	743	Multivocations	Autobus standard	
349	ligne importante	1278	Rabatement SNCF	Autobus standard	
93	MOBILIEN	339	Multivocations	Autocar	
16	ligne importante	1882	Multivocations	Autobus standard	
217	ligne importante	1616	Rabatement SNCF	Autobus standard	
218_221	ligne importante	1150	Rabatement SNCF	Autobus standard	
13	autre ligne	633	Multivocations	Autocar	
23	autre ligne		Rabatement SNCF	Autobus	
3	autre ligne	718	Rabatement SNCF	Autobus standard	
44	autre ligne	1164	Rabatement SNCF	Autobus standard	
116	autre ligne	851	Scolaire	Autobus standard	
22	autre ligne	528	Scolaire	Autocar	
71	autre ligne	493	Rabatement SNCF	Autobus moyenne ca	
47	autre ligne	255	Scolaire	Autocar	
20	autre ligne	168	Multivocations	Autocar	
19	autre ligne	114	Multivocations	Autocar	
Allobus Tremblay			TAD	Minicar	
Allobus 77			TAD	Minicar	

Liste des arrêts commerciaux sur le territoire du SEAPFA à équiper.

Commune	Arrêt Commercial	Nb BIV	Critère(s) de choix	Nb de lignes d'affichage
AULNAY SOUS BOIS	AMBOURGET CIMETIERE	2	+ 50 montées jours	3
	ANATOLE FRANCE	2	+ 50 montées jours	2
	ARTS	2	+ 50 montées jours	2
	CALMETTE ET GUERIN	1	+ 50 montées jours	2 (avec TRA)
	CITROEN VISITEURS	2	Mobilien	1
	CITROEN PRODUCTION	2	Mobilien	1
	FLEMING	1	+ 50 montées jours	2 (avec TRA)
	GROS SAULE	2	+ 50 montées jours	4
	HLM	1	+ 50 montées jours	2
	LAPIN SAUTE	2	+ 50 montées jours	2
	MONDOR	0	+ 50 montées jours	1
	PARE	1	+ 50 montées jours	3
	PARINOR L ARMAND	2	+ 50 montées jours et Mobilien	1
	RER AULNAY SOUS BOIS	1	+ 50 montées jours	1
	SAVIGNY	1	+ 50 montées jours	3
	SOLEIL LEVANT	2	+ 50 montées jours	3 (avec TRA)
ST PAUL (*)	3	+ 50 montées jours	1	
LE BLANC MESNIL	BARBUSSE	2	+ 50 montées jours	2 (avec TRA)
	EGLISE	2	+ 50 montées jours avec trafic TRA	2 (avec TRA)

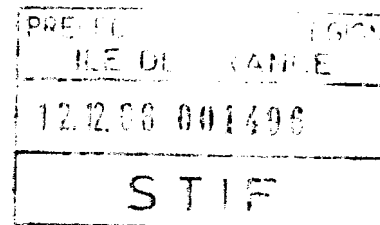
	PEGOUD	2	+ 50 montées jours avec trafic TRA	2 (avec TRA)
	LE PARC	2	Développement prévu	2 (avec TRA)
	LA VICTOIRE	2	Développement prévu	2 (avec TRA)
	PASTEUR	2	Développement prévu	2 (avec TRA)
	STADE	2	+ 50 montées jours avec trafic TRA	2 (avec TRA)
SEVRAN	SEVRAN BEAUDOTTES RER	6	+ 50 montées jours	1
TREMBLAY EN FRANCE	BLUM	2	+ 50 montées jours	3
	BROSSOLETTE	2	+ 50 montées jours	3
	CITE DES DOUANIERES	2	+ 50 montées jours	2
	COTTAGE LYCEE	1	+ 50 montées jours	2
	cours de la REPUBLIQUE	2	+ 50 montées jours	3 (avec TRA)
	CRUPPET	2	+ 50 montées jours	4 (avec TRA)
	IUT	2	+ 50 montées jours	3 (avec TRA)
	JAURES	1	+ 50 montées jours	3
	LA PAIX	2	+ 50 montées jours	2
	LENINE=> RESISTANCE	2	+ 50 montées jours	3
	LEP BOUCHER	1	+ 50 montées jours	1
	LES MERISIERS	2	+ 50 montées jours	3
	MAISON DE RETRAITE	2	+ 50 montées jours	1
	MARGUILLIERS	2	+ 50 montées jours	6 (avec TRA et 9502)
	MERMOZ	0	+ 50 montées jours	2
	PLACE A. THOMAS	1	Développement prévu	2 (avec TRA)
	PETITS PONTS	0	+ 50 montées jours	1
	RONCARD	0	+ 50 montées jours	2
	RUE DE LA BELLE BORNE	1	+ 50 montées jours	1
	RUE DE LA JEUNE FILLE	2	+ 50 montées jours	1
VILLEPINTE	4 TOURS	2	+ 50 montées jours	3
	BEC SALE	2	+ 50 montées jours	3
	BRASSENS	2	+ 50 montées jours	3
	CLOS MONTCELEUX	2	+ 50 montées jours	4 (avec TRA)
	ESPACE V	2	+ 50 montées jours	2
	FONTAINE MALLET (*)	2	Développement prévu	3 (avec TRA)
	G SACHET (*)	2	Développement prévu	3 (avec TRA)
	HOPITAL BALLANGER	2	+ 50 montées jours	1
	LABE	2	+ 50 montées jours	1
	LAURENCIN	1	+ 50 montées jours	1
	LECLERC	2	+ 50 montées jours	3
	LYCEE ROSTAND	1	+ 50 montées jours	4
	MALRAUX	2	+ 50 montées jours	3
	MASSENET (*)	2	Développement prévu	3 (avec TRA)
	LES MOUSSEUX (*)	2	Développement prévu	3 (avec TRA)
	PARC DE LA NOUE (*)	3	+ 50 montées jours	3 ou 2 (avec

			TRA)
PARC DES EXPOSITIONS RER	1	+ 50 montées jours	3 (avec TRA)
RUE DE SEVRAN	2	+ 50 montées jours	4 (avec TRA)
TOCQUEVILLE	0	+ 50 montées jours	1
VERCORS	1	+ 50 montées jours	3
VERT GALANT RER	0	+ 50 montées jours	6 (plus TRA)

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2008/0933

Séance du 10 décembre 2008



**AVANT-PROJET RELATIF A LA CREATION DU POLE INTERMODAL
DE POMPADOUR**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France,
- VU** le contrat de Projets Etat- Région Ile-de-France 2007-2013, signé le 23 mars 2007,
- VU** la décision du conseil du STIF n° 7755 du 11 juillet 2003 relative à l'approbation du schéma de principe du projet de pôle intermodal de Pompadour ;
- VU** le rapport n° 2008/0933,
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 8 décembre 2008, et de la commission économique et tarifaire du 5 décembre 2008

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : l'avant-projet relatif à la création du pôle intermodal de Pompadour, annexé à la présente délibération, est approuvé pour un montant de 37,193 M€ HT aux conditions économiques de janvier 2006.

ARTICLE 2 : la SNCF, RFF, le Conseil Général du Val-de-Marne et la RATP sont désignés maîtres d'ouvrage. La SNCF est désignée maître d'ouvrage coordinateur du projet.

ARTICLE 3 : les maîtres d'ouvrage sont invités à engager les travaux, dans le respect des dispositions réglementaires, dans les meilleurs délais pour permettre une mise en service fin 2013.

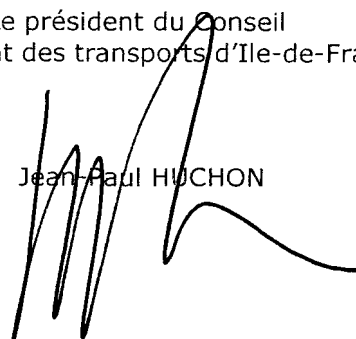
ARTICLE 4 : la convention de financement, élaborée entre la SNCF, RFF, le Conseil Général du Val-de-Marne, la RATP, l'Etat, la Région Ile-de-France et le STIF, annexée à la présente délibération, est approuvée.

ARTICLE 5 : la directrice générale du STIF est habilitée à signer ladite convention et à prendre toutes les mesures nécessaires pour son exécution.

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 régissant les rapports entre
les financeurs, les maîtres d'ouvrage et le Syndicat des Transports d'Île-de-
France, relative à la réalisation de l'opération**

POLE INTERMODAL DE POMPADOUR

*_**_*_*_*_*_*_*_*_*

VERSION	DATE	ORIGINE	COMMENTAIRES
V0	15/09/2008	M. KERBRAT / R. LIBERMAN	CREATION
V0.01	02/09/2008	R.KAIL	RFF
V0.02	09/10/2008	R.KAIL	RFF
V0.03	13/10/2008	M. KERBRAT	STIF
V0.03	13/10/2008	JD. VANDENBERGHE	SNCF
V1.01	15/10/2008	R. LIBERMAN	STIF
V1.02	20/10/2008	R. LIBERMAN	STIF
V2.01	27/10/2008	R. LIBERMAN	STIF
V2.02	30/10/2008	JDV ET JLP	SNCF
V2.02	03/11/2008	R.KAIL	RFF
V2.03	05/11/2008	R. LIBERMAN	STIF
V2.03	05/11/2008	JD VANDENBERGHE	SNCF
V2.04	06/11/2008	R. LIBERMAN	STIF
V3.01	06/11/2008	R. LIBERMAN	STIF
V3.02	17/11/2008	R.KAIL	RFF
V4.01	20/11/2008	R. LIBERMAN	STIF
V4.02	21/11/2008	N. ROLLAND	RIF
V4.03	25/11/2008	R. LIBERMAN	STIF
V4.04	27/11/2008	R. LIBERMAN	STIF
V4.05	28/11/2008	R. LIBERMAN	STIF

ENTRE LES FINANCEURS, LES MAITRES D'OUVRAGE ET LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE-DE-FRANCE

En premier lieu,

L'État, représenté par le Préfet de la Région d'Île-de-France, Préfet de Paris, Daniel CANEPA,

La Région d'Île-de-France, représentée par son Président, Jean-Paul HUCHON, dûment mandaté par délibération n° du,

Le Département du Val-de-Marne, représenté par son Président, Christian FAVIER, dûment mandaté par délibération n° du,

Ci-après désignés par les financeurs.

En deuxième lieu,

Le Département du Val-de-Marne, représenté par son Président, Christian FAVIER, dûment mandaté par délibération n° du,

La R.A.T.P., Régie Autonome des Transports Parisiens, Établissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC) inscrit au registre de commerce de Paris sous le numéro RCS B775663438, dont le siège est à Paris 12^{ème}, 54 quai de la Râpée, représentée par son Président Directeur Général, Pierre MONGIN, ci-après dénommée « la RATP »,

La S.N.C.F., la Société Nationale des Chemins de Fer Français, établissement public à caractère industriel et commercial, inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-552 049 447, dont le siège est à Paris 14^{ème}, 34 rue du Commandant Mouchotte, représentée par son Président Directeur Général, Guillaume PEPY, ci-après dénommée « la SNCF »,

Réseau Ferré de France (RFF), établissement public à caractère industriel et commercial, inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B.412 280 737, dont le siège est à Paris 13^{ème}, 92 avenue de France, représenté par son Directeur Général Adjoint Finances et Achats, Patrick PERSUY, ci-après dénommé « R.F.F. »,

Ci-après désignés par les maîtres d'ouvrage ou MOA.

En troisième lieu,

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est au 11, avenue de Villars - 75007 PARIS, représenté par sa Directrice Générale, Sophie MOUGARD, en vertu de la délibération du Conseil du 10 décembre 2008,

Ci-après désigné par le STIF ou l'autorité organisatrice.

VU les Contrats de Plan État / Région d'Île-de-France 1994-1999 et 2000 - 2006 signés respectivement les 20 juillet 1994 et 18 mai 2000,

VU le Contrat de projets État / Région Île-de-France 2007-2013 signé le 23 mars 2007,

VU le schéma de principe de l'opération du « Pôle intermodal de Pompadour » approuvé par le Conseil du STIF le 11 juillet 2003,

VU l'avant-projet de l'opération du « Pôle intermodal de Pompadour » approuvé par le Conseil du STIF le 10 décembre 2008,

VU la convention entre les maîtres d'ouvrage relative aux modalités de pilotage du projet signée le 26 avril 2004 par le Président Directeur Général de la RATP, le Président Directeur Général de la SNCF, le Directeur du Développement de RFF et le Président du Conseil Général du Val-de-Marne.

Il est précisé et convenu ce qui suit :

Sommaire

Article 1. Objet de la convention.....	5
Article 2. Désignation et coordination des maîtres d'ouvrage.....	6
Article 3. Responsabilités des maîtres d'ouvrage et du maître d'ouvrage coordinateur.....	6
3.1. <i>Maîtres d'ouvrage.....</i>	6
3.1.1 – <i>Périmètre de maîtrise d'ouvrage de RFF</i>	7
3.1.2 – <i>Périmètre de maîtrise d'ouvrage de la SNCF.....</i>	7
3.1.3 – <i>Périmètre de maîtrise d'ouvrage du Département du Val-de-Marne</i>	7
3.1.4 – <i>Périmètre de maîtrise d'ouvrage de la RATP.....</i>	7
3.2. <i>Maître d'ouvrage coordinateur</i>	7
Article 4. Délai et calendrier de réalisation	8
Article 5. Estimation des dépenses de l'opération coûts d'objectif de chaque maître d'ouvrage	8
5.1. <i>Estimation des dépenses</i>	8
5.2. <i>Base de comparaison des coûts</i>	9
5.3. <i>Coût d'objectif de RFF</i>	9
5.4. <i>Coût d'objectif de la SNCF.....</i>	10
5.5. <i>Coût d'objectif du Département du Val-de-Marne.....</i>	10
5.6. <i>Coût d'objectif de la RATP</i>	11
Article 6. Financement de L'opération	11
6.1. <i>Engagement des financeurs</i>	11
6.2. <i>Plan de financement de l'opération.....</i>	12
6.3. <i>Ajustements dans la mise en place des financements</i>	13
Article 7. Échéanciers financiers de l'opération.....	13
7.1. <i>Échéancier des autorisations de programme</i>	13
7.2. <i>Échéancier des dépenses des maîtres d'ouvrage</i>	13
7.3. <i>Ajustement des échéanciers.....</i>	13
Article 8. Modalités d'attribution des autorisations de programme et des crédits de paiement	14

8.1. Autorisations d'engagement.....	14
8.2. Crédits de paiement.....	14
8.3. Versement et règlement.....	14
8.4. Bénéficiaires.....	14
Article 9. Comité de suivi de l'opération	15
Article 10. Mesures destinées à faciliter le suivi.....	16
10.1. Comptabilité de l'opération.....	16
10.2. Information	16
10.3. Suivi de la maîtrise d'ouvrage.....	16
10.4. Intervention d'experts.....	17
Article 11. Modification de l'avant-projet.....	17
Article 12. Définition et gestion des écarts	18
12.1. Contrôle du respect des coûts d'objectif de chaque maître d'ouvrage	18
12.2. Modalités de modification du coût d'objectif	18
12.3. Modalités de modification des délais	19
12.4. Clause d'intéressement sur le respect du coût d'objectif.....	19
Article 13. Achèvement des travaux	20
Article 14. Bilan physique et financier	20
Article 15. Évaluation socio-economique	20
Article 16. Publicité - communication	21
Article 17. Modification de la convention	21
Article 18. Règlements des différends.....	21
Article 19. Résiliation de la convention	21
Article 20. Date d'effet et durée de la convention	22
ANNEXES.....	24

Préambule

Le projet du « Pôle Intermodal de Pompadour » a fait l'objet d'une inscription aux Contrats de Plan Etat-Région 1994-1999 et 2000-2006. Ce projet a été repris dans le Contrat de Projets 2007-2013 (Grand Projet 5 « Contribuer à l'accessibilité ») pour un montant de 13,30 M€ aux conditions économiques de janvier 2006 (CE 01/2006).

Le projet consiste à créer au carrefour des communes de Créteil, Valenton et Choisy-le-Roi, à proximité du carrefour Pompadour, un pôle intermodal, point de maillage entre le RER D, le Trans Val-de-Marne (reliant le RER B-La Croix de Berny au RER A -Saint Maur) et le futur TCSP Pompadour-Sucy-Bonneuil dont la mise en service est prévue en 2011, en déplaçant la gare existante RER D de Villeneuve-Prairie vers la RNIL 186.

Le projet de pôle Pompadour est en synergie avec le projet de renfort d'offre et de fiabilisation de la ligne D du RER (schéma directeur du RER D).

Ce projet participe au développement urbain et économique du secteur.

Il permet d'améliorer l'accès au Parc Inter-Départemental des Sports et aux différentes zones d'activités avoisinantes.

Cette opération a fait l'objet de l'avant-projet (AVP) visé ci-dessus. Celui-ci est consultable au STIF, auprès des maîtres d'ouvrage et des financeurs.

L'avant-projet précise le coût d'objectif de l'opération. Le montant total de l'opération, réévalué, validé par les maîtres d'ouvrage, les financeurs et le STIF, est de **37,193 M€¹** aux conditions économiques de janvier 2006 (CE 01/2006).

Le financement du projet au coût d'objectif indiqué ci-dessus s'obtient comme suit :

- État :	6,079M€	(16,34%)
- Région Île-de-France :	24,114 M€	(64,83%)
- Département du Val-de-Marne :	7,000 M€	(18,82%)

Le Parc Interdépartemental des Sports de Paris/ Val-de-Marne contribue à la réalisation du projet par la cession à titre gratuit des emprises foncières nécessaires à la réalisation de l'opération.

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

L'objet de la présente convention est de définir les engagements réciproques des parties concernant les conditions techniques et financières pour les études et la réalisation de l'opération : « Pôle intermodal de Pompadour ».

La présente convention fixe notamment le coût d'objectif sur lequel chacun des maîtres d'ouvrage s'engage, dans la limite des éléments définis dans l'avant-projet visé ci-dessus.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés à l'opération objet de la présente convention la dénomination unique suivante :

« Pôle intermodal de Pompadour »

¹ Dont financements affectés à l'opération dans le cadre des CPER précédents de 2,280 M€ (CE 01/06) ; 1,079 M€ pour l'Etat et 1,201 M€ pour la Région.

ARTICLE 2. DESIGNATION ET COORDINATION DES MAITRES D'OUVRAGE

Par sa décision numéro 7755 du 11 juillet 2003, approuvant le schéma de principe de l'opération le STIF a proposé que les maîtres d'ouvrage de l'opération soient : la SNCF, RFF, la RATP, et la Direction Départementale de l'Equipement du Val-de-Marne.

Par convention cadre signée le 26 avril 2004 entre la SNCF, RFF, la RATP, et la Direction Départementale de l'Equipement du Val-de-Marne, les maîtres d'ouvrage de l'opération sont la SNCF, RFF, la RATP, et la Direction Départementale de l'Equipement du Val-de-Marne. La SNCF est désignée comme maître d'ouvrage coordinateur pour mener à son terme l'avant-projet du pôle intermodal de Pompadour.

Par l'arrêté 2005/4965 du 21 décembre 2005 constatant le transfert des routes nationales au Département du Val-de-Marne, la route RN 186 est devenue départementale depuis le 1er janvier 2006, et le Département du Val-de-Marne bénéficiaire des droits et obligations qui existaient fin 2005 au bénéfice de l'Etat.

A ce titre, le Département du Val-de-Marne est devenu maître d'ouvrage des aménagements en lieu et place de la Direction Départementale de l'Equipement.

Leurs périmètres respectifs de maîtrise d'ouvrage sont décrits à l'article 3.

ARTICLE 3. RESPONSABILITES DES MAITRES D'OUVRAGE ET DU MAITRE D'OUVRAGE COORDINATEUR

3.1. Maîtres d'ouvrage

La responsabilité des maîtres d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP. Les maîtres d'ouvrage sont notamment responsables de la conception du système et des ouvrages qui le composent, tel que défini dans le dossier d'avant-projet approuvé par Conseil du STIF du 10 décembre 2008.

En tant que maîtres d'ouvrage, le Département du Val-de-Marne, la SNCF, RFF et la RATP sont notamment responsables, chacun dans la limite de leur périmètre d'action et sous réserve de la mise en place des financements correspondants :

- du respect des délais fixés à l'Article 4 et du coût d'objectif défini à l'Article 5,
- du suivi des dépenses et notamment de leur échelonnement fixé à l'Article 7.

Les opérations communes au Département du Val-de-Marne, la SNCF, RFF et la RATP, réalisées sous maîtrise d'ouvrage d'un ou deux des partenaires, engagent la responsabilité des quatre maîtres d'ouvrage. Il s'agit notamment des frais administratifs communs (élaboration de dossier, reprographie...), archéologie préventive, OPC, maîtrise d'œuvre de coordination, communication. Une convention d'organisation visée ci-dessus, organise les rapports entre maîtres d'ouvrage et fixe notamment les modalités de prise en charge de ces dépenses communes.

Chaque maître d'ouvrage s'engage à apporter les éléments qui le concernent pour que le maître d'ouvrage coordinateur puisse exercer la mission qui lui est dévolue.

L'Annexe 5 fixe précisément les périmètres de maîtrise d'ouvrage et de propriété.

Compte-tenu de l'ensemble de ces éléments, les périmètres des quatre maîtres d'ouvrage se décomposent comme suit.

3.1.1 – Périmètre de maîtrise d’ouvrage de RFF

En application du décret 97-444 du 5 mai 1997, RFF est maître d’ouvrage de l’ensemble des aménagements ferroviaires (signalisation, caténaires, génie civil, voie), du quai central, des ouvrages d’art à créer ou modifier dans l’emprise du réseau ferré national, de la plateforme de distribution du quai et des circulations verticales d’accès au quai central (un ascenseur, un escalier mécanique, trois escaliers fixes), du dévoiement des réseaux secs et humides nécessaires à l’implantation de la plateforme ferroviaire sous l’emprise du chemin des bœufs.

Pour la réalisation de la plateforme de distribution et les circulations verticales d’accès au quai ferroviaire mentionnées ci-dessus, RFF transfère sa maîtrise d’ouvrage à la SNCF en application de l’article 2-2 de la loi MOP (Maîtrise d’Ouvrage Unique). Une convention de maîtrise d’ouvrage unique régissant les modalités de ce transfert est en cours d’élaboration.

3.1.2 – Périmètre de maîtrise d’ouvrage de la SNCF

En application du décret 2005-664 du 10 juin 2005, le STIF désigne la SNCF maître d’ouvrage du bâtiment voyageurs, des circulations verticales d’accès au bâtiment voyageurs depuis le chemin des bœufs (un escalier fixe, un ascenseur), de la passerelle de correspondance entre la gare et la station TVM de la RNIL 186 franchissant la RNIL 186.

Au terme des travaux, sera actée avec la SNCF une remise en propriété au STIF de la passerelle piétonne de correspondance entre la gare et la station bus TVM-TCSP implantée sur la RNIL 186 et les circulations verticales d’accès à cette passerelle (au total, quatre escaliers fixes, un ascenseur). Les modalités précises de cette remise seront conventionnellement déterminées entre les parties ultérieurement.

3.1.3 – Périmètre de maîtrise d’ouvrage du Département du Val-de-Marne

En application du décret 2005-664 du 10 juin 2005, le STIF désigne le Département du Val-de-Marne maître d’ouvrage des aménagements de voirie de la RNIL 186, y compris le réaménagement des quais de la station bus TVM/TCSP implantée sur la RNIL 186, et des aménagements de voirie du chemin des bœufs (parvis, position bus, voie de retournement, voirie). Le Département du Val-de-Marne assure en outre la maîtrise d’ouvrage des études et de la réalisation du parvis de la gare

3.1.4 – Périmètre de maîtrise d’ouvrage de la RATP

En application du décret 2005-664 du 10 juin 2005, le STIF désigne la RATP maître d’ouvrage du réaménagement des équipements de la station bus TVM/TCSP « Pompadour » implantée sur la RNIL 186 (mobilier, signalétique, information voyageurs,...).

3.2. Maître d’ouvrage coordinateur

Conformément à l’article 2, la SNCF assume les responsabilités de coordinateur des maîtres d’ouvrage.

Le maître d’ouvrage coordinateur ne se substitue en aucun cas aux différents maîtres d’ouvrage dans les responsabilités propres qui leur incombent et ne peut leur imposer des choix ou des solutions qui relèvent de leurs prérogatives.

Sa mission consiste à rassembler les informations auprès des maîtres d’ouvrage, à identifier, le plus en amont possible, les questions posées par l’articulation des périmètres et par les conditions d’intervention des différents maîtres d’ouvrage, à les formaliser, à susciter les échanges réguliers entre maîtres d’ouvrage pour trouver les réponses à ces questions et/ou à présenter à la médiation du STIF lesdites questions. Il rend compte de l’exercice de cette mission au STIF chargé du contrôle des maîtres d’ouvrage.

Sa mission consiste en particulier à :

- assurer la conduite des procédures administratives communes au projet (dont : concertation, enquête publique, montage de l'AVP pour le Conseil du STIF, mise au point de la convention de financement, etc.) ;
- animer et assurer le secrétariat des instances du projet décrites dans la convention entre les MOA (comités de pilotage, comités de direction, comités de coordination, etc.) ;
- être le rapporteur des MOA devant le comité de suivi prévu à l'article 9 et de faire la synthèse des rapports de différents MOA, en particulier pour le suivi comptable de l'opération ;
- piloter la communication du projet en accord avec les différents partenaires du projet ;
- assurer la mission de CSPS (Coordonnateur de Sécurité et de Protection de la Santé) ;
- coordonner les missions OPC (ordonnancement pilotage et coordination) éventuels des MOA ;
- veiller au respect des délais liés aux procédures des dossiers de sécurité prévus par la réglementation ;
- gérer les interfaces avec les opérations connexes.

ARTICLE 4. DELAI ET CALENDRIER DE REALISATION

La durée prévisionnelle de réalisation globale des travaux et des procédures préalables à la mise en service est fixée à **57 mois** à compter de la notification par le STIF de la présente convention, sous réserve de la mise en place des financements correspondants.

Le calendrier prévisionnel des réalisations, joint en Annexe 1, indique à titre indicatif les événements clés pour chaque lot de travaux, qui apparaissent – au jour de la présente convention – déterminants pour assurer le respect du délai global. Ce planning prévisionnel n'a pas de valeur contractuelle.

Une réunion du comité de suivi de la présente convention sera organisée en fin de phase d'études de projet afin d'assurer la cohérence de planning entre l'opération de création du pôle intermodal de Pompadour et le projet de schéma directeur du RER D, et notamment afin d'examiner la nécessité ou non de réaliser un deuxième quai en gare Pompadour en fonction des réflexions issues du schéma directeur du RER D.

ARTICLE 5. ESTIMATION DES DEPENSES DE L'OPERATION COUTS D'OBJECTIF DE CHAQUE MAITRE D'OUVRAGE .

Sauf indication contraire, les montants ci-dessous sont des montants hors taxes.

5.1. Estimation des dépenses

Les dépenses afférentes à l'ensemble de l'opération sont évaluées aux conditions économiques de l'avant-projet à la date du 1^{er} janvier 2006. Elles comprennent les frais de maîtrise d'ouvrage, de maîtrise d'œuvre et frais de coordination de la maîtrise d'ouvrage. Elles s'élèvent à **37,193 M€ (CE 01/2006)**.

L'estimation de ces dépenses comprend une provision pour aléas et imprévus, déterminée au stade de l'avant-projet et destinée à couvrir un ensemble de petits postes de dépenses non individualisés, et les aléas normaux.

Elle ne comprend pas de provision destinée à couvrir les aléas exceptionnels. Ces aléas sont financés selon les modalités prévues à l'Article 12 ci-après.

Certains éléments, relevant initialement de la responsabilité du Département du Val-de-Marne, ont été intégrés récemment aux périmètres respectifs de maîtrise d'ouvrage de RFF et de la SNCF, sans que ceux-ci aient eu la possibilité d'en valider précisément tous les composants :

- pour le périmètre de RFF, les déviations de réseaux publics et privés sous l'emprise du chemin des bœufs nécessaires au ripage de la future voie 2 bis RFF ;
- pour le périmètre de la SNCF, le tronçon de la passerelle piétonne de correspondance franchissant l'intégralité de la RNIL 186.

Tout dépassement du coût d'objectif lié à ces éléments devra être résolu collectivement en tenant compte de ce contexte, et d'abord par mutualisation d'économies à rechercher sur l'ensemble des périmètres de maîtrise d'ouvrage.

5.2. Base de comparaison des coûts

Pour être comparables, tous les coûts finaux de réalisation doivent être ramenés aux conditions économiques de référence de la présente convention (CE 01/2006) par application des indices professionnels pertinents.

Le choix définitif des indices et de leur pondération éventuelle, sera arrêté en concertation avec les maîtres d'ouvrage, le STIF et les financeurs. A défaut d'accord entre les parties, l'index TP01 sera utilisé.

5.3. Coût d'objectif de RFF

Le coût d'objectif de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage de RFF est fixé à **19,890 M€ (CE 01/2006)** répartis comme suit :

Travaux de voies ferrées et matériels fixes	2,360
Travaux d'ouvrage d'art, quai, assainissement	4,972
Travaux de signalisation	4,862
Travaux de caténaires, énergie électrique, télécommunication	2,918
Frais de maîtrise d'œuvre	2,061
Frais de maîtrise d'ouvrage	0,618
Frais d'études AVP et antérieures	0,754
Frais divers	0,062
Provision pour aléas	1,284
TOTAL	19,890

5.4. Coût d'objectif de la SNCF

Le coût d'objectif de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage de la SNCF est fixé à **13,744 M€ (CE 01/2006)** répartis comme suit :

Travaux bâtiment voyageurs, circulations et passerelle (MOA unique)	6,875
Travaux Energie électrique et télécommunication y compris passerelle (MOA unique)	1,447
Travaux de couverture de plateforme et télécommunication	0,395
Travaux pour permettre la gestion de site sur l'ensemble du pôle	0,268
Frais de maîtrise d'œuvre	1,242
Frais de maîtrise d'ouvrage	0,626
Frais de coordination	0,540
Communication	0,288
Frais d'études antérieures	1,083
Provision pour aléas	0,980
TOTAL	13,744

Ce coût comprend les frais de maîtrise d'ouvrage commun à tous les maîtres d'ouvrages pour un montant de 0,828 M€ (frais de coordination et communication).

Ces frais sont liés à :

- mission de synthèse d'accessibilité sur le pôle ;
- mission de synthèse des réseaux ;
- mission de CSPS ;
- communication ;
- OPC commun.

5.5. Coût d'objectif du Département du Val-de-Marne

Le coût d'objectif de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage du Département du Val-de-Marne est fixé à **3,035 M€ (CE 01/2006)** répartis comme suit :

Travaux	2,385
Frais de maîtrise d'œuvre	0,290
Frais de maîtrise d'ouvrage	0,110
Provision pour aléas	0,250
TOTAL	3,035

5.6. Coût d'objectif de la RATP

Le coût d'objectif de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage de la RATP est fixé à **0,219 M€ (CE 01/2006)** répartis comme suit :

Equipement de la station TVM	0,132
Travaux gestion de site depuis le bâtiment voyageurs	0,037
Frais de maîtrise d'œuvre	0,027
Frais de maîtrise d'ouvrage	0,006
Provision pour aléas	0,017
TOTAL	0,219

ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION

6.1. Engagement des financeurs

La présente convention vaut engagement financier des financeurs pour un coût total de **37,193 M€ (CE 01/2006)**.

L'Etat et la Région ont affecté respectivement à l'opération, au titre des contrats de plan 1994-1999, et 2000-2006 des financements s'élevant (après désaffectation) à 1,079 M€ et 1,201 M€, soit un total de 2,280 M€. Ces financements déjà notifiés sont assimilés à des euros courants et non actualisables.

Le complément de financement de l'opération est assuré sur la base du Contrat de Projets 2007-2013 et d'une participation complémentaire de l'Etat, de la Région et du Département du Val-de-Marne actée à l'occasion de l'élaboration du contrat particulier avec le département du Val-de-Marne.

Un échange de courriers entre les Présidents du Conseil régional et du Conseil général du Val-de-Marne en date des 27 juin 2008 et 23 septembre 2008 témoigne de l'accord intervenu entre la Région et le Département du Val-de-Marne sur cette participation complémentaire.

Les financeurs s'engagent, en tout état de cause, à financer l'opération, selon le plan de financement ci-après, dans la limite de l'article 12.2. « Modalités de modification du coût d'objectif ».

6.2. Plan de financement de l'opération

Le plan de financement de l'opération est le suivant :

CE 01/2006		Financeurs			
		Total	Etat	Région IDF	CG 94
Maîtres d'ouvrage	CPER 1994-1999 et 2000-2006⁽¹⁾				
	SNCF	1,083	0,401	0,682	-
	RFF	0,754	0,540	0,214	-
	RATP	0,138	0,138	0,000	-
	<i>DDE94*</i>	<i>0,305</i>	<i>0,000</i>	<i>0,305</i>	-
	Sous total	2,280	1,079	1,201	-
			47,32%	52,68%	-
	CPER 2007-2013⁽²⁾				
	SNCF	12,661	1,991	9,124	1,547
	RFF	19,136	3,009	13,789	2,337
	RATP	0,081	0,000	0,000	0,081
	CG94	3,035	0,000	0,000	3,035
	Sous total	34,913	5,000	22,913	7,000
			14,32%	65,63%	20,05%
TOTAL	37,193	6,079	24,114	7,000	
		16,34%	64,83%	18,82%	

* Pour mémoire, comme expliqué à l'article 2 de la présente convention, la Direction Départementale de l'Équipement du Val-de-Marne a réalisé, avant le transfert de la voirie RNIL 186 au Département du Val-de-Marne, des études nécessaires à l'élaboration du Schéma de principe et du dossier d'enquête publique de l'opération pour un montant de 0,305 M€ à intégrer au coût global de l'opération.

(1) **Financements déjà notifiés; valeur assimilée à des Euros constants janvier 2006, non actualisables**

Seront désaffectées (pour la RIF):

- RATP : CP 03-204 du 3/4/2003 : 65 K€
- SNCF : CP 03-204 du 3/4/2003 : 30 K€
- SNCF : CP 98-498 du 10/12/1998 : 217 k€ de la subvention de 899 449,20€
- RFF : CP 03-204 du 3/4/2003 : 158 000€ de la subvention de 220 000€;

La subvention attribuée à RFF de 152 449,02€ ne sera pas désaffectée, bien que caduque.

Les subventions affectées par l'Etat au titre de l'opération et non consommées sont prorogées, y compris celles datant de plus de 4 ans :

- RATP: 38 K€ en 2003 et 100 K€ en 2006;
- RFF : 140 000 € en 2002, dont 27 K€ ont été engagés

(2) **Financements à mettre en place, en euros c.e. 01/2006, actualisables**

La Région a déjà affecté à RFF, au titre du contrat de projets 2007-2013, 0,5 M€ (CP07-1167; notifiés en 2008); cette autorisation de programme sera désaffectée et réaffectée à l'opération avec la clé adaptée au nouveau plan de financement.

Au titre du contrat de projets 2007-2013, l'Etat a déjà affecté à la SNCF 0,112 M€ (notifiés en 2008) et à RFF 0,144 M€ (notifiés en 2008).

Les échéanciers prévisionnels en euros courants et constants sont indiqués dans l'annexe n°3. Compte tenu de ceux-ci, le plan de l'opération en euros courants prévisionnels est le suivant :

Plan de financement de l'opération en euros courants				
	Etat	Région Île-de-France	CG 94	TOTAL
RFF	4,455	18,137	3,057	25,650
SNCF	3,005	12,617	2,023	17,646
Département du Val-de-Marne	0,000	0,000	3,984	3,984
RATP	0,138	0,000	0,106	0,244
<i>DDE 94 (p.m.)</i>	<i>0,000</i>	<i>0,305</i>	<i>0,000</i>	<i>0,305</i>
TOTAL	7,598	31,059	9,170	47,829

6.3. Ajustements dans la mise en place des financements

En cas de difficultés dans la mise en place des financements, les financeurs se réservent le droit de demander conjointement aux maîtres d'ouvrage un décalage de l'opération. Les besoins ajustés sont alors proposés par les maîtres d'ouvrage dans ce cadre.

Dans les cas où les difficultés de mise en place des financements n'ont pas pour origine un dépassement du coût d'objectif de l'opération, les charges induites pour les maîtres d'ouvrage par le retard de paiement de l'un des financeurs ou par un report de l'opération demandé par l'un des financeurs sont supportées par ce dernier. Le comité de suivi de l'opération, selon les modalités de l'Article 9, validera l'estimation du préjudice financier subi par les maîtres d'ouvrage et définira les modalités de compensation due par le financeur auquel le retard est imputable.

ARTICLE 7. ÉCHEANCIERS FINANCIERS DE L'OPERATION

7.1. Échéancier des autorisations de programme

S'agissant des autorisations de programme complémentaires nécessaires à la réalisation des travaux, leur affectation et leur échelonnement relèvent de la responsabilité de chaque financeur.

7.2. Échéancier des dépenses des maîtres d'ouvrage

Les échéanciers prévisionnels des dépenses de chaque maître d'ouvrage s'établissent selon les tableaux figurant en annexe 3. Les montants indiqués sont établis en euros constants (CE 01/2006) et en euros courants, selon le mode d'actualisation décrit à l'article 7.3. ci-après.

7.3. Ajustement des échéanciers

Ces échelonnements sont ajustés chaque année à l'occasion du comité de suivi prévu à l'Article 9 ci-après, au cours de sa réunion annuelle et sur proposition des maîtres d'ouvrage, en fonction de l'avancement des études, du déroulement du chantier et de l'évolution réelle des taux d'actualisation.

Les échéanciers des paiements de l'opération (indexation prévisionnelle), joints en annexe 3, ont été élaborés sur la base d'un taux d'actualisation par rapport aux conditions économiques de l'avant-projet (CE 01/2006) égal à l'indice TP01 pour les années 2006, 2007 et 2008, et de 3% par an pour les années suivantes.

ARTICLE 8. MODALITES D'ATTRIBUTION DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME ET DES CREDITS DE PAIEMENT

8.1. Autorisations d'engagement

Les financeurs s'engagent à notifier leurs autorisations d'engagement au minimum en fonction des besoins des maîtres d'ouvrage, selon les calendriers fournis par eux, et approuvés par les financeurs.

8.2. Crédits de paiement

Les crédits de paiement sont versés par les financeurs au fur et à mesure de l'avancement des travaux sur présentation par le maître d'ouvrage d'un état des dépenses comptabilisées et, pour la Région Île-de-France, de la demande de versement de subvention selon le modèle type de la Région, indiquant notamment les autorisations de programme de rattachement de ces dépenses.

Les crédits de paiement sont versés par la Région conformément au règlement budgétaire et financier régional. Les montants cumulés des acomptes pouvant être versés par la Région aux maîtres d'ouvrage sont plafonnés à 95% avant versement du solde. Le versement du solde interviendra après réception des pièces mentionnées à l'article 14 « Bilan physique et financier ».

Les crédits de paiement relatifs aux dépenses réalisées par les maîtres d'ouvrage pour les études, les travaux préparatoires et les commandes anticipées pourront être versés avant la signature de la présente convention.

8.3. Versement et règlement

Les paiements dus aux maîtres d'ouvrage sont effectués dans un délai de 45 jours à compter de la date de réception des demandes de versement (utilisation éventuelle d'un courrier avec accusé réception).

A défaut de règlement 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 majoré de deux points.

Dans l'hypothèse où les demandes de versement de subvention des maîtres d'ouvrage seraient, en euros courants, d'un montant supérieur au montant inscrit dans l'échéancier prévisionnel remis, comme indiqué à l'article 9 ci-après, par le maître d'ouvrage au dernier comité de suivi ou au plus tard au 1er juillet de l'année en cours, les financeurs n'encourraient pas d'intérêts moratoires sur la partie d'excédents non prévus, pendant 6 mois.

8.4. Bénéficiaires

Les participations et subventions sont versées sur présentation d'un appel à subventions à :

Département Val-de-Marne

Sur le compte ouvert au nom de la paierie départementale du Val-de-Marne à la BDF Créteil, dont le RIB est le suivant :

Code banque : 30001

Code guichet : 00907

N° compte : D9400000000

Clé : 49

RFF

Sur le compte ouvert au nom de RFF à la Société Générale, Agence Opéra à Paris, dont le RIB est le suivant :

Code banque : 30003 Code guichet : 03620

N° de compte : 00 020 062 145

Clé : 94.

SNCF

Sur le compte ouvert au nom de la SNCF à l'agence centrale de la Banque de France à Paris, dont le RIB est le suivant :

Code banque : 30001 Code guichet : 00064

N° de compte : 000000 6 2385

Clé : 95.

RATP

Sur le compte ouvert au nom de RATP CALYON dont le RIB est le suivant :

Code banque : 31489

Code guichet : 00010

N° compte : 00 198 757 753

Clé : 47.

ARTICLE 9. COMITE DE SUIVI DE L'OPERATION

Les parties conviennent d'assurer un suivi du déroulement de l'opération. Pour cela, il est créé un comité de suivi co-présidé par les financeurs et comprenant l'ensemble des signataires, qui se réunit au moins une fois par an à l'initiative des co-présidents jusqu'à la mise en service de l'opération

Si nécessaire, le STIF peut provoquer une réunion du comité de suivi. Il peut se réunir de façon exceptionnelle si une décision urgente doit être prise en application de l'Article 12 « Mesures destinées à faciliter le suivi » ou sur demande d'un signataire. Le Syndicat des Transports d'Ile de France apporte son concours au comité de suivi en tant que de besoin.

En préparation du Comité de suivi, les maîtres d'ouvrage transmettent au maître d'ouvrage coordinateur et au STIF un état technique, administratif et financier de l'avancement de l'opération.

Le maître d'ouvrage coordinateur établit un compte-rendu de l'exécution de ces missions et des différentes analyses réalisées sur la base des documents transmis par les différents maîtres d'ouvrage. Ce compte rendu est analysé par le STIF et fait l'objet d'un avis du STIF aux financeurs.

À cette fin, l'ensemble de ces documents centralisé par le maître d'ouvrage coordinateur doit être transmis au STIF sous forme de minute, 2 semaines avant le Comité de Suivi.

Il comporte :

- le point sur l'avancement des travaux,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- le point sur le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu,
- un état comparatif entre d'une part le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il est estimé à la date du comité de suivi au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restants à réaliser et d'autre part le coût d'objectif fixé pour chacun des maîtres d'ouvrage dans la présente convention.
- la liste des principaux marchés signés avec leur montant d'engagement et notamment une analyse des résultats des appels d'offres au cours de la période par rapport aux estimations prévisionnelles du maître d'ouvrage,

- la liste des principaux marchés à venir,
- un état des lieux sur la consommation des provisions définies à l'Article 5, pour chacun des postes définis dans l'avant-projet,
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais, et notamment l'indication des réclamations ou d'éventuels contentieux de la part des entreprises titulaires des marchés,
- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des subventions versées,
- l'estimation du préjudice financier consécutif à un éventuel retard de versement de la part de l'un des financeurs,
- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre), ainsi que la désignation nominative des principales fonctions de direction de la maîtrise d'ouvrage,
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).

Les maîtres d'ouvrage effectuent également une mise à jour des prévisions pluriannuelles de leurs dépenses et des autorisations de programme budgétaire. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'opération. Ils sont établis en euros courants et en euros constants aux conditions économiques de l'avant-projet (01/2006) pour toute la période de réalisation.

ARTICLE 10. MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI

10.1. Comptabilité de l'opération

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à faire ressortir dans leur comptabilité les dépenses propres à l'opération et les éventuelles subventions ou financements complémentaires spécifiques qui pourraient être accordés par des tiers sur l'opération.

Les maîtres d'ouvrage conservent l'ensemble des pièces justificatives de l'opération pendant dix ans, à compter de la date d'expiration de la convention.

10.2. Information

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

- à la demande du STIF, à présenter en séance un compte-rendu d'avancement de l'opération devant le Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France,
- à informer le STIF et les financeurs sans délai en cas de difficulté ayant une incidence financière, ou une incidence sur le respect du calendrier.

10.3. Suivi de la maîtrise d'ouvrage

En complément du décret 59-157 du 7 janvier 1959 et conformément au contrat de projets État-Région d'Île-de-France, les financeurs chargent conjointement le STIF d'assurer pour leur compte le contrôle des maîtres d'ouvrage. Celui-ci s'assurera notamment du suivi du respect, par les maîtres d'ouvrage, des dispositions techniques de l'Avant-projet approuvé, des coûts d'objectif définis à l'article 5 « estimation des dépenses de l'opération – coût objectif » et du délai indiqué à l'Article 4 « Délais et calendrier de réalisation » pour la mise en service de l'opération.

Dans ce cadre, chaque maître d'ouvrage s'engage à remettre au STIF, sur la demande de celui-ci, tous les documents relatifs à l'opération nécessaires au suivi de la maîtrise d'ouvrage, qu'ils soient à caractère organisationnel (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre) ou technique (dossier projet, dossiers de consultation des entreprises, marchés de travaux et contrôles techniques divers...). Il s'engage également à autoriser les agents du STIF ou les experts missionnés par celui-ci à assister

sur demande à toute réunion permettant d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet, notamment les revues de projet.

Par ailleurs, complémentirement aux justificatifs propres à sa partie de maîtrise d'ouvrage, le maître d'ouvrage coordinateur s'engage à remettre au STIF l'ensemble des documents relatifs à l'exercice de sa mission de coordination telle que définie à l'Article 3.2 « Maître d'ouvrage coordinateur », et notamment ceux relatifs à l'organisation des maîtrises d'ouvrage et des maîtrises d'œuvre.

10.4. Intervention d'experts

Sur proposition du STIF aux financeurs ou à la demande de l'un des financeurs après information préalable des autres financeurs et du STIF, les maîtres d'ouvrage concernés s'engagent à permettre aux experts désignés ou missionnés, d'effectuer des visites des lieux, des installations et travaux relevant de la présente opération et à faciliter le contrôle de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives. Les frais relatifs à ces interventions sont à la charge du ou des demandeurs. Les maîtres d'ouvrages sont eux chargés de l'organisation de la visite et du respect des règles de sécurité.

ARTICLE 11. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET

Toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou, sans faire obstacle à l'application des dispositions prévues à l'Article 13 « Définition et gestion des écarts », toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif du délai prévu à l'Article 4 « Délais et calendrier de réalisation » ou des coûts d'objectif prévus à l'Article 5 « Estimation des dépenses de l'opération – coût objectif » à la présente convention peut conduire, selon la réglementation applicable aux maîtres d'ouvrage ou selon l'appréciation du STIF, à la réalisation d'un Avant-projet Modificatif, présenté au Conseil du STIF.

Le maître d'ouvrage concerné transmettra au maître d'ouvrage coordinateur, au STIF, et aux financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Le maître d'ouvrage concerné devra veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières sur les autres maîtres d'ouvrage. Le maître d'ouvrage coordinateur demandera l'avis à l'ensemble des maîtres d'ouvrage et s'assurera de la mise au point d'un accord dont il informera formellement le STIF. Au vu de l'ensemble de ces éléments, le STIF validera les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou appréciera l'opportunité d'une saisie du comité de suivi ainsi que la nécessité de réaliser un Avant-projet Modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

En cas de désaccord persistant entre maîtres d'ouvrage sur la consistance et la portée des modifications à apporter, le STIF tranchera par la rédaction d'un cahier des charges de l'Avant-projet Modificatif.

Cet Avant-projet Modificatif est présenté au Conseil du STIF. Il donne lieu à la conclusion d'un avenant à la présente convention, indiquant toutes les conséquences notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût d'objectif ou de périmètre par maître d'ouvrage, de répartition des financements et de délai de réalisation de l'opération. Les travaux concernés ne peuvent avoir un début d'exécution qu'après la signature de l'avenant.

Cette disposition ne fait pas obstacle à la prise en compte par les maîtres d'ouvrage de demandes d'un des financeurs ou de tiers, d'adaptations localisées de l'opération, ne modifiant pas son aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'Avant-projet. La prise en compte de ces modifications est soumise à l'accord préalable du STIF au titre de son contrôle des maîtres d'ouvrage. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge des demandeurs.

L'application des dispositions de cet article ne doit pas faire obstacle à la poursuite des travaux sur la partie non touchée par les modifications.

ARTICLE 12. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS

12.1. Contrôle du respect des coûts d'objectif de chaque maître d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage s'engagent sur le respect de leur coût d'objectif, tel qu'il est défini à l'Article 5 « estimation des dépenses de l'opération – coût objectif ». Pour permettre cette comparaison il est précisé que le coût final estimé est déterminé en euros aux Conditions Économiques de l'avant-projet, selon les modalités de l'article 5.2.

À cet effet, au moment de l'établissement du solde des dépenses sur le projet, chaque maître d'ouvrage fournit aux financeurs le calcul du coût de sa part du projet actualisé à l'aide des index professionnels pertinents. Ce calcul sert de référence pour le solde de financement de l'opération.

Dès qu'à l'occasion d'un comité de suivi ou, en cas d'événement exceptionnel, à tout instant, il apparaît que le coût prévisionnel final estimé de l'opération dépasse le coût d'objectif, le maître d'ouvrage concerné indique au STIF et aux financeurs :

- l'existence et l'importance de cet écart
- son origine
- les mesures de toute nature qu'il entend prendre pour y remédier

Si le dépassement du coût d'objectif a pour origine une augmentation importante des dépenses communes, les pénalités à mettre en œuvre font l'objet d'une décision en comité de suivi.

Le STIF rend un avis aux financeurs sur les explications fournies par le maître d'ouvrage et les moyens proposés pour résorber l'écart constaté.

12.2. Modalités de modification du coût d'objectif

12.2.1. Dépassement du coût d'objectif

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures correctives proposées, le respect du coût d'objectif ne peut être assuré, le maître d'ouvrage concerné fournit au maître d'ouvrage coordinateur, au STIF et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences. Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux financeurs qui s'appuiera notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage coordinateur selon les dispositions de l'Article 11 « modification de l'avant-projet » de la présente convention et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un Avant-projet Modificatif.

Au vu de ce rapport, les financeurs précisent alors le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu à l'article 6.2 au titre du coût d'objectif initial du maître d'ouvrage.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs et le STIF, les maîtres d'ouvrage étant entendus et informés de la nécessité éventuelle de la formalisation d'un Avant-projet Modificatif.

Si, en application des statuts du maître d'ouvrage, ou des règles qui lui sont applicables, ces propositions doivent faire l'objet d'une décision d'approbation du STIF, notamment au titre de l'Article 11 « modification de l'avant-projet » de la présente convention, le maître d'ouvrage transmet au STIF l'ensemble des pièces et le dossier justificatif éventuel (Avant-projet Modificatif) accompagné de la réponse des financeurs.

Le STIF fait alors part de sa position aux maîtres d'ouvrage et financeurs et approuve le cas échéant l'Avant-projet Modificatif et arrête un nouveau coût d'objectif pour le maître d'ouvrage concerné et pour l'opération.

En application de ces décisions, un avenant formalisera l'ensemble des modifications apportées à la convention notamment en terme d'augmentation du coût d'objectif initial et d'incidence sur la rémunération du maître d'ouvrage résultant de l'application de la clause d'intéressement prévue à l'article 12.4 « clause d'intéressement sur le respect du cout objectif »

12.2.2. Diminution du coût d'objectif

Le maître d'ouvrage concerné transmet aux financeurs et au STIF un rapport justificatif de la diminution proposée de son coût d'objectif. Ce rapport fait l'objet d'un avis du STIF aux financeurs indiquant son accord.

12.3. Modalités de modification des délais

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect du délai ne peut être assuré, le maître d'ouvrage fournit au maître d'ouvrage coordinateur, au STIF et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine et l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux membres du comité de suivi qui s'appuiera notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage coordinateur selon les dispositions de l'Article 11 « Suivi de la maîtrise d'ouvrage » de la présente convention et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un Avant-projet Modificatif. Il indiquera notamment les incidences sur le planning et le phasage initial de l'ensemble des travaux de l'opération, tous maîtres d'ouvrage confondus, et les conséquences sur les autres maîtres d'ouvrage telles qu'elles apparaissent au vu des éléments transmis par le maître d'ouvrage coordinateur. Par ailleurs cet avis précisera l'impact sur l'offre de transport.

Au vu de ce rapport, et des avis éventuels formulés par les autres maîtres d'ouvrage, les financeurs émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre les financeurs, le STIF et les maîtres d'ouvrage.

Si, en application des statuts du maître d'ouvrage, ou des règles qui lui sont applicables, ces propositions doivent faire l'objet d'une décision d'approbation du STIF, notamment au titre de l'Article 11 de la présente convention, le maître d'ouvrage transmet au STIF l'ensemble des pièces et dossier justificatif éventuel (Avant-projet Modificatif) accompagné de la réponse des financeurs.

Le STIF fait alors part de sa position aux maîtres d'ouvrage et financeurs et approuve le cas échéant l'Avant-projet Modificatif et arrête un nouveau délai de l'opération.

En application de ces décisions, un avenant formalisera l'ensemble des modifications apportées à la convention notamment en terme d'augmentation du délai initial.

12.4. Clause d'intéressement sur le respect du coût d'objectif

Si le dépassement du coût d'objectif de chacun des maîtres d'ouvrage ne peut être imputé à un ou des événements exceptionnels ou aux évolutions des indices professionnels pertinents, et indépendamment des modalités arrêtées vis-à-vis des surcoûts, la rémunération du maître d'ouvrage concerné définie à l'article 5 est réduite d'une somme calculée par application du pourcentage de dépassement du coût d'objectif en euros d'origine de l'estimation du montant des dépenses de maîtrise d'œuvre, telle qu'elle est définie à l'article 5, sans pouvoir dépasser 15% du montant des dépenses de maîtrise d'ouvrage, les subventions étant réduites de la même somme.

De même, en cas d'économie réalisée sur le coût d'objectif, la rémunération du maître d'ouvrage concerné définie à l'article 5 est augmentée d'une somme calculée par l'application du pourcentage d'économies réalisées par rapport au coût d'objectif en euros d'origine de l'estimation du montant des dépenses de maîtrise d'œuvre, telle qu'elle est définie à l'article 5, sans pouvoir dépasser 15% du montant des dépenses de maîtrise d'ouvrage, les subventions étant augmentées de la même somme.

En cas de dépassement du délai indiqué à l'article 4 « délai et calendrier de réalisation » pour la mise en service, l'application de cet alinéa sera soumise à l'appréciation du comité de suivi mentionné à l'article 9 « comité de suivi de l'opération ».

En cas de litige sur la responsabilité des dépassements, il sera fait appel au comité de gestion du contrat de projets Etat – Région qui, avec l'aide du STIF, proposera le montant de dépassement imputable à chaque maître d'ouvrage. Ce montant servira de base au calcul de la pénalité provisoire qui lui est applicable. Il en est de même pour l'attribution de l'intéressement en cas d'économie sur le coût total du projet.

ARTICLE 13. ACHEVEMENT DES TRAVAUX

Avant la mise en service de l'opération, les maîtres d'ouvrage invitent le Syndicat des Transports d'Île-de-France et les financeurs à constater sa conformité par rapport aux dispositions de l'avant-projet approuvé ou de l'avant-projet modificatif.

ARTICLE 14. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER

Chaque maître d'ouvrage établit sous sa responsabilité, au plus tard trois ans après la mise en service de l'opération un bilan financier et physique des aménagements relevant de son périmètre.

Ce bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût d'objectif défini à l'Article 5 ramené dans les conditions économiques de l'Avant-projet (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par les maîtres d'ouvrage) afin d'en permettre une comparaison.

Ce bilan comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant notamment le descriptif des aménagements réalisés et retraçant l'évolution éventuelle du coût d'objectif et des principales décisions concernant les aménagements dont il assure la maîtrise d'ouvrage,
- le récapitulatif des subventions attribuées,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres),
- le récapitulatif des dépenses effectivement payées à la date de réalisation du bilan établi sur la base des décomptes généraux définitifs des marchés lorsqu'ils existent,
- le calcul et la justification de l'état du solde par rapport aux dépenses effectivement payées (celui-ci représentant la différence entre les dépenses effectivement payées par le maître d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les versements effectués par les financeurs),
- la nature et l'estimation des dépenses prévisionnelles totales restant à payer (contentieux, réclamations d'entreprise, finitions, garanties des aménagements paysagers),
- un état de la valeur des excédents de terrains ou bâtiments acquis et non nécessaires au strict fonctionnement de l'opération et pouvant donner lieu à un éventuel remboursement dans la limite des produits de cession effectivement constatés et des pourcentages des participations des parties au financement de l'opération,
- un état des éventuelles suggestions de compléments d'aménagement le concernant consécutives à la mise en service de l'opération.

Le maître d'ouvrage coordinateur établira un bilan global de l'opération synthétisant l'ensemble des données des bilans des maîtres d'ouvrage destiné notamment à une comparaison avec le coût de l'opération tel que défini à l'article 5.1. Le bilan global de l'opération accompagné d'un rapport général de présentation et des bilans de chacun des maîtres d'ouvrage est transmis au STIF et aux financeurs. Le STIF formule un avis sur le bilan global et éventuellement les bilans individuels des maîtres d'ouvrage et le transmet aux financeurs.

ARTICLE 15. ÉVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE

Les signataires de la présente convention ont décidé la réalisation de l'opération en tenant compte de l'évaluation économique et sociale prévisionnelle effectuée par les maîtres d'ouvrage dans l'avant-projet approuvé par le Conseil du STIF. Cette évaluation préalable comporte un bilan prévisionnel des avantages et inconvénients entraînés par la mise en service de l'opération. C'est au vu des prévisions

et objectifs explicités dans l'avant-projet que les signataires ont pu reconnaître ensemble la validité économique et sociale de l'opération.

Sous le pilotage du STIF, les maîtres d'ouvrage organisent conjointement la collecte des informations nécessaires au bilan a posteriori, comme stipulé au Contrat de projets État – Région d'Île-de-France, à établir au plus tard dans les cinq années qui suivent la mise en service. Le maître d'ouvrage coordinateur transmet ce bilan au STIF et aux financeurs après validation conjointe de l'ensemble des maîtres d'ouvrage.

Ce bilan sera conforme au bilan indiqué dans la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982.

ARTICLE 16. PUBLICITE - COMMUNICATION

Les maîtres d'ouvrage s'engagent, jusqu'à la mise en service de l'opération, à :

- associer, au sein d'un comité de communication, les co-signataires à l'élaboration et à la mise en œuvre du plan de communication commun ; ce comité de communication établira notamment le cahier des charges destiné à choisir le prestataire qui aura pour mission de créer les outils de communication.
- mentionner les financeurs de l'opération et le STIF sur tout acte de communication relevant de la communication institutionnelle concernant l'opération par la présence de leurs logos ou de toute information sur les taux de financement,
- prévoir systématiquement un délai suffisant afin que chaque représentant au comité de communication puisse faire valider le principe des outils (plan de communication) par leurs responsables respectifs,
- permettre l'implantation de la signalétique de chantier des co-signataires,
- rapporter en tant que de besoin les réactions de la population concernant les travaux entrepris.

Le comité de communication regroupe les directeurs ou responsables de communication de chacun des organismes financeurs. Il est piloté par le responsable communication du maître d'ouvrage coordinateur.

ARTICLE 17. MODIFICATION DE LA CONVENTION

Toute modification de la présente convention qui serait nécessaire, notamment dans les cas prévus à l'Article 11 « modification de l'avant-projet », fait l'objet d'un avenant signé par toutes les parties.

ARTICLE 18. REGLEMENTS DES DIFFERENDS

Tout différend né de la formation, de l'interprétation ou de l'exécution de la présente convention sera porté à défaut d'accord amiable devant le tribunal administratif Paris.

ARTICLE 19. RESILIATION DE LA CONVENTION

À la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération.

La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

- si dans ce délai les obligations citées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution,
- si l'inexécution des prestations requises est consécutive à un cas de force majeure.

Jusqu'à l'expiration du délai de préavis défini ci-dessus, les parties s'engagent au strict respect des obligations que leur assigne la présente convention.

ARTICLE 20. DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION

La convention prend effet à compter de la date de sa notification par le STIF. Elle expire après la réalisation des cinq étapes suivantes :

- réception des ouvrages et installations par les maîtres d'ouvrage et mise en service après accomplissement des procédures prévues par la réglementation de sécurité,
- solde des paiements constatés par les financeurs et les maîtres d'ouvrage, sur présentation d'un bilan général et définitif,
- remise par les maîtres d'ouvrage aux financeurs et au Syndicat des Transports d'Ile-de-France du bilan physique et financier visé à l'Article 14 « Bilan physique et Financier »,
- remise par les maîtres d'ouvrage aux financeurs et au Syndicat des Transports d'Ile-de-France du bilan des résultats économiques et sociaux, réalisé au titre de la Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, et établi au plus tard cinq ans après la mise en service de l'opération,
- versement de la totalité des subventions aux maîtres d'ouvrage.

Fait en SEPT exemplaires originaux.

SIGNATAIRES : Signée par toutes les parties et notifiée le :

Le Préfet de la Région Île-de-France, Préfet de Paris Daniel CANEPA	Le Président du Conseil Régional d'Île-de-France Jean-Paul HUCHON
Le Président du Conseil Général du Val-de-Marne Christian FAVIER	Le Président Directeur Général de la RATP Pierre MONGIN
le Président Directeur Général de la SNCF Guillaume PEPY	Le Directeur Général Adjoint Finances et Achats de RFF Patrick PERSUY
La Directrice Générale du STIF Sophie MOUGARD	

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 Organigramme nominatif

Annexe 2 Calendrier prévisionnel de l'opération

Annexe 3 Echancier des paiements de l'opération

Annexe 4 Tableau de la répartition de la maîtrise d'ouvrage et de la domanialité des aménagements du pôle intermodal de Pompadour (provisoire)

Annexe 1. Organigramme nominatif

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

Maîtrise d'ouvrage Département du Val-de-Marne

Maître d'ouvrage : M. Christian FAVIER
Représentant du Maître d'ouvrage : M. Luc ECHTLER
Chef de Projet : M. Xavier SPREUX

Maîtrise d'ouvrage SNCF

Maître d'ouvrage : M. Jacques TRIBOUT
Représentant du Maître d'ouvrage : Mme Dominique GRIGNON
Chef de Projet : M. Thierry LATOUR

Maîtrise d'ouvrage RFF

Maître d'ouvrage : M. Régis KAIL
Représentant du Maître d'ouvrage : M. Laurent CAILLAUD
Chef de Projet : M. Thierry LATOUR

Maîtrise d'ouvrage RATP

Maître d'ouvrage : Mme Claire-Hélène COUX
Représentant du Maître d'ouvrage : M
Chef de Projet : M

Annexe 3. Echancier des paiements de l'opération (indexation prévisionnelle)

Echancier des paiements sous maîtrise d'ouvrage de RFF

Dépenses	Dépenses comptabilisées	2009	2010	2011	2012	2013	TOTAL
M€ CE 01/2006	0,754	0,357	1,487	5,529	6,856	4,907	19,890
M€ Courants	0,754	0,428	1,836	7,031	8,980	6,620	25,650
dont État	0,540	0,067	0,289	1,106	1,412	1,041	4,455
dont Région	0,214	0,308	1,322	5,062	6,465	4,766	18,138
dont CG 94		0,053	0,225	0,863	1,103	0,813	3,057

Echancier des paiements sous maîtrise d'ouvrage de la SNCF

Dépenses	Dépenses comptabilisées	2009	2010	2011	2012	2013	TOTAL
M€ CE 01/2006	1,083	0,786	0,524	1,348	6,010	3,993	13,744
M€ Courants	1,083	0,942	0,647	1,714	7,872	5,387	17,646
dont État	0,401	0,148	0,102	0,270	1,238	0,847	3,005
dont Région	0,682	0,679	0,466	1,235	5,673	3,882	12,617
dont CG 94		0,115	0,079	0,209	0,962	0,658	2,023

Echancier des paiements sous maîtrise d'ouvrage du CG 94

Dépenses	Dépenses comptabilisées	2009	2010	2011	2012	2013	TOTAL
M€ CE 01/2006		0,165	0,215	0,180	1,200	1,275	3,035
M€ Courants		0,198	0,265	0,229	1,572	1,720	3,984
dont État							
dont Région							
dont CG 94		0,198	0,265	0,229	1,572	1,720	3,984

Echéancier des paiements sous maîtrise d'ouvrage de la RATP

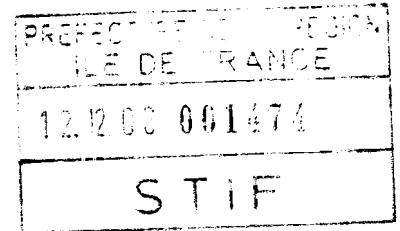
Dépenses	Dépenses comptabilisées	2009	2010	2011	2012	2013	TOTAL
M€ CE 01/2006				0,138	0,081		0,219
M€ Courants				0,138	0,106		0,244
dont État				0,138			0,138
dont Région							
dont CG94					0,106		0,106

* Pour mémoire, comme expliqué à l'article 2 de la présente convention, la Direction Départementale de l'Équipement du Val-de-Marne a réalisé, avant le transfert de la voirie RNIL 186 au Département du Val-de-Marne, des études nécessaires à l'élaboration du Schéma de principe et du dossier d'enquête publique de l'opération pour un montant de 0,305 M€ à intégrer au coût global de l'opération (assimilés à des euros constants c.e. 01/2006).

Annexe 4 Tableau de la répartition de la MOA, de la domanialité, de l'exploitation, de la maintenance du pôle multimodal de Pompadour (provisoire)

LOTS	MOA (AVP,PRO ET REA)	DOMANIALITE
<u>Parvis – Chemin des Bœufs : aménagements voirie chemin des bœufs, parvis, postes à quai bus</u> <u>voiries et circulations</u> <u>Parvis jusqu'au pied du BV (Bâtiment Voyageurs)</u> <u>Mobilier Urbain</u> <u>Aménagement des quais bus</u> <u>Energie (y compris Eclairage)</u> <u>Installations Télécoms</u> <u>Terrassement Démolitions</u> <u>Assainissement</u>	CG 94	CG 94
<u>Dévoisement des réseaux chemin des bœufs, dans les futures emprises de RFF</u>	RFF	
<u>Grille d'accès au PIDS chemin de bœufs</u>	CG 94	PIDS
<u>Circulations verticales entre le chemin des bœufs et le bâtiment voyageurs :</u> <u>Plateforme BV/Quai</u> <u>(du joint de dilatation de la passerelle jusqu'aux emprises de RFF non comprises)</u> <u>1 Escalier Fixe (EF)</u> <u>1 Ascenseur</u>	SNCF SNCF SNCF	SNCF SNCF SNCF
<u>Bâtiment Voyageurs (BV)</u> <u>BV</u> <u>3 ART (Automates Rapides Transilien)</u> <u>9 CAB</u> <u>1 portillon</u>	SNCF	SNCF
<u>Plateforme de distribution du quai ferroviaire</u> <u>Plateforme BV/Quai</u> <u>(section située dans les emprises de RFF)</u> <u>1 Escalier Mécanique (EM)</u> <u>3 Escaliers Fixes (EF)</u> <u>1 Ascenseur (Asc)</u>	SNCF	RFF
<u>Quai ferroviaire</u> <u>Structure –génie Civil</u> <u>Alimentation</u>	RFF	RFF

LOTS	MOA (AVP,PRO ET REA)	DOMANIALITE
<u>Abri filant</u>		
<u>Equipement du Quai</u> <u>Mobilier de quai</u> <u>Equipement du quai</u> <u>Infogare</u> <u>Signalétique</u> <u>Sonorisation</u>	SNCF	SNCF
<u>Voie et Equipements Ferroviaires</u> <u>Voies ferrées</u> <u>mur de soutènement sur le Chemin des Bœufs</u> <u>aiguillages</u> <u>caténaires</u> <u>alimentation</u> <u>signalisation / télécommunications</u>	RFF	RFF
<u>Passerelle Intermodale</u> <u>et</u> <u>Circulations verticales</u> <u>Passerelle / RN 186 et station autobus</u> <u>Passerelle intermodale</u> <u>passerelle piétonne de correspondance entre la station bus TVM/ TCSP et la gare</u> <u>4 EF</u> <u>2 EF sur RNIL 186</u> <u>2 EF sur station d'autobus Pompadour</u> <u>1 Ascenseur</u>	SNCF	STIF
<u>Réaménagement des deux quais de la station bus TVM/TCSP sur la RNIL 186</u>	CG 94	RATP
<u>Equipement Quais TVM</u> <u>Mobilier</u> <u>Equipement du quai</u> <u>Signalétique</u> <u>informations voyageurs (SIEL)</u>	RATP	RATP
<u>Travaux Voirie RNIL 186</u>	CG 94	CG 94
<u>Fermeture de Villeneuve Prairie</u> <u>condamnation des accès</u> <u>dépose</u>	RFF SNCF	RFF SNCF



Délibération n° 2008/0934

Séance du 10 décembre 2008

**CONVENTION DE FINANCEMENT COMPLÉMENTAIRE
TRANCHE FONCTIONNELLE A3+B3
A3c - TRAMWAY CHATILLON VELIZY VIROFLAY**

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,
- VU** le contrat de projets État- Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
- VU** la délibération n°2006/1164 du conseil du syndicat des transports d'Ile-de-France, séance du 13 décembre 2006 ;
- VU** la délibération n°2007/952 du conseil du syndicat des transports d'Ile-de-France, séance du 12 décembre 2007 ;
- VU** la délibération n°2008/0132 du conseil du syndicat des transports d'Ile-de-France, séance du 14 février 2008 ;
- VU** le rapport n°2008/0934 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 8 décembre 2008 ;

CONSIDERANT que la convention relative à la première tranche fonctionnelle A1+B1 de cette opération a été notifiée le 9 août 2007, et que la seconde convention A2+B2 a été notifiée le 18 novembre 2008.

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1: la convention de financement complémentaire, qui correspond à la tranche fonctionnelle A3+B3, d'un montant de 80,71 M€ aux conditions économiques de janvier 2006 avec :

- l'État,
- la Région Ile-de-France,
- le département des Hauts-de-Seine,
- le département des Yvelines,
- la RATP,

et le STIF, annexée à la présente délibération, est approuvée.

ARTICLE 2: la directrice générale du STIF est habilitée à signer ladite convention ainsi que tous les documents permettant de concrétiser cette opération.

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

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

Jean-Paul HUCHON

CONVENTION

***régissant les rapports
entre les financeurs, les maîtres d'ouvrage
et le Syndicat des Transports d'Ile de France,
relative à la réalisation de l'opération***

A3C – CROIX DU SUD : CHATILLON – VELIZY – VIROFLAY

Convention complémentaire

Tranche fonctionnelle A3 + B3

* * *

Version	Date	Auteur	Observations
0	07/08/08	Dpt 92	
1	03/09/08	RATP	Prise en compte des observat° de la RATP
2	12/09/08	RATP	Echéancier paiements RATP - Annexe 7
3	16/10/08	CG 78	Echéancier paiements CG 78 - Annexe 7
4	29/10/08	Dpt 92	Suite à la réunion du 24 octobre
5	07/11/08	Dpt 92	Calendrier prévisionnel
6	14/11/08	STIF	Préambule, paragraphe 1 P 6
7	27/11/08	STIF	Préambule, paragraphe 1 P 5

SOMMAIRE

PREAMBULE	5
ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION	8
ARTICLE 2. DESIGNATION, RESPONSABILITES, COORDINATION DES MAITRES D'OUVRAGE	8
2.1. LES MAITRES D'OUVRAGE	8
2.1.1. <i>Périmètre de la maîtrise d'ouvrage du Département des Hauts-de-Seine</i>	9
2.1.2. <i>Périmètre de la maîtrise d'ouvrage du Département des Yvelines</i>	9
2.1.3. <i>Périmètre de la maîtrise d'ouvrage de la RATP</i>	10
2.2. LE MAITRE D'OUVRAGE COORDINATEUR	10
ARTICLE 3. DECOMPOSITION DE L'OPERATION	10
ARTICLE 4. DELAI ET CALENDRIER DE REALISATION [A VENIR]	11
ARTICLE 5. ESTIMATION DES DEPENSES DE LA PHASE A ET DE LA PHASE B – COUTS D'OBJECTIF DE CHAQUE MAITRE D'OUVRAGE	11
5.1. PHASE A	11
5.1.1. <i>Estimation des dépenses</i>	11
5.1.2. <i>Base de comparaison des coûts</i>	11
5.1.3. <i>Coût d'objectif du Département des Hauts-de-Seine</i>	11
<i>Coût d'objectif du Département des Yvelines</i>	12
5.1.4. <i>Coût d'objectif de la RATP</i>	12
5.2. PHASE B	12
5.2.1. <i>Estimation des dépenses</i>	12
5.2.2. <i>Base de comparaison des coûts</i>	12
5.2.3. <i>Coût d'objectif du Département des Yvelines</i>	12
5.2.4. <i>Coût d'objectif de la RATP</i>	13
5.2.5. <i>Coût d'objectif du Département des Hauts-de-Seine</i>	13
ARTICLE 6. DECOMPOSITION EN TRANCHES FONCTIONNELLES	13
6.1. PART DE LA TRANCHE FONCTIONNELLE A3 + B3 SOUS MAITRISE D'OUVRAGE DU DEPARTEMENT DES HAUTS-DE-SEINE	13
6.2. PART DE LA TRANCHE FONCTIONNELLE A3 + B3 SOUS MAITRISE D'OUVRAGE DU DEPARTEMENT DES YVELINES	13
6.3. PART DE LA TRANCHE FONCTIONNELLE A3 + B3 SOUS MAITRISE D'OUVRAGE DE LA RATP	14
ARTICLE 7. FINANCEMENT DE LA TRANCHE FONCTIONNELLE A3 + B3	14
7.1. ENGAGEMENT DES FINANCEURS	14
7.2. PLAN DE FINANCEMENT DE LA TRANCHE FONCTIONNELLE A3 + B3	14
7.3. AJUSTEMENTS DANS LA MISE EN PLACE DES FINANCEMENTS	14
7.4. ENGAGEMENT DU STIF	15
ARTICLE 8. ECHEANCIERS FINANCIERS DE LA TRANCHE FONCTIONNELLE A3 + B3	15
8.1. ECHEANCIER DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME	15
8.2. ECHEANCIER DES DEPENSES DES MAITRES D'OUVRAGE	15
8.3. AJUSTEMENT DES ECHEANCIERS	15
ARTICLE 9. BENEFICIAIRES ET MODALITES D'ATTRIBUTION DES CREDITS DE PAIEMENT	15
9.1. CREDITS DE PAIEMENT	15
9.2. MANDATEMENT ET REGLEMENT	16
9.3. BENEFICIAIRES	16
ARTICLE 10. COMITE DE SUIVI DE L'OPERATION	16
ARTICLE 11. MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI	17
11.1. COMPTABILITE DE L'OPERATION	17
11.2. INFORMATION	17
11.3. SUIVI DE LA MAITRISE D'OUVRAGE	18
11.4. INTERVENTION D'EXPERTS	18

ARTICLE 12.	MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET	18
ARTICLE 13.	DEFINITION ET GESTION DES ECARTS	19
13.1.	CONTROLE DU RESPECT DES COUTS D'OBJECTIF DE CHAQUE MAITRE D'OUVRAGE	19
13.2.	MODALITES DE MODIFICATION DU COUT D'OBJECTIF	19
13.2.1.	<i>Dépassement du coût d'objectif</i>	19
13.2.2.	<i>Diminution du coût d'objectif</i>	20
13.3.	MODALITES DE MODIFICATION DES DELAIS	20
13.4.	CLAUSE D'INTERESSEMENT SUR LE RESPECT DU COUT D'OBJECTIF	20
ARTICLE 14.	ACHEVEMENT DES TRAVAUX	21
ARTICLE 15.	BILAN	21
15.1.	BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER	21
15.2.	EVALUATION ECONOMIQUE, SOCIALE ET ENVIRONNEMENTALE	21
ARTICLE 16.	PUBLICITE - COMMUNICATION	22
ARTICLE 17.	MODIFICATION DE LA CONVENTION	22
ARTICLE 18.	RESILIATION DE LA CONVENTION	22
ARTICLE 19.	DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION	22
ANNEXES.....		23

ENTRE LES FINANCEURS, LES MAITRES D'OUVRAGE ET LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE DE FRANCE

En premier lieu,

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

La Région d'Ile-de-France, représentée par le Président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n° du.....

Ci-après désignés par les financeurs.

En deuxième lieu,

Le Département des Hauts-de-Seine, représenté par le Président du Conseil Général, dûment mandaté par délibération n° du Conseil Général en date du

Le Département des Yvelines, représenté par le Président du Conseil Général, dûment mandaté par délibération du Conseil Général en date du

La R.A.T.P., Régie Autonome des Transports Parisiens, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC) inscrit au registre de commerce de Paris sous le numéro RCS B775663438, dont le siège est à Paris 12^{ème}, 54 quai de la Râpée, représentée par son Président Directeur Général,

Ci-après désignés par les maîtres d'ouvrage et financeurs.

En troisième lieu,

le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (S.T.I.F.), établissement public à caractère administratif dont le siège social est à Paris 7^{ème}, 11 avenue de Villars, représenté par sa Directrice Générale, dûment mandatée en vertu de la délibération du Conseil n°

Ci-après désigné par le STIF.

VU les Contrats de Plan et de Projet Etat - Région d'Ile de France 2000 - 2006 et 2007-2013 signés respectivement les 18 mai 2000 et 23 mars 2007,

VU la convention de partenariat entre les maîtres d'ouvrage relative aux modalités de pilotage du projet signée le 21 juin 2005 par le Président du Conseil Général des Hauts-de-Seine et par le Président du Conseil Général des Yvelines et le 26 avril 2005 par la Présidente Directrice Générale de la RATP,

VU l'avant-projet de l'opération « Tramway Châtillon – Vélizy – Viroflay » approuvé par le Conseil du STIF le 13 décembre 2006,

VU la convention de financement entre l'Etat, la Région Ile de France, le Département des Hauts-de-Seine, le Département des Yvelines, la RATP et le STIF relative à la première tranche TFA1+B1 de l'opération A3c Croix du Sud Châtillon Vélizy Viroflay, notifiée le 9 août 2007,

VU l'avant-projet complémentaire relatif à la section souterraine de l'opération « Tramway Châtillon – Vélizy – Viroflay » approuvé par le Conseil du STIF le 12 décembre 2007,

VU la convention de financement entre l'Etat, la Région Ile de France, le Département des Hauts-de-Seine, le Département des Yvelines, la RATP et le STIF relative à la deuxième tranche TFA2+B2 de l'opération A3c Croix du Sud Châtillon Vélizy Viroflay, notifiée le

Il est précisé et convenu ce qui suit :

PREAMBULE

L'opération intitulée « A3c – Croix du Sud : Châtillon – Vélizy – Viroflay » est inscrite au Contrat de Plan Etat - Région Ile-de-France 2000-2006, à l'article 1 (Infrastructures de transport en commun), pour un montant de **205,80 M€ HT** (CE 01/ 2000) soit **256,78 M€ HT** (CE 01/2006) et repris au Contrat de Projets 2007-2013 pour un montant de **353,40M€ HT**(CE 01/2006).

Ce projet, qui favorise le développement des transports en commun et encourage la réduction du trafic automobile, répond aux objectifs du Schéma Directeur d'Ile de France. La réalisation de la liaison Châtillon-Vélizy-Viroflay est intégrée dans le projet global de la « Croix du Sud ».

Le projet consiste en la création d'une ligne nouvelle de tramway guidé sur pneus reliant Châtillon dans le département des Hauts-de-Seine à Viroflay dans celui des Yvelines. Cette ligne s'étend sur 14 km dont 1,6 km en souterrain sous la forêt domaniale de Meudon et Viroflay, et le reste en surface, principalement sur le réseau viaire départemental (RD 906, RD 406 et RD 987 dans les Hauts-de-Seine, RD 57 et RD 53 dans les Yvelines). Elle comporte 21 stations dont 2 souterraines.

Les communes physiquement concernées par ce projet sont Malakoff, Montrouge, Châtillon, Fontenay-aux-Roses, Clamart et Meudon pour les Hauts-de-Seine, Vélizy-Villacoublay et Viroflay pour les Yvelines.

Le montant total de l'opération sur la base de l'avant-projet visé ci-dessus était estimé à **391,83 M€ HT** (CE 01/2006).

Dans la convention de financement de la tranche fonctionnelle A1+B1, ce coût global se répartissait comme suit ⁽¹⁾ :

- Etat :	61,63 M€ soit 15,73 %
- Région :	156,73 M€ soit 40,00 %
- Département 92	78,37 M€ soit 20,00 %
- Département 78	54,02 M€ soit 13,79 %
- RATP (prêts bonifiés de la Région)	41,08 M€ soit 10,49 %

pour le montant total de 391,83 M€ (CE 01/2006).

Puis, dans la convention de financement de la tranche fonctionnelle A2+B2, cette répartition avait évolué pour tenir compte :

- des règles décidées à l'occasion de la signature, le 23 mars 2007, du contrat de projet Etat-Région Ile-de-France 2007-2013, les participations de la Région étant désormais versées intégralement sous forme de subvention. Sans remettre en cause le montant des prêts inscrits dans la première tranche TF A1 + B1 : 3,36 M€ (CE 01/2006), cette disposition s'appliquait pleinement dès la deuxième tranche fonctionnelle de l'opération.
- de la réduction du coût d'objectif de l'opération qui avait été ramené en décembre 2007 à **381,70 M€ HT** (CE 01/2006).
- de transferts de maîtrises d'ouvrage (multitubulaires entre les postes de redressement et la ligne, massifs de signalisation tramway, nez de quai, réalisation des puits de terre) de la RATP vers le Département des Hauts-de-Seine.

Dans la convention de financement de la tranche fonctionnelle A2+B2, le financement du projet s'obtenait alors comme suit ⁽¹⁾ :

- Etat :	61,62 M€ soit 16,14 %
- Région :	189,40 M€ soit 49,62 %
- Département 92	75,83 M€ soit 19,87 %
- Département 78	51,49 M€ soit 13,49 %
- RATP (prêts bonifiés de la Région)	3,36 M€ soit 0,88 %

pour le montant total de 381,70 M€ (CE 01/2006).

⁽¹⁾ En fait, les financeurs s'étaient engagés a minima à financer l'opération à hauteur de leurs engagements actualisés dans le cadre des contrats de Plan et de Projets.

Exprimés aux conditions économiques de janvier 2006, ces engagements s'élevaient à 283,79 M€ et se répartissaient comme suit :

- Etat :	61,63 M€
- Région :	102,71 M€
- Département 92	51,36 M€
- Département 78	27,01 M€
- RATP (prêts bonifiés de la Région)	41,08 M€

Par ailleurs, la Région, le Département des Hauts-de-Seine et le Département des Yvelines se sont engagés à apporter le complément de financement nécessaire à la réalisation de l'opération dans son ensemble, respectivement 50%, 25% et 25% de la part non financée pour atteindre le coût d'objectif mis à jour. Enfin, la présente convention de financement (tranche fonctionnelle A3 + B3) prend en compte les évolutions suivantes:

- des transferts de maîtrise d'ouvrage (multitubulaires entre les postes de redressement et la ligne, massifs de signalisation tramway, nez de quai, réalisation des puits de terre, génie civil du poste de redressement n°9) de la RATP vers le Département des Yvelines.
- l'affermissement de l'option pour la réalisation de 2 postes de redressement supplémentaires pour un montant de 2,38M€ HT. En effet, lors de sa séance du 12 décembre 2007, le Conseil du STIF avait maintenu une option permettant de réaliser jusqu'à 3 postes de redressement supplémentaires, en fonction du matériel roulant utilisé pour la ligne et du programme d'exploitation. Les études complémentaires ont mis en évidence la nécessité de réaliser deux postes de redressement supplémentaires, ce qui porte à 11 le nombre total de postes de redressement en ligne.

Le coût d'objectif de l'opération devient donc égal à **384,08 M€ HT** (CE 01/2006) ce qui présente une économie de 7,75 M€ HT sur le coût d'objectif initial de 391,83 M€. La ventilation des 2,38 M€ HT pour les 2 postes de redressement supplémentaires est identique à celle adoptée lors de la réduction du coût d'objectif soit une répartition à 50% par la Région Ile-de-France (soit + 1,19 M€) et 25% par chaque département (soit +0,6 M€), à contributions de l'Etat et de la RATP inchangées.

Le financement de l'opération au coût d'objectif indiqué ci-dessus s'obtient désormais comme suit ⁽¹⁾ :

- Etat : 61,63 M€ soit 16,05 %
- Région : 190,58 M€ soit 49,62 %
- Département 92 76,43 M€ soit 19,90 %
- Département 78 52,08 M€ soit 13,56 %
- RATP (prêts bonifiés de la Région) 3,36 M€ soit 0,87 %

pour le montant total de 384,08 M€ (CE 01/2006).

L'opération se décompose en deux phases dont les mises en service seront échelonnées :

- la phase A : section de surface, depuis le terminus de Châtillon jusqu'au carrefour du Jumelage (inclus) situé à Vélizy,
- la phase B : section souterraine, depuis le carrefour du Jumelage (exclu) jusqu'au terminus à Viroflay Rive Droite.

L'avant-projet ne comprend pas cependant les correspondances directes entre le tramway et les gares SNCF de Viroflay, dont le coût, évalué à ce jour à **10 M€ HT** environ (CE 01/2006), devra faire l'objet d'un dossier spécifique ; la compatibilité du projet actuel avec ces correspondances a été néanmoins prise en compte.

La phase A, d'un montant global de **271,37 M€ HT** (CE 01/2006) fait l'objet du plan de financement suivant :

		CE 01/2006
Phase A	Subvention de la Région Ile-de-France	129,71 M€
	Subvention de l'Etat	62,55 M€
	Participation du Département des Hauts-de-Seine	65,32 M€
	Participation du Département des Yvelines	11,70 M€
	Prêt de la Région Ile-de-France à la RATP	2,09 M€
Montant total de la phase A		271,37 M€

La phase B d'un montant global de **112,71 M€ HT** (CE 01/2006) fait l'objet du plan de financement suivant :

		CE 01/2006
Phase B	Subvention de la Région Ile-de-France	60,87 M€
	Subvention de l'Etat	-0,92 M€
	Participation du Département des Hauts-de-Seine	11,11 M€
	Participation du Département des Yvelines	40,38 M€
	Prêt de la Région Ile-de-France à la RATP	1,27 M€
Montant total de la phase B		112,71 M€

Une première convention de financement, notifiée le 9 août 2007, a fixé le financement d'une première tranche fonctionnelle TFA1+B1 de l'opération pour un montant de 32,54 M€ (CE 01/2006).

Une deuxième convention de financement, notifiée le 18 novembre 2008, a fixé le financement d'une deuxième tranche fonctionnelle TFA2+B2 de l'opération pour un montant de 270,83 M€ (CE 01/2006).

La présente convention établit le plan de financement de la tranche fonctionnelle TFA3+B3.

L'article 10 de la convention de la tranche fonctionnelle TFA1+B1 et celui de la convention de la tranche fonctionnelle TF A2+B2, prévoyaient une réunion du comité de suivi préalablement à l'engagement des autres tranches fonctionnelles ; ces réunions se sont tenues le 19 octobre 2007 et le 26 septembre 2008.

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

L'objet de la présente convention est de définir les engagements réciproques des parties concernant les conditions techniques et financières dans lesquelles est réalisée et financée l'opération « A3c - Croix du Sud : Châtillon – Vélizy – Viroflay ».

La présente convention fixe :

- le coût d'objectif des phases A et B sur lequel chacun des maîtres d'ouvrage s'engage sur son périmètre,
- les engagements des financeurs sur la troisième tranche fonctionnelle de l'opération : la tranche fonctionnelle A3 + B3 constituée par des études, des acquisitions foncières, des travaux préparatoires et des travaux d'aménagement, d'infrastructure et du système de transport.

Si des tranches fonctionnelles supplémentaires font l'objet de conventions complémentaires entre les financeurs, les maîtres d'ouvrage et le STIF, elles seront déclenchées suivant les modalités de l'article 10.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés à l'opération objet de la présente convention la dénomination unique suivante :

«A3c - Tramway Châtillon – Vélizy – Viroflay»

ARTICLE 2. DESIGNATION, RESPONSABILITES, COORDINATION DES MAITRES D'OUVRAGE

2.1. Les Maîtres d'ouvrage

Par sa décision n°7541 du 10 octobre 2002, approuvant le schéma de principe, le STIF a désigné les maîtres d'ouvrage de l'opération :

- le Département des Hauts-de-Seine et le Département des Yvelines pour les infrastructures,
- la RATP pour le système de transport et l'exploitation du tramway.

La responsabilité des maîtres d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP. Les maîtres d'ouvrage sont notamment responsables de la conception, tel que défini dans le dossier d'avant-projet approuvé par le Conseil du STIF.

En tant que maîtres d'ouvrage, le Département des Hauts-de-Seine, le Département des Yvelines et la RATP sont notamment responsables, chacun dans la limite de leur périmètre d'action et sous réserve de la mise en place des financements correspondants :

- du respect des délais fixés à l'article 4 et du coût d'objectif défini à l'article 5,
- du suivi des dépenses et notamment de leur échelonnement fixé à l'article 8.

Les opérations communes, réalisées sous maîtrise d'ouvrage de un, deux ou trois des partenaires, engagent la responsabilité des trois maîtres d'ouvrage. Il s'agit notamment des études préalables, des frais d'élaboration de dossier, de reprographie, de communication.

La convention de partenariat entre les maîtres d'ouvrage visée ci-dessus et relative aux modalités de pilotage du projet précise les périmètres opérationnels de chaque maître d'ouvrage.

2.1.1. Périmètre de la maîtrise d'ouvrage du Département des Hauts-de-Seine

Sur son territoire, le Département des Hauts-de-Seine assure la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- Aménagements urbains et de voirie :
 - la mise en sécurité de la plate-forme au droit des anciennes carrières souterraines,
 - l'assainissement sous voiries,
 - les voiries (chaussées, carrefours, traversées piétonnes...),
 - les circulations douces (cheminements piétons, pistes cyclables...),
 - les équipements d'exploitation (signalisation lumineuse tricolore sur voirie pour la circulation ...),
 - l'éclairage public,
 - les aménagements paysagers (espaces verts et plantations),
 - la signalisation routière verticale et horizontale,
 - le jalonnement directionnel,
 - les arrêts autobus,
 - le stationnement des autobus,
 - La coordination de la déviation des réseaux concessionnaires et autres occupants concernés par le projet
- Infrastructure du système de transport :
 - la plate-forme tramway de la ligne, y compris tous les objets contenus dans cette plate-forme (de type multitubulaire, fourreaux, assainissement de plate-forme...) mais hors système de guidage,
 - le génie civil des stations aériennes (y compris les fondations des mobiliers et équipements liés au fonctionnement de chacune des stations) et les massifs de fondation des mâts porte LAC,
 - l'adaptation de l'ouvrage d'art de franchissement de la RD 2 à Clamart, hors équipements du système de transport (installés par la RATP),
 - l'assainissement des ouvrages ci-dessus et leur raccordement à l'assainissement de la voirie.

2.1.2. Périmètre de la maîtrise d'ouvrage du Département des Yvelines

Sur son territoire, le Département des Yvelines assure la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- Aménagements urbains et de voirie
 - l'assainissement sous voiries,
 - les voiries (chaussées, carrefours, traversées piétonnes...),
 - les circulations douces (cheminements piétons, pistes cyclables...),
 - les équipements d'exploitation (signalisation lumineuse tricolore sur voirie pour la circulation ...),
 - l'éclairage public,
 - les aménagements paysagers (espaces verts et plantations),
 - la signalisation routière verticale et horizontale,
 - le jalonnement directionnel,
 - les arrêts autobus,
 - le stationnement des autobus,
 - La coordination de la déviation des réseaux concessionnaires et autres occupants concernés par le projet.
- Infrastructure du système de transport
 - la plate-forme tramway de la ligne, y compris tous les objets contenus dans cette plate-forme (de type multitubulaire, fourreaux, assainissement de plate-forme...) mais hors système de guidage,
 - le génie civil des stations aériennes (y compris les fondations des mobiliers et équipements liés au fonctionnement de chacune des stations), des gares souterraines (y compris le génie civil du poste de redressement enterré n°9) et les massifs de fondation des mâts porte LAC,
 - les ouvrages d'art hors équipements du système de transport (installés par la RATP) : passage supérieur, pont, passage inférieur et ses ouvrages d'accès (tranchée couverte et trémie), tunnel (y compris sa trémie d'accès),
 - l'assainissement des ouvrages ci-dessus et leur raccordement à l'assainissement de la voirie.

2.1.3. Périmètre de la maîtrise d'ouvrage de la RATP

- Système de transport (hors infrastructure)
 - les superstructures du système de transport : aménagement du tunnel et des stations souterraines (revêtements et équipements, y compris sécurité incendie, évacuation, désenfumage, etc...), locaux en ligne, auxiliaires en ligne, mobilier des stations,
 - le guidage (rail, appareils de voie),
 - l'assainissement des ouvrages ci-dessus,
 - l'alimentation et la distribution d'énergie traction et auxiliaire (y compris les Postes de Redressement électriques, PR (sauf le génie civil du PR n°9 enterré), les mâts porte-LAC et la Ligne Aérienne de Contact, LAC),
 - les systèmes de commande et de communication du tramway (transmissions, systèmes d'exploitation, signalisation),
 - le site de remisage et de maintenance, y compris les travaux de libération de l'emprise,
 - mise à disposition au niveau des contrôleurs de carrefour des signaux de détection amont et aval des tramways,
 - achat du matériel roulant.

2.2. Le Maître d'ouvrage coordinateur

Conformément à la convention de partenariat entre les maîtres d'ouvrage relative aux modalités de pilotage du projet, le Département des Hauts-de-Seine est maître d'ouvrage coordinateur.

La convention de partenariat entre les maîtres d'ouvrage visée ci-dessus et relative aux modalités de pilotage du projet précise le rôle du maître d'ouvrage coordinateur.

Ses missions sont les suivantes :

- être le rapporteur des maîtres d'ouvrage devant le comité de suivi du projet prévu à l'article 10 et faire la synthèse des rapports de différents maîtres d'ouvrage, en particulier pour le suivi comptable,
- animer et assurer le secrétariat des instances de pilotage de la maîtrise d'ouvrage multiple : réunion des représentants des maîtres d'ouvrage, réunions des chefs de projet,
- conduire les procédures administratives communes au projet, dont l'enquête publique, le montage de l'AVP administratif pour le Conseil du STIF, la mise au point de la convention de financement...
- produire le point d'avancement du projet (gestion des délais du projet),
- assurer la coordination générale des OPC des maîtres d'ouvrage,
- gérer les coûts du projet : réalisation des tableaux de bord transversaux et gestion des dépenses communes,
- assurer la coordination générale des maîtrises d'oeuvre coordonnatrices des deux Départements,
- piloter la communication du projet en accord avec le comité de communication prévu à l'article 16.

Le maître d'ouvrage coordinateur ne se substitue en aucun cas aux différents maîtres d'ouvrage dans les responsabilités propres qui leur incombent et ne peut leur imposer des choix ou des solutions qui relèvent de leurs prérogatives. Chaque maître d'ouvrage s'engage à apporter les éléments qui le concernent pour que le maître d'ouvrage coordinateur puisse exercer la mission qui lui est dévolue.

ARTICLE 3. DECOMPOSITION DE L'OPERATION

Comme précisé en préambule, l'opération se décompose en deux phases dont les mises en service seront échelonnées :

- la phase A : section de surface, depuis le terminus de Châtillon jusqu'au carrefour du jumelage (inclus) situé à Vélizy,
- la phase B : section souterraine, depuis le carrefour du jumelage (exclu) jusqu'au terminus à Viroflay Rive Droite.

La troisième tranche fonctionnelle « A3 + B3 » permet d'assurer l'engagement et le financement de l'achèvement des études, des acquisitions foncières, des travaux préparatoires et des travaux d'aménagement, d'infrastructure et du système de transport.

ARTICLE 4. DELAI ET CALENDRIER DE REALISATION [A VENIR]

A compter de la notification de la présente convention et sous réserve de la mise en place des financements correspondants, la durée prévisionnelle de réalisation des travaux et des procédures préalables à la mise en service est fixée, selon le calendrier annexé :

- à 45 mois pour la phase A (section de surface) ⁽²⁾,
- à 53 mois pour la phase B (section souterraine).

Le calendrier prévisionnel de l'ensemble de l'opération est joint en annexe 2. Il n'a pas de valeur contractuelle. Il suppose le respect des principales hypothèses de construction arrêtées lors de l'avant projet par les maîtres d'ouvrage.

Les dispositions de l'article 7.3 pourront trouver notamment à s'appliquer pour ce qui concerne les charges induites par un décalage de calendriers pour les livraisons respectives du matériel roulant et du site de maintenance et de remisage.

ARTICLE 5. ESTIMATION DES DEPENSES DE LA PHASE A ET DE LA PHASE B – COUTS D'OBJECTIF DE CHAQUE MAITRE D'OUVRAGE

5.1. Phase A

5.1.1. Estimation des dépenses

Les dépenses afférentes à la phase A sont évaluées aux conditions économiques de l'avant-projet à la date du 1^{er} janvier 2006. Elles incluent les frais de maîtrise d'ouvrage, de maîtrise d'œuvre, de coordination de la maîtrise d'ouvrage et de communication.

Elles s'élèvent à **271,37 M€ HT**.

L'estimation de ces dépenses comprend une provision pour aléas et imprévus, déterminée au stade de l'avant-projet et destinée à couvrir un ensemble de petits postes de dépenses non individualisés, et les aléas normaux.

Elle ne comprend pas de provision destinée à couvrir les aléas exceptionnels. Ces aléas sont financés selon les modalités prévues à l'article 13 ci-après.

5.1.2. Base de comparaison des coûts

Pour être comparables, tous les coûts finaux de réalisation doivent être ramenés aux conditions économiques de référence de la présente convention (CE du 1^{er} janvier 2006) par application des indices professionnels pertinents.

Le choix définitif des indices et de leur pondération éventuelle, sera arrêté en concertation avec les maîtres d'ouvrage, le STIF et les financeurs. A défaut d'accord entre les parties, l'index TP01 sera utilisé.

5.1.3. Coût d'objectif du Département des Hauts-de-Seine

Le coût d'objectif de la phase A placée sous la maîtrise d'ouvrage du Département des Hauts-de-Seine est fixé à **112,87 M€ HT** (CE 01/2006), répartis comme suit :

Acquisitions foncières	18,27 M€
Travaux	75,18 M€ HT
Provision pour aléas et imprévus	7,50 M€ HT
Maîtrise d'œuvre	5,78 M€ HT
Maîtrise d'ouvrage et dépenses communes	3,09 M€ HT
Coordination des maîtrises d'ouvrage	1,92 M€ HT
Communication	1,13 M€ HT
	112,87 M€ HT

⁽²⁾ Mise en service progressive conformément à ce qui est prévu dans l'avant-projet

Coût d'objectif du Département des Yvelines

Le coût d'objectif de la phase A placée sous la maîtrise d'ouvrage du Département des Yvelines est fixé à **74,42 M€ HT** (CE 01/2006), répartis comme suit :

Acquisitions foncières	13,31 M€
Travaux	47,68 M€ HT
Provision pour aléas et imprévus	5,60 M€ HT
Maîtrise d'œuvre	4,00 M€ HT
Maîtrise d'ouvrage et dépenses communes	3,14 M€ HT
Communication	<u>0,69 M€ HT</u>
	74,42 M€ HT

5.1.4. Coût d'objectif de la RATP

Le coût d'objectif de la phase A placée sous la maîtrise d'ouvrage de la RATP est fixé à **84,08 M€ HT** (CE 01/2006), répartis comme suit :

Acquisitions foncières	1,46 M€
Travaux	42,47 M€ HT
Site de maintenance et de remisage	18,86 M€ HT
Provision pour aléas et imprévus	7,57 M€ HT
Maîtrise d'œuvre	10,53 M€ HT
Maîtrise d'ouvrage (yc communicat°), dépenses communes	<u>3,19 M€ HT</u>
	84,08 M€ HT

5.2. Phase B

5.2.1. Estimation des dépenses

Les dépenses afférentes à la phase B sont évaluées aux conditions économiques de l'avant-projet à la date du 1^{er} janvier 2006. Elles incluent les frais de maîtrise d'ouvrage, de maîtrise d'œuvre, de coordination de la maîtrise d'ouvrage et de communication.

Elles s'élèvent à **112,71 M€ HT**.

L'estimation de ces dépenses comprend une provision pour aléas et imprévus, déterminée au stade de l'avant-projet et destinée à couvrir un ensemble de petits postes de dépenses non individualisés, et les aléas normaux.

Elle ne comprend pas de provision destinée à couvrir les aléas exceptionnels. Ces aléas sont financés selon les modalités prévues à l'article 13 ci-après.

5.2.2. Base de comparaison des coûts

Pour être comparables, tous les coûts finaux de réalisation doivent être ramenés aux conditions économiques de référence de la présente convention (CE du 1^{er} janvier 2006) par application des indices professionnels pertinents.

Le choix définitif des indices et de leur pondération éventuelle, sera arrêté en concertation avec les maîtres d'ouvrage, le STIF et les financeurs. A défaut d'accord entre les parties, l'index TP01 sera utilisé.

5.2.3. Coût d'objectif du Département des Yvelines

Le coût d'objectif de la phase B placée sous la maîtrise d'ouvrage du Département des Yvelines est fixé à **86,72 M€ HT** (CE 01/2006), répartis comme suit :

Acquisitions foncières	1,21 M€
Travaux	62,43 M€ HT
Provision pour aléas et imprévus	12,30 M€ HT
Maîtrise d'œuvre	5,50 M€ HT
Maîtrise d'ouvrage et dépenses communes	4,33 M€ HT
Communication	<u>0,95 M€ HT</u>
	86,72 M€ HT

5.2.4. Coût d'objectif de la RATP

Le coût d'objectif de la phase B placée sous la maîtrise d'ouvrage de la RATP est fixé à **25,17 M€ HT** (CE 01/2006), répartis comme suit :

Acquisitions foncières	0,54 M€
Travaux	19,55 M€ HT
Provision pour aléas et imprévus	1,89 M€ HT
Maîtrise d'œuvre	2,39 M€ HT
Maîtrise d'ouvrage (yc communicat°), dépenses communes	<u>0,80 M€ HT</u>
	25,17 M€ HT

5.2.5. Coût d'objectif du Département des Hauts-de-Seine

Le coût d'objectif de la phase B placée sous la maîtrise d'ouvrage du Département des Hauts-de-Seine est fixé à **0,82 M€ HT** (CE 01/2006), répartis comme suit :

Coordination des maîtrises d'ouvrage	<u>0,82 M€ HT</u>
	0,82 M€ HT

ARTICLE 6. DECOMPOSITION EN TRANCHES FONCTIONNELLES

L'opération est décomposée en plusieurs tranches fonctionnelles.

La première est la tranche fonctionnelle A1 + B1 d'un montant de 32,54 M€ (CE 01/06) qui correspond au financement des études, des acquisitions foncières et des travaux préparatoires .

La deuxième est la tranche fonctionnelle A2 + B2 qui permet la poursuite des phases A et B et comprend des dépenses de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage, la poursuite des acquisitions foncières et des travaux préparatoires, une partie des travaux d'aménagement et d'infrastructure et une partie des travaux du système de transport.

La tranche fonctionnelle A3 + B3 permet d'achever les phases A et B. Elle comprend :

- des acquisitions foncières,
- des dépenses de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage,
- des travaux préparatoires,
- des travaux d'aménagement et d'infrastructure,
- des travaux du système de transport.

6.1. Part de la tranche fonctionnelle A3 + B3 sous maîtrise d'ouvrage du Département des Hauts-de-Seine

	CE (01/2006)
Tranche A3	22,63 M€ HT
- Travaux d'infrastructures (secteur 3)	20,79 M€ HT
- Maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre et coordination (secteurs 3)	1,84 M€ HT
Total tranche fonctionnelle A3 + B3	22,63 M€ HT

6.2. Part de la tranche fonctionnelle A3 + B3 sous maîtrise d'ouvrage du Département des Yvelines

	CE (01/2006)
Tranche A3	27,06 M€ HT
- Acquisitions foncières	4,97 M€
- Travaux préparatoires	2,80 M€ HT
- Travaux d'infrastructures (secteur 2)	18,49 M€ HT
- Maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre	0,80 M€ HT
Tranche B3	4,20 M€ HT
- Gros œuvre tunnel et stations souterraines	0,92 M€ HT
- Maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre	3,28 M€ HT
Total tranche fonctionnelle A3 + B3	31,26 M€ HT

6.3. Part de la tranche fonctionnelle A3 + B3 sous maîtrise d'ouvrage de la RATP

	CE (01/2006)
Tranche A3	27,73 M€ HT
- Travaux site de maintenance et de remisage (hors guidage)	20,05 M€ HT
- Travaux postes de redressement	7,69 M€ HT
Tranche B3	-0,92 M€ HT
- Travaux second œuvre et équipements	-0,92 ⁽²⁾ M€ HT
Total tranche fonctionnelle A3 + B3	26,81 M€ HT

ARTICLE 7. FINANCEMENT DE LA TRANCHE FONCTIONNELLE A3 + B3

7.1. Engagement des financeurs

La présente convention vaut engagement financier des financeurs pour un coût total de **80,71 M€** (CE 01/2006) pour la tranche fonctionnelle A3 + B3.

Les financeurs s'engagent, en tout état de cause, à financer cette tranche, selon le plan de financement présenté ci-après et dans la limite de l'article 13.4.

7.2. Plan de financement de la tranche fonctionnelle A3 + B3

De la décomposition du financement de la tranche fonctionnelle A3 + B3 figurant en annexe 6, il résulte le tableau de synthèse ci-après :

			Coûts d'objectifs (CE 01/06)	Financeurs			
				Etat	Région IdF	Dép. 92	Dép. 78
Maîtres d'ouvrage	Tranche A3 + B3	Dép. 92	22,63 M€ HT	8,01 M€	14,02 M€	0,60 M€	
			100,00 %	35,40 %	61,95 %	2,65 %	
	Dép. 78	31,26 M€ HT	8,01 M€	22,66 M€		0,59 M€	
		100,00 %	25,62 %	72,49 %		1,89 %	
	RATP	26,81 M€ HT	26,81 M€				
		100,00 %	100,00 %				
Total TF A3 + B3			80,71 M€ HT	42,84 M€	36,68 M€	0,60 M€	0,59 M€

7.3. Ajustements dans la mise en place des financements

En cas de difficultés dans la mise en place des financements, les financeurs se réservent le droit de demander conjointement aux maîtres d'ouvrage un décalage de l'opération. Les besoins ajustés sont alors proposés par les maîtres d'ouvrage dans ce cadre.

Dans les cas où les difficultés de mise en place des financements n'ont pas pour origine un dépassement du coût d'objectif de l'opération, les charges induites pour les maîtres d'ouvrage par le retard de paiement de l'un des financeurs ou par un report de l'opération demandé par l'un des financeurs sont supportées par ce dernier. Le comité de suivi de l'opération, selon les modalités de l'article 9, validera l'estimation du préjudice financier subi par les maîtres d'ouvrage et définira les modalités de compensation due par le financeur auquel le retard est imputable.

⁽²⁾ Ce poste négatif correspond au transfert de maîtrise d'ouvrage de la RATP vers le Département des Yvelines du génie civil du poste de redressement n°9 qui, initialement projeté en surface par la RATP, est maintenant prévu en souterrain, réalisé par le Département des Yvelines dans les locaux de la station de Viroflay Rive Gauche.

7.4. Engagement du STIF

Du fait de l'évolution des procédures de financement de la Région et contrairement à l'article 7.4 de la convention de financement TFA1+B1, le montant des investissements que doit faire la RATP sur fonds propres pour la mise en œuvre des phases A et B de ce projet s'établit à 3,36 M€ HT (CE du 1^{er} janvier 2006) au titre de l'infrastructure, financés par prêts bonifiés de la Région, comme indiqué au préambule de cette convention.

Le STIF et la RATP négocieront les conditions de prise en compte de l'impact de la mise en service du projet dans le cadre de la convention pluriannuelle mentionnée à l'article 5 du décret N° 59-157 du 7 Janvier 1959, communément appelée "contrat STIF-RATP". A ce titre, les investissements en fonds propres de la RATP seront pris en compte sur la base de leur réalisation effective et dans la limite du montant rappelé ci-dessus.

ARTICLE 8. ECHEANCIERS FINANCIERS DE LA TRANCHE FONCTIONNELLE A3 + B3

8.1. Echancier des autorisations de programme

S'agissant des autorisations de programme complémentaires nécessaires à la réalisation des travaux, leur affectation et leur échelonnement relèvent de la responsabilité de chaque financeur.

8.2. Echancier des dépenses des maîtres d'ouvrage

Les échanciers prévisionnels des dépenses de chaque maître d'ouvrage s'établissent selon les tableaux figurant en annexe 7. Les montants indiqués sont établis en euros constants (CE janvier 2006) et en euros courants, selon le mode d'actualisation décrit à l'article 8.3.

8.3. Ajustement des échanciers

Ces échelonnements sont ajustés chaque année à l'occasion du comité de suivi prévu à l'article 10 ci-après, au cours de sa réunion annuelle et sur proposition des maîtres d'ouvrage, en fonction de l'avancement des études, du déroulement du chantier et de l'évolution des taux d'actualisation.

Les échanciers, joints en annexe, ont été élaborés en utilisant un taux d'actualisation par rapport aux conditions économiques de l'avant-projet (CE janvier 2006) : indice TP 01 pour les années 2006 et 2007 puis 3 % par an pour les années suivantes.

ARTICLE 9. BENEFICIAIRES ET MODALITES D'ATTRIBUTION DES CREDITS DE PAIEMENT

9.1. Crédits de paiement

Les crédits de paiement sont versés par les financeurs au fur et à mesure de l'avancement des travaux sur présentation par le maître d'ouvrage d'un état des dépenses constatées et, pour la Région d'Ile-de-France, de la demande de versement de subvention selon le modèle type de la Région, indiquant notamment les autorisations de programme de rattachement de ces crédits.

Les crédits de paiement relatifs aux dépenses réalisées par les maîtres d'ouvrage pour les études, les travaux préparatoires et les commandes anticipées pourront être versés avant la signature de la présente convention.

9.2. Mandatement et règlement

Les règlements dus au maître d'ouvrage sont effectués dans un délai de 45 jours à compter de la date de réception des demandes de versement (utilisation éventuelle d'un courrier avec accusé de réception).

A défaut de règlement 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 de l'intérêt légal en vigueur majoré de deux points.

Dans l'hypothèse où les demandes de versement de subvention du maître d'ouvrage seraient, en euros courants, d'un montant supérieur au montant inscrit dans l'échéancier prévisionnel remis par le maître d'ouvrage au dernier comité de suivi ou au plus tard au 1er juillet de l'année en cours, les financeurs n'encourraient pas d'intérêts moratoires sur la partie d'excédents non prévus, pendant 6 mois.

9.3. Bénéficiaires

Les participations et subventions sont versées à :

Département des Hauts-de-Seine

sur le compte ouvert au nom du Payeur départemental des Hauts-de-Seine, Banque de France, Nanterre, dont le RIB est le suivant :

Code banque : 30001
Code guichet : 00936
N° compte : D920000000
Clé : 03

Département des Yvelines

sur le compte ouvert au nom du Payeur départemental des Yvelines, Banque de France, Versailles, dont le RIB est le suivant :

Code banque : 30001
Code guichet : 00866
N° compte : C7850000000
Clé : 67

RATP

sur le compte ouvert au nom de RATP ENCAISSEMENTS COLLECTIVITES du CALYON, dont le RIB est le suivant :

Code banque : 31489
Code guichet : 00010
N° compte : 00 198 757 753
Clé : 47

ARTICLE 10. COMITE DE SUIVI DE L'OPERATION

Les parties conviennent d'assurer un suivi du déroulement de l'opération. Pour cela, il est créé un comité de suivi co-présidé par les financeurs et comprenant l'ensemble des signataires de la présente convention, qui se réunit au moins une fois par an à l'initiative des co-présidents jusqu'à la mise en service de l'opération.

Si nécessaire, le STIF peut provoquer une réunion du comité de suivi. Il peut se réunir de façon exceptionnelle si une décision urgente doit être prise en application de l'article 12 ou sur demande d'un signataire.

Le comité de suivi doit se réunir préalablement à l'engagement de la ou des autres tranches fonctionnelles. Leur lancement fera l'objet d'un accord de tous les financeurs et de la signature de conventions de financement complémentaires.

En préparation du Comité de suivi, les maîtres d'ouvrage transmettent au maître d'ouvrage coordinateur et au STIF un état technique administratif et financier de l'avancement de l'opération.

Le maître d'ouvrage coordinateur établit un rapport sur l'avancement de l'opération sur la base des documents transmis par les différents maîtres d'ouvrage. Ce rapport est analysé par le STIF et fait l'objet d'un avis du STIF aux financeurs.

Le rapport et l'ensemble des documents centralisés par le maître d'ouvrage coordinateur sont transmis au STIF sous forme de minute, 2 semaines avant le Comité de Suivi.

Les informations communiquées sont les suivantes :

- le point sur l'avancement des travaux,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- le point sur le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il peut être estimé à la date du rapport,
- un état comparatif entre, d'une part, le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il est estimé à la date du comité de suivi au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser, d'autre part, le coût d'objectif fixé pour chacun des maîtres d'ouvrage dans la présente convention.
- la liste des principaux marchés signés avec leur montant d'engagement et notamment une analyse des résultats des appels d'offres réalisés par rapport aux estimations prévisionnelles des maîtres d'ouvrage,
- la liste des principaux marchés à venir,
- le point sur le traitement des problèmes rencontrés qui pourraient engendrer une modification des coûts et des délais, et l'indication des réclamations et d'éventuels contentieux de la part des entreprises titulaires des marchés,
- un état des lieux sur la consommation des provisions définies à l'article 5 pour chacun des postes définis dans l'avant-projet,
- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des subventions versées,
- l'estimation du préjudice financier consécutif à un éventuel retard de versement de la part de l'un des financeurs,
- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre), ainsi que la désignation nominative des principales fonctions de direction de la maîtrise d'ouvrage,
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).

Les maîtres d'ouvrage effectuent également une mise à jour des prévisions pluriannuelles de leurs dépenses. Ces prévisions couvrent la totalité de la période de l'opération. Elles sont établies en euros courants et en euros constants aux conditions de l'avant-projet pour toute la période de réalisation.

ARTICLE 11. MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI

11.1. Comptabilité de l'opération

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à faire ressortir dans leur comptabilité les dépenses propres à l'opération et les éventuelles subventions ou financements complémentaires spécifiques qui pourraient être accordés par des tiers sur l'opération.

Les maîtres d'ouvrage conservent l'ensemble des pièces justificatives de l'opération pendant dix ans, à compter de la date d'expiration de la convention.

11.2. Information

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

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

11.3. Suivi de la maîtrise d'ouvrage

En complément du décret 59-157 du 7 janvier 1959 et conformément au contrat de Projets Etat Région d'Ile-de-France, les financeurs chargent conjointement le STIF d'assurer pour leur compte le contrôle des maîtres d'ouvrage. Celui-ci s'assurera notamment du suivi du respect, par les maîtres d'ouvrage, des dispositions techniques de l'avant-projet approuvé, des coûts d'objectif définis aux articles 5.1.3 à 5.1.5, 5.2.3 à 5.2.5, et du délai indiqué à l'article 4 pour la mise en service de l'opération.

Dans ce cadre, chaque maître d'ouvrage s'engage à remettre au STIF, sur sa demande, tous les documents relatifs à l'opération nécessaires au suivi de la maîtrise d'ouvrage, qu'ils soient à caractère organisationnel (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre) ou technique (dossier projet, dossiers de consultation des entreprises, marchés de travaux et contrôles techniques divers...). Chaque maître d'ouvrage s'engage également à autoriser les agents du STIF ou les experts missionnés par celui-ci à assister sur leur demande à toute réunion permettant d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet, notamment les revues de projet.

Par ailleurs, complémentaires aux justificatifs propres à sa partie de maîtrise d'ouvrage, le maître d'ouvrage coordinateur s'engage à remettre au STIF l'ensemble des documents relatifs à l'exercice de sa mission de coordination telle que définie à l'article 2.2, et notamment ceux relatifs à l'organisation des maîtrises d'ouvrage et des maîtrises d'œuvre.

11.4. Intervention d'experts

Sur proposition du STIF aux financeurs ou à la demande de l'un des financeurs après information préalable des autres financeurs et du STIF, les maîtres d'ouvrage concernés s'engagent à permettre aux experts désignés ou missionnés par la STIF, d'effectuer des visites des lieux, des installations et travaux relevant de la présente opération et à faciliter le contrôle de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives. Les frais relatifs à ces interventions sont à la charge du ou des demandeurs. Les maîtres d'ouvrage sont quant à eux chargés de l'organisation des visites et du respect des règles de sécurité.

ARTICLE 12. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET

Toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-projet ou, sans faire obstacle à l'application des dispositions prévues à l'article 13, toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais prévus à l'article 4 ou des coûts d'objectif prévus à l'article 5 de la présente convention peut conduire, selon la réglementation applicable aux maîtres d'ouvrage ou selon l'appréciation du STIF, à la réalisation d'un avant-projet modificatif, présenté au Conseil du STIF.

Le maître d'ouvrage concerné transmettra au maître d'ouvrage coordinateur, au STIF, et aux financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Le maître d'ouvrage concerné devra veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières sur les autres maîtres d'ouvrage. Le maître d'ouvrage coordinateur demandera l'avis à l'ensemble des maîtres d'ouvrage et s'assurera de la mise au point d'un accord dont il informera formellement le STIF. Au vu de l'ensemble de ces éléments, le STIF validera les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou appréciera l'opportunité d'une saisine du comité de suivi ainsi que la nécessité de réaliser un Avant-projet Modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

En cas de désaccord persistant entre maîtres d'ouvrage sur la consistance et la portée des modifications à apporter, le STIF tranchera par la rédaction d'un cahier des charges de l'avant-projet modificatif.

Cet avant-projet modificatif sera présenté au Conseil du STIF. Il donnera lieu à la conclusion d'un avenant à la présente convention, indiquant toutes les conséquences notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût d'objectif ou de périmètre par maître d'ouvrage, de répartition des financements et de délai de réalisation de l'opération. Les travaux concernés ne pourront avoir un début d'exécution qu'après la signature de l'avenant.

Cette disposition ne fait pas obstacle à la prise en compte par les maîtres d'ouvrage de demandes, d'un des financeurs ou de tiers, d'adaptations localisées de l'opération, ne modifiant pas son aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'avant-projet. La prise en compte de ces modifications sera soumise à

l'accord préalable du STIF au titre de son contrôle des maîtres d'ouvrage. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge des demandeurs.

L'application des dispositions de cet article ne doit pas faire obstacle à la poursuite des travaux sur la partie non touchée par les modifications.

ARTICLE 13. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS

13.1. Contrôle du respect des coûts d'objectif de chaque maître d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage s'engagent sur le respect de leur coût d'objectif, tel qu'il est défini à l'article 5. Pour permettre la comparaison entre leur coût d'opération et leur coût d'objectif, il est précisé que le coût final estimé est déterminé en euros aux Conditions Economiques de l'avant-projet, selon les modalités des articles 5.1.1, 5.1.2, 5.2.1 et 5.2.2.

A cet effet, au moment de l'établissement du solde des dépenses à réaliser sur le projet, chaque maître d'ouvrage fournira aux financeurs le calcul du coût de sa part du projet, actualisé à l'aide des index professionnels pertinents. Ce calcul servira de référence pour le solde de financement de l'opération.

Dès qu'à l'occasion d'un comité de suivi ou, en cas d'événement exceptionnel, à tout instant, il apparaît que le coût prévisionnel final estimé de l'opération dépasse le coût d'objectif, le maître d'ouvrage concerné indique au STIF et aux financeurs :

- l'existence et l'importance de cet écart
- son origine
- les mesures de toute nature qu'il entend prendre pour y remédier

Si le dépassement du coût d'objectif a pour origine une augmentation importante des dépenses communes, les pénalités à mettre en œuvre feront l'objet d'une décision en comité de suivi.

Le STIF rend un avis aux financeurs sur les explications fournies par le maître d'ouvrage et les moyens proposés pour résorber l'écart constaté.

13.2. Modalités de modification du coût d'objectif

13.2.1. Dépassement du coût d'objectif

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures correctives proposées, le respect du coût d'objectif ne peut être assuré, le maître d'ouvrage concerné fournit au maître d'ouvrage coordinateur, au STIF et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences. Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux financeurs qui s'appuiera notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage coordinateur selon les dispositions de l'article 12 de la présente convention et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un avant-projet modificatif.

Au vu de ce rapport, les financeurs précisent alors le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu à l'article 5 au titre du coût d'objectif initial du maître d'ouvrage concerné.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs et le STIF. Les maîtres d'ouvrage sont entendus et informés de la nécessité éventuelle de la formalisation d'un avant-projet modificatif.

Si, en application des statuts du maître d'ouvrage concerné, ou des règles qui lui sont applicables, ces propositions doivent faire l'objet d'une décision d'approbation du STIF, notamment au titre de l'article 12 de la présente convention, le maître d'ouvrage transmet au STIF l'ensemble des pièces et dossier justificatif éventuel (avant-projet modificatif) accompagné de la réponse des financeurs.

Le STIF fait alors part de sa position aux maîtres d'ouvrage et financeurs et approuve le cas échéant l'avant-projet modificatif et arrête un nouveau coût d'objectif pour le maître d'ouvrage concerné et pour l'opération.

En application de ces décisions, un avenant formalisera l'ensemble des modifications apportées à la convention notamment en terme d'augmentation du coût d'objectif initial et d'incidence sur la rémunération du maître d'ouvrage concerné résultant de l'application de la clause d'intéressement prévue à l'article 13.4.

13.2.2. Diminution du coût d'objectif

Le maître d'ouvrage concerné transmet aux financeurs et au STIF un rapport justificatif de la diminution proposée de son coût d'objectif. Ce rapport fait l'objet d'un avis du STIF aux financeurs indiquant son accord.

Un avenant formalisera la diminution du coût d'objectif initial pour le maître d'ouvrage concerné et l'intéressement consécutif en résultant.

13.3. Modalités de modification des délais

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect des délais ne peut être assuré, le maître d'ouvrage concerné fournit au maître d'ouvrage coordinateur, au STIF et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine et l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux membres du comité de suivi, qui s'appuiera notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage coordinateur selon les dispositions de l'article 12 de la présente convention, et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un avant-projet modificatif. Il indiquera notamment les incidences sur le planning et le phasage initial de l'ensemble des travaux de l'opération, tous maîtres d'ouvrage confondus, et les conséquences sur les autres maîtres d'ouvrage telles qu'elles apparaissent au vu des éléments transmis par le maître d'ouvrage coordinateur. Par ailleurs cet avis précisera l'impact sur l'offre de transport.

Au vu de ce rapport, et des avis éventuels formulés par les autres maîtres d'ouvrage, les financeurs émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre les financeurs, le STIF et les maîtres d'ouvrage.

Si, en application des statuts du maître d'ouvrage, ou des règles qui lui sont applicables, ces propositions doivent faire l'objet d'une décision d'approbation du STIF, notamment au titre de l'article 12 de la présente convention, le maître d'ouvrage concerné transmet au STIF l'ensemble des pièces et dossier justificatif éventuel (avant-projet modificatif) accompagné de la réponse des financeurs.

Le STIF fait alors part de sa position aux maîtres d'ouvrage et financeurs et approuve le cas échéant l'avant-projet Modificatif et arrête un nouveau délai de l'opération.

En application de ces décisions, un avenant formalisera l'ensemble des modifications apportées à la convention notamment en terme d'augmentation du délai initial.

13.4. Clause d'intéressement sur le respect du coût d'objectif

Si le dépassement du coût d'objectif ne peut être imputé à un ou des événements exceptionnels ou aux évolutions des indices professionnels pertinents, et indépendamment des modalités arrêtées vis-à-vis des surcoûts, la rémunération du maître d'ouvrage concerné est réduite d'une somme calculée par application du pourcentage de dépassement du coût d'objectif, sans pouvoir dépasser 15% des frais de maîtrise d'ouvrage. Les subventions sont réduites de la même somme.

De même, en cas d'économie réalisée sur le coût d'objectif, la rémunération du maître d'ouvrage concerné est augmentée d'une somme calculée par l'application du pourcentage d'économies réalisées par rapport au coût d'objectif, sans pouvoir dépasser 15% du montant des frais de maîtrise d'ouvrage. Les subventions sont augmentées de la même somme. En cas de dépassement du délai indiqué à l'article 4 pour la mise en service, l'application de cet alinéa sera soumise à l'appréciation du comité de suivi de la convention de financement mentionné à l'article 10.

En cas de litige sur la responsabilité des dépassements, il sera fait appel au Comité de suivi qui proposera le montant de dépassement imputable au maître d'ouvrage concerné. Ce montant servira de base au calcul de la pénalité provisoire qui lui est applicable. Il en est de même pour l'attribution de l'intéressement en cas d'économie sur le coût total du projet.

ARTICLE 14. ACHEVEMENT DES TRAVAUX

Avant la mise en service de l'opération, les maîtres d'ouvrage invitent le Syndicat des Transports d'Ile-de-France et les financeurs à constater la conformité de la nouvelle infrastructure de transports par rapport aux dispositions de l'avant-projet approuvé ou de l'avant-projet modificatif.

ARTICLE 15. BILAN

15.1. Bilan physique et financier

Chaque maître d'ouvrage établit sous sa responsabilité, au plus tard trois ans après la mise en service, un bilan financier et physique des aménagements relevant de son périmètre dans le cadre de la présente convention.

Ce bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût d'objectif, défini à l'article 5, ramenée aux conditions économiques de l'avant-projet (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par les maîtres d'ouvrage) afin de permettre la comparaison entre le coût d'objectif et les dépenses, poste par poste, au conditions économiques de janvier 2006.

Ce bilan comportera, pour chaque maître d'ouvrage, notamment :

- un rapport de présentation indiquant le descriptif des aménagements réalisés et retraçant l'évolution éventuelle du coût d'objectif et des principales décisions concernant les aménagements dont il assure la maîtrise d'ouvrage,
- le récapitulatif des subventions attribuées,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres),
- le récapitulatif des dépenses effectivement payées à la date de réalisation du bilan (établi sur la base des décomptes généraux définitifs des marchés lorsqu'ils existent),
- le calcul et la justification de l'état du solde, à savoir la différence entre les dépenses effectivement payées par le maître d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les versements effectués par les financeurs,
- la nature et l'estimation des dépenses prévisionnelles totales restant à payer (contentieux, réclamations d'entreprise, finitions, garanties des aménagements paysagers),
- un état de la valeur des excédents de terrains ou bâtiments acquis et non nécessaires au strict fonctionnement du tramway et de la voirie où il passe. Ces biens peuvent être rétrocédés et donner lieu à un éventuel remboursement dans la limite des produits de cession effectivement constatés et des pourcentages des participations des parties au financement de l'opération,
- un état des éventuels compléments d'aménagement consécutifs à la mise en service de l'opération.

Le maître d'ouvrage coordinateur établira un bilan global de l'opération synthétisant l'ensemble des données des bilans des maîtres d'ouvrage, destiné notamment à une comparaison avec le coût de l'opération tel que défini à l'article 5.1. Le bilan global de l'opération accompagné d'un rapport général de présentation et des bilans de chacun des maîtres d'ouvrage est transmis au STIF et aux financeurs. Le STIF formule un avis sur le bilan global et éventuellement les bilans individuels des maîtres d'ouvrage et le transmet aux financeurs.

15.2. Evaluation économique, sociale et environnementale

Les signataires de la présente convention ont décidé la réalisation de l'opération « Tramway Châtillon – Vélizy – Viroflay » en tenant compte de l'évaluation économique et sociale effectuée par les maîtres d'ouvrage et figurant dans l'avant-projet approuvé par le Conseil du STIF.

Sous le pilotage du STIF, les maîtres d'ouvrage organisent conjointement la collecte des informations nécessaires au bilan a posteriori, comme stipulé au Contrat de Projets État – Région d'Ile-de-France, à établir au plus tard dans les cinq années qui suivent la mise en service. Le maître d'ouvrage coordinateur transmettra ce bilan au STIF et aux financeurs après validation conjointe de l'ensemble des maîtres d'ouvrage.

Ce bilan sera réalisé en application de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982.

ARTICLE 16. PUBLICITE - COMMUNICATION

Les maîtres d'ouvrage s'engagent, jusqu'à la mise en service de l'opération, à :

- associer, au sein d'un comité de communication, les co-signataires de la présente convention à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un plan de communication commun. Ce comité de communication sera associé au choix du prestataire qui aura pour mission de créer les outils de communication,
- mentionner les financeurs de l'opération et le STIF sur tout acte de communication relevant de la communication institutionnelle concernant l'opération par la présence de leurs logos ou d'une information sur leur participation au financement,
- prévoir systématiquement un délai suffisant afin que chaque représentant au comité de communication puisse faire valider le principe des outils (plan de communication) par leurs responsables respectifs,
- permettre l'implantation de la signalétique de chantier des co-signataires,
- rapporter en tant que de besoin les réactions de la population concernant les travaux entrepris.

Le comité de communication regroupe les représentants des directeurs ou responsables de communication de chacun des organismes financeurs. Il est piloté par le responsable communication du maître d'ouvrage coordinateur.

ARTICLE 17. MODIFICATION DE LA CONVENTION

Toute modification de la présente convention qui serait nécessaire, notamment dans les cas prévus à l'article 12, fait l'objet d'un avenant.

ARTICLE 18. RESILIATION DE LA CONVENTION

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération.

La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

- si dans ce délai les obligations citées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution,
- si l'inexécution des prestations requises est consécutive à un cas de force majeure.

Jusqu'à l'expiration du délai de préavis défini ci-dessus, les parties s'engagent au strict respect des obligations que leur assigne la présente convention.

ARTICLE 19. DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION

La convention prend effet à compter de sa notification. Elle expire après la réalisation des quatre étapes suivantes :

- réception des ouvrages et installations par les maîtres d'ouvrage et mise en service après accomplissement des procédures prévues par la réglementation de sécurité,
- solde des paiements constatés par les financeurs et les maîtres d'ouvrage, sur présentation d'un bilan général et définitif,
- remise par les maîtres d'ouvrage aux financeurs et au Syndicat des Transports d'Ile-de-France du bilan physique et financier visé à l'article 15,
- versement de la totalité des subventions dues aux maîtres d'ouvrage.

Fait en SIX exemplaires originaux.

SIGNATAIRES : Signée par toutes les parties et notifiée le :

Le Préfet de la Région Île-de-France, Préfet de Paris M. Daniel CANEPA	Le Président du Conseil Régional d'Île-de-France Jean-Paul HUCHON
La Directrice Générale du STIF Sophie MOUGARD	Le Président du Conseil Général des Hauts de Seine Patrick DEVEDJIAN
Le Président du Conseil Général des Yvelines Pierre BEDIER	Le Président Directeur Général de la RATP Pierre MONGIN

ANNEXES

Annexe 1 : Organigrammes nominatifs

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de l'opération

Annexe 3 : Plan de financement de la phase A

Annexe 4 : Plan de financement de la phase B

Annexe 5 : Plan de financement de l'opération (phase A + phase B)

Annexe 6 : Décomposition du financement de la tranche fonctionnelle A2 + B2

Annexe 7 : Echancier des crédits de paiements de la tranche fonctionnelle A3+ B3

Annexe 8 : Echancier recalé des crédits de paiement des trois tranches fonctionnelles

Annexe 9 (rappel) : Plan de financement de la tranche A1 + B1

Annexe 10 (rappel) : Plan de financement de la tranche A2 + B2

Annexe 1 : organigrammes nominatifs

ORGANIGRAMME NOMINATIF

Tramway Châtillon – Vélizy – Viroflay

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

Maîtrise d'ouvrage Conseil Général des Hauts-de-Seine

Maître d'ouvrage :
Représentant du Maître d'ouvrage :
Chef de Projet :

M. Patrick DEVEDJIAN, Président du Conseil Général
Mme Martine ROMÉLOT, Directeur des Infrastructures de Transports
Mme Michèle CHEVRANT-BRETON

Maîtrise d'ouvrage Conseil Général des Yvelines

Maître d'ouvrage :
Représentant du Maître d'ouvrage :
Chef de Projet :

M. Pierre BÉDIER, Président du Conseil Général
M. Roland JULLIENNE, Directeur des Routes et des Transports, représenté par M. Pascal TABO,
Sous-Directeur en charge des Grands Travaux
M. Frédéric GHOULMIÉ

Maîtrise d'ouvrage RATP

Maître d'ouvrage :
Représentant du Maître d'ouvrage :
Chef de Projet :

M. Pierre MONGIN, Président Directeur Général de la RATP
M. Jean-Louis STAUFFERT, Directeur de l'Agence de Développement Territorial des Hauts-de-Seine
M. Nicolas BASTARD

Annexe 2 : calendrier prévisionnel de l'opération (conforme aux avant-projets approuvés par le conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île de France)

Tramway Châtillon - Vélizy - Viroflay CALENDRIER PREVISIONNEL (mis à jour au 7 novembre 2008)	2006				2007				2008				2009				2010				2011				2012				2013						
	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2
PROCEDURES																																			
Etudes EXE/Travaux																																			
Utilité publique																																			
Avant-projets administratifs																																			
Conventions financement																																			
Dossiers de sécurité																																			
LIBERAT° EMPRISES - RESEAUX																																			
Acquisit° foncières - Libérat° emprises																																			
Adaptations réseaux 92																																			
Adaptat° réseaux 78 (sect° surf.)																																			
Adaptat° réseaux 78 (sect° sout.)																																			
INFRASTRUCTURES																																			
Aménagement et génie civil tramway 92																																			
Aménagement et génie civil tramway 78																																			
Ouvrages d'art 78																																			
Gros œuvre tunnel et stat° souterraines																																			
SYSTEME DE TRANSPORT																																			
Site de maintenance et de remisage																																			
Postes de redressement																																			
Ligne - Système - Stations (sect° surf.)																																			
2nd œuvre et équipements (sect° sout.)																																			
Matériel roulant																																			
Essais système - Mise en service																																			

Annexe 3 : Plan de financement de la phase A

Comme indiqué dans le préambule, ce plan de financement a évolué par rapport à celui qui figurait dans la convention relative à la tranche fonctionnelle A2 + B2.

Le plan de financement de la phase A aux conditions économiques de référence de janvier 2006 est le suivant :

		Coûts d'objectifs	Financeurs				
			Etat	Région IdF	Dép. 92	Dép. 78	RATP (prêts bonifiés de la Région)
Maîtres d'ouvrage	Dép. 92	112,87 M€ HT	8,77 M€	38,78 M€	65,32 M€		
		100,00 %	7,77 %	34,36 %	57,87 %		
	Dép. 78	74,42 M€ HT	8,01 M€	54,70 M€		11,70 M€	
		100,00 %	10,77 %	73,51 %		15,72 %	
	RATP	84,08 M€ HT	45,76 M€	36,23 M€			2,09 M€
		100,00 %	54,42 %	43,09 %			2,49 %
Total	271,37 M€ HT	62,55 M€	129,71 M€	65,32 M€	11,70 M€	2,09 M€	
	100,00 %	23,05 %	47,80 %	24,07 %	4,31 %	0,77 %	

La RATP et les Départements contribuent uniquement au financement de leur propre coût d'objectif.

La participation de la RATP au financement de la phase A (et de la phase B) est égale à sa contribution au titre de la tranche fonctionnelle A1 + B1.

La contribution du Département des Yvelines est fixée à 15% de son coût objectif en phase A.

La contribution du Département des Hauts-de-Seine est égale au montant de sa contribution (phase A + phase B) diminué du montant de la participation des Yvelines

La contribution de l'Etat est celle figurant dans le préambule.

La contribution de la Région est obtenue par déduction des autres financements au coût d'objectif la phase A.

La ventilation précise des crédits par financeur et par maîtrise d'ouvrage est susceptible d'évolution lors de la mise au point ultérieure des conventions de financement complémentaires, sans modification du plan de financement global.

Annexe 4 : Plan de financement de la phase B

Comme indiqué dans le préambule, ce plan de financement a évolué par rapport à celui qui figurait dans la convention relative à la tranche fonctionnelle A2 + B2.

Le plan de financement de la phase B aux conditions économiques de référence de janvier 2006 est le suivant :

		Coûts d'objectifs (CE 01/06)	Financeurs				
			Etat	Région IdF	Dép.92	Dép.78	RATP (prêts bonifiés de la Région)
Maîtres d'ouvrage	Dép. 92	0,82 M€ HT			0,82 M€		
		100,00 %			100,00 %		
	Dép. 78	86,72 M€ HT		36,05 M€	10,29 M€	40,38 M€	
		100,00 %		41,57 %	11,87 %	46,56 %	
	RATP	25,17 M€ HT	- 0,92 M€	24,82 M€			1,27 M€
		100,00 %	- 3,66 %	98,61 %			5,05 %
Total	112,71 M€ HT	- 0,92 M€	60,87 M€	11,11 M€	40,38 M€	1,27 M€	
	100,00 %	- 0,82 %	54,01 %	9,86 %	35,83 %	1,13 %	

Pour la phase B et sans faire obstacle à l'application des dispositions prévues à l'article 13, la contribution financière du Département des Hauts-de-Seine, au périmètre de maîtrise d'ouvrage du Département des Yvelines, est forfaitaire et actualisable.

Annexe 5 : Plan de financement de l'opération (phase A + phase B)

Comme indiqué dans le préambule, ce plan de financement a évolué par rapport à celui qui figurait dans la convention relative à la tranche fonctionnelle A2 + B2.

Le plan de financement de l'opération aux conditions économiques de référence de janvier 2006 est le suivant :

		Coûts d'objectifs (CE 01/06)	Financeurs				
			Etat	Région IdF	Dép.92	Dép.78	RATP (prêts bonifiés de la Région)
Maîtres d'ouvrage	Dép. 92	113,69 M€ HT	8,77 M€	38,78 M€	66,14 M€		
		100,00 %	7,72 %	34,11 %	58,17 %		
	Dép. 78	161,13 M€ HT	8,01 M€	90,75 M€	10,29 M€	52,08 M€	
		100,00 %	4,97 %	56,32 %	6,39 %	32,32 %	
	RATP	109,25 M€ HT	44,84 M€	61,05 M€			3,36 M€
		100,00 %	41,04 %	55,88 %			3,08 %
Total	384,08 M€ HT	61,63 M€	190,58 M€	76,43 M€	52,08 M€	3,36 M€	
	100,00 %	16,05 %	49,62 %	19,90 %	13,56 %	0,87 %	

La ventilation précise des crédits par financeur et par maîtrise d'ouvrage est susceptible d'évolution lors de la mise au point ultérieure des conventions de financement complémentaires, sans modification du plan de financement global.

Annexe 6 : Décomposition du financement de la tranche fonctionnelle A3 + B3

Ce tableau est bâti à partir des plans de financement des phases A et B figurant en annexes 3 et 4.

		Coûts d'objectifs (CE 01/06)	Financeurs				
			Etat	Région IdF	Dép. 92	Dép. 78	
Maîtres d'ouvrage	Tranche A3	Dép. 92	22,63 M€ HT	8,01 M€	14,02 M€	0,60 M€	
			100,00 %	35,41 %	61,95 %	2,64 %	
		Dép. 78	27,06 M€ HT	8,01 M€	18,45 M€		0,59 M€
			100,00 %	29,61 %	68,20 %		2,19 %
		RATP	27,73 M€ HT	27,73 M€			
			100,00 %	100,00 %			
	Tranche B3	Dép. 92	0,00 M€ HT				
			100,00 %				
		Dép. 78	4,21 M€ HT		4,21 M€		
			100,00 %		100,00 %		
		RATP	- 0,92 M€ HT	- 0,92 M€			
			100,00 %	100,00 %			
Total TF A3+B3		80,71 M€ HT	42,84 M€	36,68 M€	0,60 M€	0,59 M€	

Annexe 7 : Echancier des crédits de paiements de la tranche fonctionnelle A3+ B3

Dépenses	2009	2010	2011	2012	TOTAL
----------	------	------	------	------	-------

MAITRISE D'OUVRAGE DEPARTEMENT 92

M€ HT CE 01/2006	2,00	4,50	11,13	5,00	22,63
M€ HT courants *	2,32	5,38	13,71	6,34	27,75

Etat	0,82	1,90	4,85	2,25	9,83
Région IdF	1,44	3,33	8,49	3,93	17,19
Département 92	0,06	0,14	0,36	0,17	0,73
Département 78					

M€ HT courants

MAITRISE D'OUVRAGE DEPARTEMENT 78

M€ HT CE 01/2006	3,60	9,59	9,25	8,82	31,26
M€ HT courants *	4,18	11,47	11,39	11,19	38,23

Etat	1,07	2,94	2,92	2,87	9,80
Région IdF	3,03	8,31	8,26	8,11	27,71
Département 92					
Département 78	0,08	0,22	0,22	0,21	0,72

M€ HT courants

MAITRISE D'OUVRAGE RATP

M€ HT CE 01/2006	6,00	19,75	1,06	0,00	26,81
M€ HT courants *	6,97	23,61	1,31	0,00	31,88

Etat	6,97	23,61	1,31	0,00	31,88
Région IdF					
Département 92					
Département 78					

M€ HT courants

* L'actualisation est effectuée à l'aide de l'indice TP 01 en 2006 et en 2007, puis sur la base d'un taux de 3 % par an.

Annexe 8 : Echancier recalé des crédits de paiement des trois tranches fonctionnelles

Dépenses	2006 et ant.	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	TOTAL
----------	-----------------	------	------	------	------	------	------	------	-------

MAITRISE D'OUVRAGE DEPARTEMENT 92									
M€ HT CE 01/2006	3,68	2,61	5,70	17,00	39,00	40,70	5,00	0,00	113,69
M€ HT courants *	3,80	2,86	6,42	19,73	46,63	50,12	6,34	0,00	135,91

Etat	0,29	0,22	0,50	1,52	3,60	3,87	0,49	0,00	10,49
Région IdF	1,30	0,97	2,19	6,73	15,91	17,10	2,16	0,00	46,36
Département 92	2,21	1,66	3,74	11,48	27,13	29,16	3,69	0,00	79,06
Département 78									
M€ HT courants *									

MAITRISE D'OUVRAGE DEPARTEMENT 78									
M€ HT CE 01/2006	2,79	1,38	3,74	15,46	55,68	48,46	27,20	6,42	161,13
M€ HT courants *	2,88	1,51	4,22	17,95	66,57	59,68	34,50	8,39	195,70

Etat	0,14	0,08	0,21	0,89	3,31	2,97	1,72	0,42	9,73
Région IdF	1,62	0,85	2,37	10,11	37,49	33,61	19,43	4,72	110,22
Département 92	0,18	0,10	0,27	1,15	4,25	3,81	2,20	0,54	12,50
Département 78	0,93	0,49	1,36	5,80	21,52	19,29	11,15	2,71	63,25
M€ HT courants *									

MAITRISE D'OUVRAGE RATP									
M€ HT CE 01/2006	0,45	0,90	1,98	5,21	41,43	39,83	19,46	0,00	109,26
M€ HT courants *	0,46	0,98	2,23	6,05	49,54	49,05	24,68	0,00	133,00

Etat	0,19	0,40	0,92	2,48	20,33	20,13	10,13	0,00	54,59
Région IdF	0,26	0,55	1,25	3,38	27,68	27,41	13,79	0,00	74,32
Département 92									
Département 78									
Région IdF (prêts bonifiés)	0,01	0,03	0,07	0,19	1,52	1,51	0,76	0,00	4,09
M€ HT courants *									

TROIS MAITRISES D'OUVRAGE									
M€ HT CE 01/2006	6,92	4,89	11,42	37,67	136,11	128,99	51,66	6,42	384,08
M€ HT courants *	7,14	5,35	12,87	43,73	162,74	158,86	65,53	8,39	464,61

Etat	0,63	0,70	1,62	4,90	27,24	26,97	12,34	0,42	74,81
Région IdF	3,18	2,37	5,81	20,22	81,08	78,12	35,39	4,72	230,90
Département 92	2,39	1,76	4,01	12,63	31,38	32,97	5,89	0,54	91,56
Département 78	0,93	0,49	1,36	5,80	21,52	19,29	11,15	2,71	63,25
Région IdF (prêts bonifiés)	0,01	0,03	0,07	0,19	1,52	1,51	0,76	0,00	4,09
M€ HT courants *									

* L'actualisation est effectuée à l'aide de l'indice TP 01 en 2006 et en 2007, puis sur la base d'un taux de 3 % par an.

Annexe 9 – Rappel : Plan de financement de la tranche fonctionnelle A1 + B1

De la décomposition du financement de la tranche fonctionnelle A1 + B1 résulte le tableau de synthèse ci-après :

		Coûts d'objectifs	Financeurs					
			Etat	Région IdF	Dép. 92	Dép. 78	RATP (prêts bonifiés de la Région)	
Maîtres d'ouvrage	Tranche A1 + B1	Dép. 92	12,00 M€ HT	0,76 M€	4,50 M€	6,74 M€		
			100,00 %	6,33 %	37,50 %	56,17 %		
	Dép. 78	11,20 M€ HT		7,76 M€	0,45 M€	2,99 M€		
		100,00 %		69,28 %	4,02 %	26,70 %		
	RATP	9,34 M€ HT	4,34 M€	1,64 M€			3,36 M€	
		100,00 %	46,47 %	17,56 %			35,97 %	
Total TF A1 + B1		32,54 M€ HT	5,10 M€	13,90 M€	7,19 M€	2,99 M€	3,36 M€	

Les prêts attribués par la Région Ile-de-France sont régis par les dispositions des conventions générales signées entre la Région et la RATP et la loi sur les établissements bancaires.

Annexe 10 – Rappel : Plan de financement de la tranche fonctionnelle A2 + B2

De la décomposition du financement de la tranche fonctionnelle A2 + B2 résulte le tableau de synthèse ci-après :

		Coûts d'objectifs (CE 01/06)	Financeurs			
			Etat	Région IdF	Dép. 92	Dép. 78
Maîtres d'ouvrage	Tranche A2 + B2	Dép. 92		20,26 M€	58,80 M€	
				25,62 %	74,38 %	
	Dép. 78	118,67 M€ HT		60,33 M€	9,84 M€	48,50 M€
		100,00 %		50,84 %	8,29 %	40,87 %
	RATP	73,10 M€ HT	13,69 M€	59,41 M€		
		100,00 %	18,72 %	81,28 %		
Total TF A2 + B2		270,83 M€ HT	13,69 M€	140,00 M€	68,64 M€	48,50 M€

Délibération n° 2008/0935

Séance du 10 décembre 2008

**AVANT-PROJET COMPLEMENTAIRE AU PROLONGEMENT DU
TRAMWAY T2 A LA PORTE DE VERSAILLES
CREATION D'UNE STATION SUPPLEMENTAIRE**

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 décision n°8413 du 17 juin 2005 du Conseil d'Administration du STIF relative à l'avant-projet du prolongement de la ligne T2 d'Issy Val de Seine à la Porte de Versailles ;
- VU** le rapport n° 2008/0935 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 8 décembre 2008 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

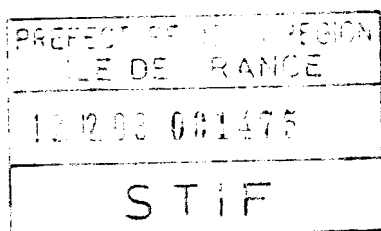
ARTICLE 1 : l'avant-projet complémentaire relatif à la création d'une station supplémentaire sur le prolongement du tramway T2 à la Porte de Versailles et annexé à la présente délibération est approuvé pour un coût de 1,159 M€ aux conditions économiques de janvier 2004.


ARTICLE 2 : l'avenant n°1 à la convention de financement du 31 octobre 2006 annexé à la présente délibération est approuvé.

ARTICLE 3 : la directrice générale du STIF est habilitée à signer ledit avenant et à prendre toutes les mesures nécessaires pour son exécution.

ARTICLE 4 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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




Jean-Paul HUCHON

Avenant n°1
à la convention du 31 octobre 2006
régissant les rapports entre les financeurs, le maître d'ouvrage et le STIF
et relative à la réalisation de l'opération

A3k – TVS – ANTENNE JUSQU'À PORTE DE VERSAILLES
(PHASE 1)

*_**_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*

ENTRE LES FINANCEURS, LES MAITRES D'OUVRAGE ET LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE DE FRANCE

En premier lieu,

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

La Région d'Ile-de-France, représentée par le Président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération du

Le Conseil Général des Hauts-de-Seine, représenté par le Président du Conseil Général, dûment mandaté par délibération de la Commission Permanente du Conseil Général en date du

La Ville de Paris, représentée par le Maire de Paris dûment mandaté par délibération n° du Conseil de Paris en date du

Et **la Communauté d'Agglomération Arc de Seine**, représentée par le Président de la Communauté d'Agglomération, dûment mandaté par délibération du Conseil Communautaire n° en date du

Ci-après désignés par les financeurs.

En deuxième lieu,

La Ville de Paris, représentée par le Maire de Paris, dûment mandaté par délibération n° du Conseil de Paris siégeant en formation de Conseil Municipal en date du

R.F.F., Réseau Ferré de France, Établissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-412 280 737 N° APE 632 A, dont le siège est à Paris 13^{ème}, 92 avenue de France, représenté par son Président,

La R.A.T.P., Régie Autonome des Transports Parisiens, Établissement Public à caractère industriel et commercial (EPIC) inscrit au registre de commerce de Paris sous le numéro RCS B775663438, dont le siège est à Paris 12^{ème}, 54 quai de la Râpée, représentée par son Président Directeur Général,

Ci-après désignés par les maîtres d'ouvrage.

En troisième lieu,

le Syndicat des transports d'Ile-de-France, dont le siège social est 11, avenue de Villars - 75007 PARIS, représenté par sa directrice générale, en vertu de la délibération du Conseil n°... du ... , ci après dénommé "le STIF

VU le Contrat de Plan Etat - Région d'Ile de France 2000 - 2006 signé le 18 mai 2000,

VU l'avant-projet de l'opération " A3k - Prolongement de T2 à la Porte de Versailles " approuvé par le Conseil d'Administration du STIF le 17 juin 2005.

VU la convention de financement entre l'État, la Région Ile de France, la Ville de Paris, la Communauté d'agglomérations Arc de Seine, le Conseil Général des Hauts de Seine, Réseau Ferré de France et la RATP relative à la première tranche fonctionnelle (TF1-A) de l'opération « A3k-TV5-Antenne jusqu'à Porte de Versailles », signée le 02 juin 2006.

VU la convention de financement entre l'État, la Région Ile de France, la Ville de Paris, la Communauté d'agglomérations Arc de Seine, le Conseil Général des Hauts de Seine, Réseau Ferré de France et la RATP

relative à la seconde tranche fonctionnelle (TF1-B) de l'opération « A3k-TVS-Antenne jusqu'à Porte de Versailles », signée le 31 octobre 2006.

VU l'avant-projet complémentaire relatif à la création d'une station supplémentaire sur le prolongement du T2 jusqu'à Porte de Versailles approuvé par le Conseil du STIF du.

Il est précisé et convenu ce qui suit :

PREAMBULE

L'avant-projet du prolongement du tramway T2 d'Issy - Val de Seine jusqu'à la Porte de Versailles a été approuvé par le STIF le 17 juin 2005. Parmi les objectifs de cette opération figure le renforcement de la desserte du sud du 15^{ème} arrondissement de Paris et celle du nord d'Issy-les-Moulineaux. Cet avant-projet prévoit la création de 3 stations situées à la Porte de Sèvres, à la Porte d'Issy et à la Porte de Versailles.

Le fort potentiel de développement du secteur situé entre la Seine et l'héliport du 15^{ème} arrondissement a été envisagé dès l'enquête publique de ce projet de prolongement. Afin d'apporter une solution de desserte efficace pour les emplois qui pourraient se créer, le dossier d'enquête envisageait la possibilité d'intégrer une quatrième station au cœur du site entre la rue Henry Farman à Paris et le pont rail au dessus du boulevard Gallieni à Issy-les-Moulineaux.

Depuis l'approbation de l'avant-projet, le développement de la zone d'Issy les Moulineaux est entré dans une phase véritablement opérationnelle permettant de prévoir à l'horizon 2009-2010 l'arrivée sur le site de plus de 10 000 emplois nouveaux.

L'avant-projet complémentaire visé précédemment prévoit la création d'un nouvel arrêt sur le prolongement sud de la ligne T2 en vue de desservir efficacement ces nouveaux emplois ; les modalités de son financement font l'objet du présent avenant n°1 à la convention de financement du 31 octobre 2006 sus-mentionnée.

Le coût de réalisation de cette station est estimé à 1,159M€ (CE de janvier 2004) ; ce coût est pris en charge :

- Pour 0,247 M€ sur la provision pour aléa et imprévus (PAI) affectée au périmètre RATP dans le cadre du financement initial, étant entendu que cet engagement est réputé pris en charge par l'ensemble des financeurs suivant la clé globale de la phase 1 de l'opération :
 - Subvention de la Région Ile de France : 39,12% soit 0,097 M€04
 - Subvention de l'Etat 20,42% soit 0,050 M€04
 - Prêts bonifiés de la Région à la RATP 13,61% soit 0,034 M€04
 - Subvention du Conseil Général des Hauts de Seine : 20,84% soit 0,051 M€04
 - Subvention de la Ville de Paris : 4,54% soit 0,011 M€04
 - Subvention de la Communauté d'Agglomération Arc de Seine : 1,46% soit 0,004 M€04
- Pour 0,912 M€ par des contributions complémentaires de la Communauté d'Agglomération Arc de Seine, du Conseil Général des Hauts de Seine, de l'Etat, de la Région Ile de France et de la Ville de Paris.

Le plan de financement global de l'opération (phase1) est ainsi modifié de la façon suivante :

M€ (CE 01/2004)	Plan de financement initial de la phase 1		Financements complémentaires	Total	
Région Ile de France	39,12%	35,831	0,149	35,980	38,89%
Etat	20,42%	18,704	0,149	18,853	20,38%
Prêts de la RIF à RATP	13,61%	12,469		12,469	13,48%
Conseil Général 92	20,84%	19,090	0,233	19,323	20,89%
Ville de Paris	4,54%	4,163	0,061	4,224	4,57%
CA Arc de Seine	1,46%	1,338	0,320	1,658	1,79%
TOTAL	100,00%	91,594	0,912	92,506	100,00%

ARTICLE 1. OBJET DE L'AVENANT N°1

Le présent avenant n°1 a pour objet de définir les engagements réciproques des parties concernant les conditions financières dans lesquelles est intégrée à la première phase de l'opération la création d'une quatrième station sur le prolongement du T2 d'Issy-Val-de-Seine à Porte de Versailles.

ARTICLE 2. MAITRISE D'OUVRAGE

L'article « 3.1.3 Périmètre de la maîtrise d'ouvrage RATP » est complété comme suit :

« [...]

La RATP assure en outre la maîtrise d'ouvrage des aménagements nécessaires à la ouverture au public de la station supplémentaire faisant l'objet de l'avant-projet complémentaire visé précédemment.

[...] »

ARTICLE 3. DELAI ET CALENDRIER DE REALISATION

L'article « 4. Délai et calendrier de réalisation » est complété comme suit :

« [...]

Le calendrier de réalisation de la station supplémentaire est intégré au planning général de réalisation du prolongement en vue d'une mise en service concomitante et sous réserve que les décisions des financeurs permettent la tenue des échéanciers de dépenses prévisionnelles indiquées en annexe 4 .

[...] »

ARTICLE 4. ESTIMATION DES DEPENSES DE L'OPERATION COUTS D'OBJECTIF

L'article « 5.1. Estimation des dépenses » est modifié comme suit :

« Les dépenses afférentes à la première phase de l'opération sont évaluées aux conditions économiques de l'avant-projet à la date du 1^{er} janvier 2004. Elles incluent les frais de maîtrise d'ouvrage, de maîtrise d'œuvre et frais de coordination de la maîtrise d'ouvrage.

*Elles s'élèvent à **92,506M€ (CE 01/2004).***

[...] »

L'article « 5.5. Coût d'objectif de la RATP (Phase1) » est modifié comme suit :

*« Le coût prévisionnel de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage de la RATP est fixé **49,661 M€ (CE 01/2004)** répartis comme suit :*

- **48,686 M€ (CE 01/2004)** pour le coût des travaux (provision pour aléas et imprévus, frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage inclus).
- **0,975 M€ (CE 01/2004)** pour les dépenses communes aux trois maîtres d'ouvrage, affectées au périmètre sous maîtrise d'ouvrage de la RATP.

*Le coût d'objectif de la RATP est fixé à **48,686 M€ (CE 01/2004).***

Ce coût d'objectif se décompose comme suit :

(M€ CE janv.04)	Ligne à 3 stations	Station Supplémentaire	Total
Travaux du système de transport, accès sud Balard, ouvrage BARA et mesures conservatoires ⁽¹⁾	36,394	0,922	37,316
Provision pour aléas et imprévus	2,853	0,046	2,899
Frais de maîtrise d'œuvre	6,020	0,147	6,167
Frais de maîtrise d'ouvrage et de coordination	2,260	0,044	2,304
Total	47,527	1,159	48,686

ARTICLE 5. DECOMPOSITION EN TRANCHES FONCTIONNELLES

L'article « 6.2. Tranche fonctionnelle 1-B » est modifié comme suit :

« [...] »

Pour la RATP, le montant de la seconde tranche fonctionnelle s'élève à **45,960 M€** (CE 01/2004). »

ARTICLE 6. ENGAGEMENT DES FINANCEURS

L'article « 7.1. Engagement des financeurs » est modifié comme suit :

« La présente convention vaut engagement financier des financeurs pour la seconde tranche fonctionnelle (TF1-B) d'un coût total de 75,852 M€ (CE 01/2004). »

[...] »

ARTICLE 7. PLAN DE FINANCEMENT

L'article « 7.2. plan de financement de la seconde tranche fonctionnelle » est complété comme suit :

La station supplémentaire d'un coût fixé à **1,159 M€04** est financée de la façon suivante :

- Pour **0,247 M€04** par engagement de la PAI sur le périmètre RATP au titre de l'opération initiale, étant entendu que cet engagement est réputé pris en charge par l'ensemble des financeurs suivant la clé globale de la phase 1 de l'opération :
 - Subvention de la Région Ile de France : 39,12% soit 0,097 M€04
 - Subvention de l'Etat : 20,42% soit 0,050 M€04
 - Prêts bonifiés de la Région à la RATP : 13,61% soit 0,034 M€04
 - Subvention du Conseil Général des Hauts de Seine : 20,84% soit 0,051 M€04
 - Subvention de la Ville de Paris : 4,54% soit 0,011 M€04
 - Subvention de la Communauté d'Agglomération Arc de Seine : 1,46% soit 0,004 M€04
- Pour **0,912 M€04** par une contribution complémentaire suivant le plan de financement ci-après :
 - Subvention de la Communauté d'Agglomération Arc de Seine : 0,320 M€04
 - Subvention du Conseil Général des Hauts de Seine⁽²⁾ : 0,233 M€04
 - Subvention de la Région Ile de France : 0,149 M€04
 - Subvention de l'Etat : 0,149 M€04
 - Subvention de la Ville de Paris : 0,061 M€04

Le plan de financement de la seconde tranche fonctionnelle (1-B) est ainsi corrigé de la façon suivante :

		CA Arc de Seine	Ville de Paris	CG 92	ETAT	RIF	Prêt de la Région à la RATP
		0,320 M€04	3,467 M€04	15,852 M€04	15,263 M€04	29,103 M€04	11,847 M€04
RATP	45,960 M€04	0,320	0,125	0,233 ⁽²⁾	11,514 25,43%	21,921 48,41%	11,847 26,16%
VDP	10,111 M€04		3,342		2,322 ⁽¹⁾ 34,30%	4,447 65,70%	
RFF	19,781 M€04			15,619	1,427 34,30%	2,734 65,70%	
	75,852 M€04						

(1) Ce montant n'est pas contractuel : la subvention de l'État étant ferme et non actualisable, le montant contractuel de la subvention de l'État pour la Ville de Paris est la somme des dépenses prévisionnelles annuelles en euros courants indiquée au tableau en annexe.

(2) Ce montant n'est pas contractuel : la subvention du CG92 étant ferme et non actualisable, le montant contractuel de la subvention du CG92 pour la RATP est la somme des dépenses prévisionnelles annuelles en euros courants indiquée au tableau en annexe.

ARTICLE 8. AUTORISATIONS DE PROGRAMME

Est inséré l'article suivant :

« 7.3bis – Autorisations de programme complémentaires

La part des financements requis pour la réalisation de la station supplémentaire imputée sur la PAI du périmètre de la RATP et financée dans ce cadre reste régie par les dispositions prévues à l'article 7 ;

Les autorisations de programme complémentaires nécessaires pour la réalisation de la phase 1 de l'opération et à affecter au périmètre RATP sont déduites du tableau en annexe 4 suivant les hypothèses d'actualisation prévues à l'article 8.3 :

	CA Arc de Seine	Ville de Paris	Conseil Général 92	Etat	Région Ile de France	TOTAL
Engagement complémentaire en M€04	0,320	0,061	0,233	0,149	0,149	0,912
AP/AE complémentaires en M€c	0,417	0,079	0,302	0,200	0,195	1,193

. »

ARTICLE 9. AJUSTEMENT DES ECHEANCIERS

L'article « 8.3 ajustement des échéanciers » est complété comme suit :

« [...]

Les échéanciers, joints en annexe 4 relatifs à la station supplémentaire, ont été élaborés sur la base d'un taux d'actualisation par rapport aux conditions économiques de l'avant-projet (CE janvier 2004)

- déduit de l'évolution de l'index TP01 de janvier à janvier pour les années 2004 à 2008
- puis en considérant une évolution de 3 % par an de cet index (taux conventionnel) pour les années suivantes. »

ARTICLE 10. INCITATION AU RESPECT DU COUT D'OBJECTIF

L'article 13.4 est complété comme suit :

« [...]

Pour l'application de cette clause sur le périmètre alloué à la RATP, le montant engagé sur la PAI et mobilisé pour la réalisation de la station supplémentaire, soit 0,247M€ 04, est considéré comme une économie réalisée par le maître d'ouvrage et ouvrant droit à bonification.

ARTICLE 11. ECHEANCIERS PREVISIONNELS DES PAIEMENTS

Est insérée l'annexe suivante :

« Annexe 4 échéanciers prévisionnels des paiements complémentaires relatifs à la réalisation complète du périmètre RATP (phase 1) :

	2009	2010	2011	2012	Total
Dépenses en M€04	0,979*	0,180			1,159
Dépenses en M€c	1,273*	0,242			1,515
Région Ile de France	0,153	0,042			0,195
Etat		0,200			0,200
Conseil Général 92	0,302				0,302
CA Arc de Seine	0,417		-		0,417
Ville de Paris	0,079		-		0,079

* dont, pour mémoire, 0,247M€04 et respectivement 0,322M€c, part des financements engagés sur la PAI du périmètre RATP »

ARTICLE 12. MAINTIEN DES AUTRES DISPOSITIONS DE LA CONVENTION

Toutes les clauses de la convention signée le 31 octobre 2006 et visée précédemment, non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, restent applicables de plein droit à l'ensemble de la phase 1 de l'opération.

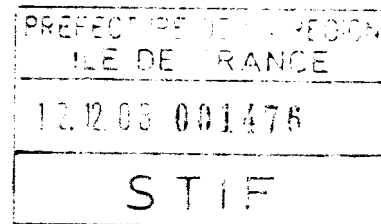
ARTICLE 13. DATE D'EFFET

Les dispositions introduites par le présent avenant n°1 prennent effet à compter de la notification de cet avenant à l'ensemble des parties.

Fait en HUIT exemplaires originaux.

SIGNATAIRES : Signée par toutes les parties le :

Le Préfet de la Région Île-de-France, Préfet de Paris Daniel CANEPA	Le Président du Conseil Régional d'Île-de-France Jean-Paul HUCHON
Le Président de la Communauté d'Agglomération Arc de Seine André SANTINI	Le Président du Conseil Général des Hauts-de-Seine Patrick DEVEDJIAN
Le Maire de Paris Bertrand DELANOE	Le Président de Réseau Ferré de France Hubert DUMESNIL
Le Président Directeur Général de la RATP Pierre MONGIN	La Directrice Générale du STIF Sophie MOUGARD



Délibération n° 2008/0936

Séance du 10 décembre 2008

**MARCHE N° 2008-19
ENQUETE QUANTITATIVE 2008 SUR LES DEPLACEMENTS DES
TITULAIRES DES CARTES AMETHYSTE GRATUITE, AMETHYSTE 1/2 TARIF,
EMERAUDE ET RUBIS.**

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

- VU** le code des marchés publics, dans sa version du 1^{er} août 2006 pris notamment en ses articles 57 à 59, et 72 ;
- 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 de la commission d'appel d'offres du 19 novembre 2008 attribuant le marché à la société TNS SOFRES ;
- VU** le rapport n° 2008/0936 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 5 décembre 2008 ;

CONSIDERANT la nécessité pour le syndicat de bénéficier de la prestation ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la directrice générale à signer le marché avec la société TNS SOFRES pour un montant global de 1 398 665 € HT décomposé comme suit :

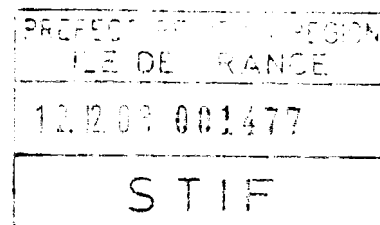
- tranche ferme : 698 665 € HT
- tranche conditionnelle à bons de commande : 700 000 € HT

ARTICLE 2 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON





Délibération n° 2008/0937
Séance du 10 Décembre 2008

MARCHE N° 2008-28
TIERCE MAINTENANCE APPLICATIVE DES SITES
D'INFORMATION VOYAGEURS

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

- VU** le code des marchés publics pris notamment en ses articles 57 à 59 et 77 ;
- 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 d'attribution de la commission d'appel d'offres du 19 novembre 2008 attribuant le marché à la société TEAMLOG
- VU** le rapport n° 2008/0937;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 5 décembre 2008 ;

CONSIDERANT que la procédure prévue par le Code des marchés publics aboutit à passer une mise en concurrence selon les conditions énoncées par ses articles 57 à 59 et 77 ;

CONSIDERANT qu'il revient au conseil du syndicat des transports d'Ile de France d'autoriser la directrice générale à signer l'acte d'engagement pour le marché avec la société TEAMLOG,

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la directrice générale à signer le marché à bons de commande avec la société TEAMLOG pour les montants suivants :

- Montant minimum pour 2 ans : 50 000 € ht
- Montant maximum pour 2 ans : 600 000 € ht

Montants par année supplémentaire suite à reconduction de la prestation :

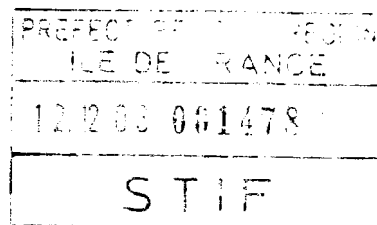
- Montant minimum : 25 000 € ht
- Montant maximum : 300 000 € ht

ARTICLE 2 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON





Délibération n° 2008/0938

Séance du 10 Décembre 2008

**MARCHE N° 2008-35
TIERCE MAINTENANCE APPLICATIVE DES BASES DE DONNEES
ET INTERFACES « CONSOLIDATIONS DES DONNEES »**

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

- VU** le code des marchés publics pris notamment en ses articles 57 à 59 et 77 ;
- 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 d'attribution de la commission d'appel d'offres du 19 novembre 2008 attribuant le marché à la société ELYPSIA
- VU** le rapport n° 2008/0938 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 5 décembre 2008 ;

CONSIDERANT que la procédure prévue par le Code des marchés publics aboutit à passer une mise en concurrence selon les conditions énoncées par ses articles 57 à 59 et 77 ;

CONSIDERANT qu'il revient au conseil du syndicat des transports d'Ile de France d'autoriser la directrice générale à signer l'acte d'engagement pour le marché avec la société ELYPSIA,

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la directrice générale à signer le marché à bons de commande avec la société ELYPSIA pour les montants suivants :

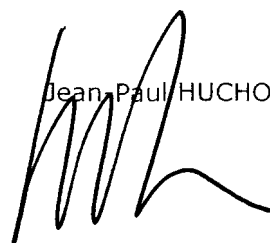
- Montant minimum pour 2 ans : 20 000 € ht
- Montant maximum pour 2 ans : 300 000 € ht

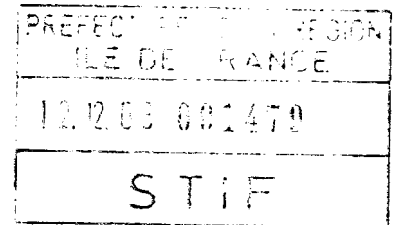
Montants par année supplémentaire suite à reconduction de la prestation :

- Montant minimum : 10 000 € ht
- Montant maximum : 150 000 € ht

ARTICLE 2 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON




Délibération n° 2008/0939
Séance du 10 Décembre 2008

Avenant n°1 au marché de maintenance applicative des logiciels de consolidation des données

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

- VU** le code des marchés publics pris notamment en son article 20 ;
- 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** l'avis de la commission d'appel d'offres en date du 19 novembre 2008 sur la signature de l'avenant n°1 au marché avec la société CANAL TP
- VU** le rapport n° 2008/0939 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 5 décembre 2008 ;

CONSIDERANT qu'il revient au conseil du syndicat des transports d'Ile de France d'autoriser la directrice générale à signer l'avenant n°1 au marché avec la société CANAL TP ;

Après en avoir délibéré,

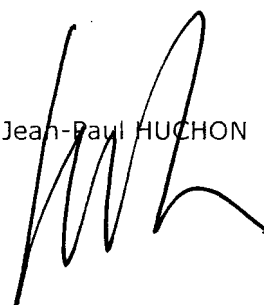
DECIDE

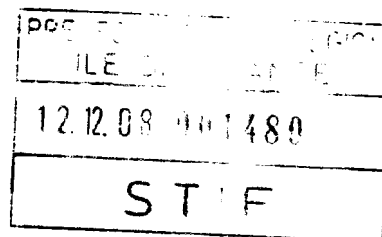
ARTICLE 1 : Autorise la directrice générale à signer l'avenant n°1 au marché avec la société CANAL TP pour un montant de 94 597,50 € ht

ARTICLE 2 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON





Délibération n° 2008/0940

Séance du 10 décembre 2008

**MARCHE N°2008-32
MARCHES DE COMPTAGES VOYAGEURS 2009-2010 SUR LES
LIGNES DE TRANSPORTS ROUTIERS DE VOYAGEURS AGREES PAR
LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE DE FRANCE**

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

- VU** le code des marchés publics pris notamment en ses articles 57 à 59 et 72;
- 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 d'attribution de la commission d'appel d'offres du 19 Novembre 2008 attribuant le lot n°1 à la société TNS-SOFRES, le lot n° 2 à la société MV3;
- VU** le rapport n° 2008/0940 ;
- VU** l'avis de la commission d'appel d'offre du 19 novembre 2008 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 5 décembre 2008 ;

CONSIDERANT que les précédents marchés d'études de comptages de voyageurs arrivent à terme et la nécessité de procéder à leur renouvellement;

CONSIDERANT que la procédure prévue par le Code des marchés publics aboutit à passer une mise en concurrence selon les conditions énoncées par ses articles 57 à 59 et 72;

CONSIDERANT qu'il revient au conseil du syndicat des transports d'Ile de France d'autoriser la directrice générale à signer l'acte d'engagement pour le lot n°1 avec la société TNS-SOFRES, le lot n° 2 avec la société MV3,

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : la directrice générale est autorisée à signer le marché avec les sociétés suivantes pour les 2 lots objet du marché

Lot 1 « Comptages voyageurs »: société TNS-SOFRES pour un montant de 6 085 961.46 € ht décomposé comme suit :

- Tranche ferme : 1 634 556 € ht
- Tranche conditionnelle 1 : 326 911,20 € ht
- Tranche conditionnelle 2 : 1 406 567,28 € ht
- Tranche conditionnelle 3 : 1 377 591,06 € ht
- Tranche conditionnelle 4 : 1 340 335,92 € ht

Lot 2 « Comptages Voyageurs »: société MV3 pour un montant de 5 883 439,68 € ht décomposé comme suit :

Tranche ferme : 1 676 071,50 € ht

Tranche conditionnelle 1 : 335 214,30 € ht

Tranche conditionnelle 2 : 1 364 342,62 € ht

Tranche conditionnelle 3 : 1 392 956,28 € ht

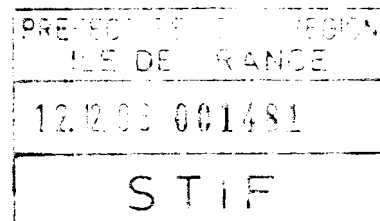
Tranche conditionnelle 4 : 1 114 854,98 € ht

ARTICLE 2 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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


Jean-Paul HUCHON

Délibération n° 2008/0941
Séance du 10 Décembre 2008



MARCHE N° °2008-34
REALISATION DE 3 ENQUETES DE PERCEPTION DE LA QUALITE
DE SERVICE DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN 2008-2011

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

- VU** le code des marchés publics pris notamment en ses articles 57 à 59 et 72 ;
- 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 d'attribution de la commission d'appel d'offres du 19 novembre 2008 attribuant le marché à la société MV3 ;
- VU** le rapport n° 2008/0941 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 5 décembre 2008 ;

CONSIDERANT que la procédure prévue par le Code des marchés publics aboutit à passer une mise en concurrence selon les conditions énoncées par ses articles 57 à 59 et 72 ;

CONSIDERANT qu'il revient au conseil du syndicat des transports d'Ile de France d'autoriser la directrice générale à signer l'acte d'engagement pour le marché avec la société MV3,

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la directrice générale à signer le marché avec la société MV3 pour les montants suivants :

Pour la tranche ferme : 393 500 € ht

Pour la tranche conditionnelle :

- Montant minimum : 12 euros ht
- Montant maximum : 240 euros ht

ARTICLE 2 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

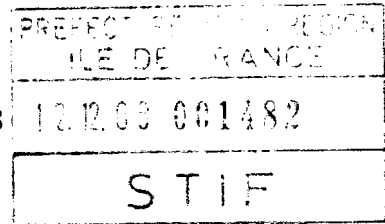
Jean-Paul HUCHON

Délibération n° 2008/0942

Séance du 10 Décembre 2008

MARCHE N° 2008-48

**Négociation d'un nouveau cadre contractuel
(Contrat de Type II) avec les entreprises privées exploitantes
de lignes de transports publics regroupées au sein de
l'association OPTILE**



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

- VU** le code des marchés publics pris notamment en ses articles 57 à 59 et 72 ;
- 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 d'attribution de la commission d'appel d'offres du 19 novembre 2008 attribuant le marché au groupement d'entreprises Roland Berger Strategy Consultants- Service Public 2000- EREA CONSEIL ;
- VU** le rapport n° 2008/0942 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 5 décembre 2008 ;

CONSIDERANT que la procédure prévue par le Code des marchés publics aboutit à passer une mise en concurrence selon les conditions énoncées par ses articles 57 à 59 et 72 ;

CONSIDERANT qu'il revient au conseil du syndicat des transports d'Ile de France d'autoriser la directrice générale à signer l'acte d'engagement pour le marché avec le groupement d'entreprises Roland Berger Strategy Consultants- Service Public 2000-EREA CONSEIL ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

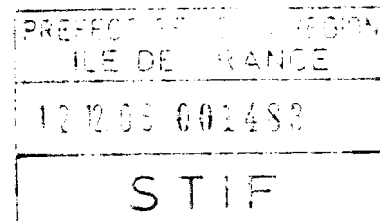
ARTICLE 1 : Autorise la directrice générale à signer le marché avec le groupement d'entreprises Roland Berger Strategy Consultants- Service Public 2000- EREA CONSEIL pour les montants suivants :

- Pour la tranche ferme : 562 850 € ht
- Pour la tranche conditionnelle 1: 300 450 € ht
- Pour la tranche conditionnelle 2 : 271 250 € ht
- Pour la tranche conditionnelle 3 : 238 600 € ht

ARTICLE 2 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON



Délibération n° 2008/0943
Séance du 10 Décembre 2008

**MARCHE N° 2008-29- Lots 1 et 2-
FOURNITURE DE MATERIELS INFORMATIQUES**

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

- VU** le code des marchés publics pris notamment en ses articles 35 et 65 et 66 et 57 à 59 et 77 ;
- 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 de d'attribution de la commission d'appel d'offres du 15 octobre attribuant le lot 1 à la société INMAC ;
- VU** la décision d'attribution de la commission d'appel d'offres du 19 novembre 2008 attribuant le lot 2 à la société AID COMPUTERS ;
- VU** le rapport n° 2008/0943 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 5 décembre 2008 ;

CONSIDERANT que la procédure prévue par le Code des marchés publics aboutit à passer une mise en concurrence selon les conditions énoncées par ses articles 35 et 65 et 66 ;

CONSIDERANT qu'il revient au conseil du syndicat des transports d'Ile de France d'autoriser la directrice générale à signer l'acte d'engagement avec la société AID COMPUTERS ;

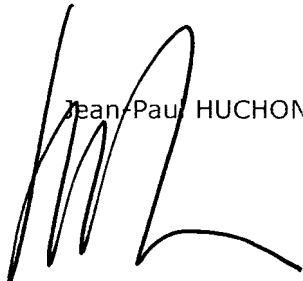
Après en avoir délibéré,

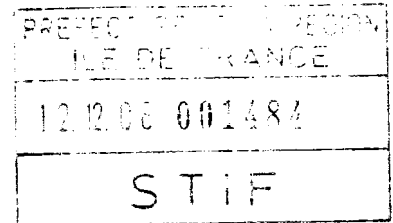
DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la directrice générale à signer les marchés à bons de commande sans montant minimum et maximum avec la société INMAC pour le lot 1 « micro-ordinateurs » et avec la société AID COMPUTERS pour le lot 2 « serveurs ».

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° 2008/0944

Séance du 10 Décembre 2008

**MARCHE N° 2008-39
MARCHES D'OPERATEURS DE TELECOMMUNICATIONS**

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

- VU** le code des marchés publics pris notamment en ses articles 57 à 59 et 77 ;
- 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 d'attribution de la commission d'appel d'offres du 19 novembre 2008 attribuant les lots 1 et 4 à la société COMPLETEL et le lot 3 à la société SFR ;
- VU** le rapport n° 2008/0944 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 5 décembre 2008 ;

CONSIDERANT que la procédure prévue par le Code des marchés publics aboutit à passer une mise en concurrence selon les conditions énoncées par ses articles 57 à 59 et 77 ;

CONSIDERANT qu'il revient au conseil du syndicat des transports d'Ile de France d'autoriser la directrice générale à signer les actes d'engagement avec la société COMPLETEL pour les lots 1 et 4 et avec la société SFR pour le lot 3 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la directrice générale à signer les marchés à bons de commande avec les sociétés COMPLETEL et SFR pour les lots et montants suivants :

Lot 1 : Trafic téléphonique entrant et sortant du groupe A avec la société COMPLETEL pour les montants suivants :

- Montant minimum annuel : 15 000 € ht
- Montant maximum annuel : 60 000 € ht

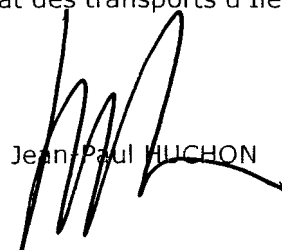
Lot 3 : Services de téléphonie mobile avec la société SFR, le marché étant passé à bons de commande sans montant minimum et maximum

Lot 4 : Service à valeur ajoutée, accès à Internet avec la société COMPLETEL pour les montants suivants :

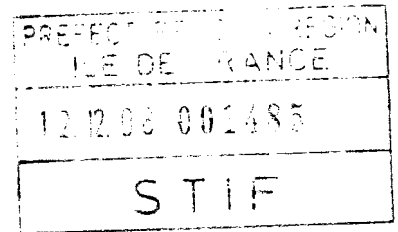
- Montant minimum annuel : 30 000 € ht
- Montant maximum annuel : 150 000 € ht

ARTICLE 2 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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


Jean-Paul HUCHON

Délibération n° 2008/0945
Séance du 10 Décembre 2008



MARCHE N° 2008-40
Hébergement des applications du système d'information voyageurs et des systèmes d'information du STIF

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

- VU** le code des marchés publics pris notamment en ses articles 57 à 59 et 77 ;
- 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 d'attribution de la commission d'appel d'offres du 19 novembre 2008 attribuant les lots 1 et 2 à la société PROSODIE ;
- VU** le rapport n° 2008/0945 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 5 décembre 2008 ;

CONSIDERANT que la procédure prévue par le Code des marchés publics aboutit à passer une mise en concurrence selon les conditions énoncées par ses articles 57 à 59 et 77 ;

CONSIDERANT qu'il revient au conseil du syndicat des transports d'Ile de France d'autoriser la directrice générale à signer les actes d'engagement avec la société PROSODIE pour les lots 1 et 2 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la directrice générale à signer actes d'engagement pour les marchés à bons de commande sans montant minimum et maximum avec la société PROSODIE pour les lots suivants :

Lot 1 : Hébergement du système d'information voyageur.

Lot 2 : Hébergement et exploitation des serveurs du SI interne du STIF et fourniture d'une liaison spécialisée entre le STIF et l'environnement hébergé.

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.

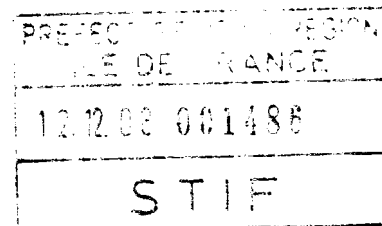
Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

Délibération n° 2008/0946

Séance du 10 Décembre 2008

**MARCHE N° 2008-45
SYSTEME TELEPHONIQUE TOIP**



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

- VU** le code des marchés publics pris notamment en ses articles 57 à 59 et 77 ;
- 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 d'attribution de la commission d'appel d'offres du 19 novembre 2008 attribuant le marché à la société OBIANE ;
- VU** le rapport n° 2008/0946 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 5 décembre 2008 ;

CONSIDERANT que la procédure prévue par le Code des marchés publics aboutit à passer une mise en concurrence selon les conditions énoncées par ses articles 57 à 59 et 77 ;

CONSIDERANT qu'il revient au conseil du syndicat des transports d'Ile de France d'autoriser la directrice générale à signer l'acte d'engagement pour le marché 2008-45 avec la société OBIANE ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la directrice générale à signer l'acte d'engagement pour le marché à bons de commande sans montant minimum et maximum 2008-45 avec la société OBIANE.

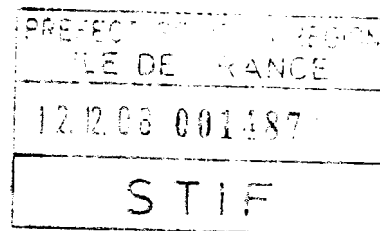
ARTICLE 2 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON

Délibération n° 2008/0947
Séance du 10 Décembre 2008

MARCHE N° 2008-46
ARCHITECTURE LAN



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

- VU** le code des marchés publics pris notamment en ses articles 57 à 59 et 77 ;
- 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 d'attribution de la commission d'appel d'offres du 19 novembre 2008 attribuant le marché à la société Mind Technologies ;
- VU** le rapport n° 2008/0947 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 5 décembre 2008 ;

CONSIDERANT que la procédure prévue par le Code des marchés publics aboutit à passer une mise en concurrence selon les conditions énoncées par ses articles 57 à 59 et 77 ;

CONSIDERANT qu'il revient au conseil du syndicat des transports d'Ile de France d'autoriser la directrice générale à signer l'acte d'engagement pour le marché 2008-46 avec la société Mind Technologies ;

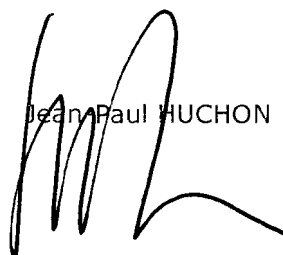
Après en avoir délibéré,

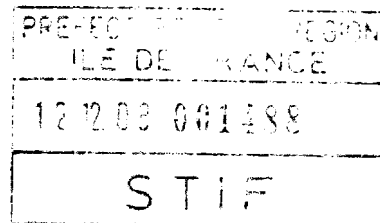
DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la directrice générale à signer l'acte d'engagement pour le marché à bons de commande sans montant minimum et maximum 2008-46 avec la société Mind Technologies.

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° 2008/0948
Séance du 10 Décembre 2008

MARCHE N° 2008-42
ORGANISATION DE FORUMS POUR ACCOMPAGNER LA REVISION DU PLAN
DE DEPLACEMENTS URBAINS D'ILE-DE-FRANCE

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

- VU** le code des marchés publics pris notamment en ses articles 57 à 59 et 77 ;
- 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 d'attribution de la commission d'appel d'offres du 19 novembre 2008 attribuant le marché à la société STRATIS ;
- VU** le rapport n° 2008/0948 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 5 décembre 2008 ;

CONSIDERANT que la procédure prévue par le Code des marchés publics aboutit à passer une mise en concurrence selon les conditions énoncées par ses articles 57 à 59 et 77 ;

CONSIDERANT qu'il revient au conseil du syndicat des transports d'Ile de France d'autoriser la directrice générale à signer l'acte d'engagement pour le marché avec la société STRATIS,

Après en avoir délibéré,

DECIDE

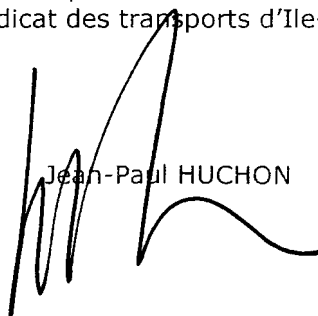
ARTICLE 1 : Autorise la directrice générale à signer le marché à bons de commande avec la société STRATIS pour les quantités suivantes :

- Quantité minimale : 1 forum
- Quantité maximale : 2 forums

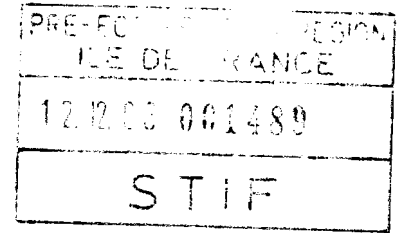
ARTICLE 2 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON



Syndicat des transports d'Ile-de-France



Délibération n° 2008/0949

Séance du 10 décembre 2008

**AVENANT N°1 AU MARCHÉ 2007-13
Assistance au STIF pour la planification financière
d'opérations d'investissement**

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

- VU** le code des marchés publics pris notamment en son article 20 ;
- 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 rapport n° 2008/0949 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 5 décembre 2008 ;

CONSIDERANT qu'il revient au conseil du syndicat des transports d'Ile-de-France d'autoriser la directrice générale à signer l'avenant n°1 au marché n° 2007-13 avec la société ALGOE Consultant ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

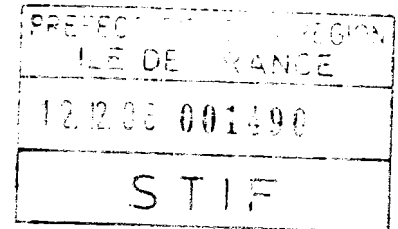
ARTICLE 1 : la directrice générale est autorisée à signer l'avenant n°1 au marché n°2007-13 avec la société ALGOE Consultant.

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 large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end.



Délibération n° 2008/0950

Séance du 10 décembre 2008

**TRANSPORTS SPECIALISES DE PERSONNES A MOBILITE REDUITE
PARTICIPATIONS FINANCIERE AU TITRE DE L'ANNEE 2009**

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 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France,
- VU** la décision 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 décision 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** le rapport n° 2008/0950
- VU** l'avis de la commission de l'offre de transport du 4 décembre 2008

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : les participations financières du Syndicat des transports d'Ile-de-France sont, au titre de l'année 2009, pour les services ci-après effectués par les associations plafonnées à :

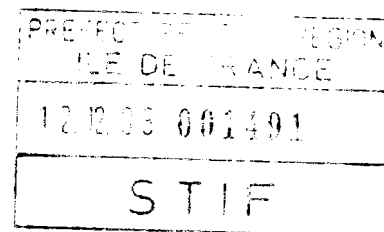
Nom	Nombre de véhicules en 2009	Montants en Euros TTC
ADIPH	28	874 753,85
GIHP	8	249 929,67
Total	36	1 124 683,52

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° 2008/0951

Séance du 10 décembre 2008

**AIDE AU FONCTIONNEMENT DU RESEAU DE TRANSPORT
EN COMMUN
DU SAN DE SENART ET DU SAN DE SENART EN ESSONNE**

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 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France ;
- VU** le rapport n°2008/0951 ;
- VU** l'avis de la commission de l'offre de transport du 4 décembre 2008 ;

Après avoir délibéré,

DECIDE

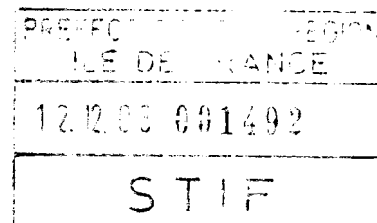
ARTICLE 1 : le montant de la subvention d'aide au réseau du Syndicat d'agglomération nouvelle de Sénart-en-Essonnes attribué pour 2009 est de 76 224€ (TTC).

ARTICLE 2 : le montant de la subvention d'aide au réseau du Syndicat d'agglomération nouvelle de Sénart attribué pour 2009 est de 167 694€ (TTC).

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° 2008/0952

Séance du 10 décembre 2008

EXPERIMENTATION D'AIDE A L'AMELIORATION DE LA QUALITE DE SERVICE DANS LES GARES ROUTIERES D'ILE-DE-FRANCE

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

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France ;
- VU** la décision n°7372 du 14 février 2002 relative à la contribution du STIF à l'amélioration de la qualité de service dans les gares routières d'Ile-de-France ;
- VU** les conventions tripartites signées en 2002 pour les gares routières d'Argenteuil, Cergy Préfecture, Evry, Mantes la Jolie-Mantes la Ville, Meaux, Poissy, Roissy, Sartrouville, Versailles Rive Gauche ;
- VU** les conventions tripartites signées en 2003 pour les gares routières de Chelles et Melun ;
- VU** le rapport n° 2008/0952 ;
- VU** l'avis de la commission qualité de service du 4 décembre 2008 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : La participation financière du STIF à l'amélioration de la qualité de service dans les quatorze gares routières retenues dans un cadre expérimental est prorogée du 31 décembre 2008 au 31 décembre 2010, pour un montant de 1 680 000 € HT.

ARTICLE 2 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

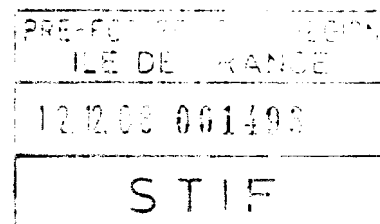
Jean-Paul HUCHON



Délibération n° 2008/0953

Séance du 10 décembre 2008

REGULARISATION DE SUBVENTIONS



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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 07 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 07 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** les articles R 2334-10 à 2334-12 et R 4414-1 à R 4414-2 du code général des collectivités territoriales relatifs au produit des amendes ;
- VU** la délibération n°2007/00456 du conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France du 11 juillet 2007 portant sur les nouveaux dispositifs Politique de la ville mis en place par le STIF ;
- VU** le rapport n° 2008/0953 ;
- VU** les avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 8 décembre 2008 et de la commission qualité de service du 4 décembre 2008,

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : est approuvée la régularisation des subventions attribuées au titre du produit des amendes, pour les opérations suivantes :

- RATP - notification E1049 du 31/12/2003 : délai de réalisation des travaux prorogé jusqu'au 31/12/2008
- RFF - notification T3111 du 13/12/2004 : délai de réalisation des travaux prorogé jusqu'au 06/07/2010
- CG94 - notification F7060 du 12/08/2004 : délai de réalisation des travaux prorogé jusqu'au 30/11/2009
- RATP - notification J1033 du 12/12/2002 : délai de réalisation des travaux prorogé jusqu'au 31/07/2011
- RATP - notification H1042 du 29/03/2005 : délai de réalisation des travaux prorogé jusqu'au 13/12/2009

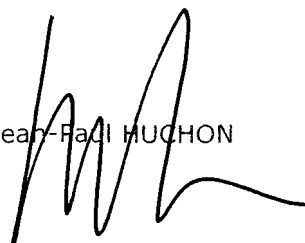
ARTICLE 2 : est autorisé à titre exceptionnel le versement du solde des subventions attribuées au titre du produit des amendes, pour les opérations suivantes :

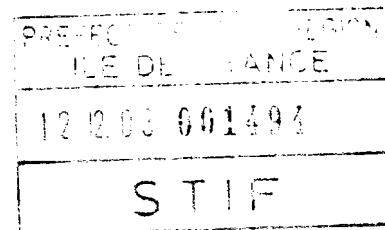
- RFF - notification H2056 du 04/05/2000

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-Faouil MICHON





Délibération n° 2008/954

Séance du 10 décembre 2008

REGLEMENT BUDGETAIRE ET FINANCIER 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 en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France et, en particulier son article 18-X;
- VU** l'arrêté du 27 décembre 2005 relatif aux règles budgétaires et comptables applicables au STIF (INTB0500872A) ;
- VU** la délibération n° 2006/0253 du Conseil du STIF approuvant le règlement budgétaire et financier du STIF ;
- VU** le rapport n° 2008/954 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 5 décembre 2008;
- VU** l'avis favorable de l'Agent comptable du STIF ;

Après en avoir délibéré,


DECIDE

ARTICLE 1 : le règlement budgétaire et financier modifié du STIF figurant en annexe est adopté.

ARTICLE 2 : Le règlement budgétaire et financier modifié entrera en vigueur au 1^{er} janvier 2009.

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


REGLEMENT BUDGETAIRE ET FINANCIER DU STIF

Titre I. Préambule

Le présent règlement budgétaire et financier est pris en application du décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, de l'arrêté du 27 décembre 2005 et de l'arrêté du 13 décembre 2007 relatifs aux règles budgétaires et comptables applicables au STIF.

Ce règlement fixe notamment :

- les règles relatives à l'adoption des délibérations budgétaires (vote et modification du budget) du Syndicat des transports d'Ile de France (Titres III & IV),
- les modalités de gestion des autorisations de programme, des autorisations d'engagement (Titre V) et des crédits de paiement ainsi que les règles de caducité de ces autorisations. (Titre VI),
- Les règles relatives à la constitution des dotations aux amortissements des dépenses d'équipement et des subventions versées au titre du matériel roulant ou des projets ferrés lourds.(Titre VII),
- Les règles relatives à la constitution des provisions (Titre VIII).

Titre II. Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par :

- « Budget du syndicat » : Acte par lequel le Syndicat des transports d'Ile de France (STIF) prévoit et autorise les dépenses et les recettes de l'exercice. Il se matérialise par des documents sur lesquels sont indiquées les recettes prévues et les dépenses autorisées pour la période considérée.
- « Autorisation de Programme » ou AP : Limite supérieure des dépenses qui peuvent être engagées pour le financement des investissements.
- « Autorisation d'Engagement » ou AE : Limite supérieure des dépenses qui peuvent être engagées pour le financement de dépenses de fonctionnement relatives à des contrats ou des conventions conclus par le STIF, à l'exception des dépenses de personnel.
- « Crédit de Paiement » : Limite supérieure des dépenses pouvant être mandatées pendant l'année pour la couverture des AP ou des AE.
- « Affectation » : Décision qui consacre tout ou partie d'une autorisation de programme *ou* d'une autorisation d'engagement au financement d'une opération identifiée et évaluée.
- « Engagement » : Acte par lequel le syndicat constate à son encontre une obligation de laquelle résultera une charge. Il doit rester dans les limites des autorisations budgétaires de programme ou d'engagement. Il est matérialisé par l'émission d'un engagement juridique pluriannuel.
- « Opération » : Elle correspond à un ensemble d'acquisitions d'immobilisations et de frais d'études y afférents aboutissant à la réalisation d'un ouvrage ou de plusieurs ouvrages de même nature. Une opération peut également comprendre des subventions d'équipement versées.
- « Dépenses directes » : Dépenses exposées par le STIF en tant que maître d'ouvrage.
- « Dotation aux provisions » : Dotation constituée en vue de la couverture d'un risque, d'une charge à caractère budgétaire et/ou financier.

Titre III Structuration et vote du budget

Article 1. Structure budgétaire

Le budget du syndicat est établi en section de fonctionnement et en section d'investissement, tant en recettes qu'en dépenses. Il est divisé en chapitres et articles.

L'article budgétaire correspond à la subdivision la plus détaillée de la nomenclature approuvée par l'arrêté du 27 décembre 2005.

Article 2. Vote

Les recettes sont votées par chapitre sauf pour les articles suivants :

- 747182 Subvention de l'Etat – Transports scolaires.
- 74721 Participation statutaire de la Région.
- 747311 Participation statutaire du département de Paris.
- 747312 Participation statutaire du département des Hauts de Seine.
- 747313 Participation statutaire du département de Seine St Denis.
- 747314 Participation statutaire du département du Val de Marne.

- 747315 Participation statutaire du département des Yvelines.
- 747316 Participation statutaire du département de l'Essonne.
- 747317 Participation statutaire du département du Val d'Oise.
- 747318 Participation statutaire du département de Seine et Marne.
- 7564 Produit du versement de transport.
- 7562 Produit des amendes.

En section de fonctionnement, les crédits sont votés par chapitre, sauf pour les articles suivants :

- 656422 Contributions conventionnelles.
- 656431 Contributions versées à la RATP.
- 656431 Contributions versées à la SNCF
- 65645 Compensation versée aux transporteurs privés (Optile).
- 6562 Utilisation du produit des amendes

En section d'investissement, les crédits sont votés par chapitre et ou par opération d'équipement.

Article 3. Périmètre d'application de la gestion pluriannuelle

L'inscription des autorisations pluriannuelles de programme porte sur les dépenses d'investissement (AP).

L'inscription des autorisations d'engagement porte sur les dépenses de fonctionnement (AE).

Les autorisations de programme et les autorisations d'engagement déterminent les crédits que le syndicat décide d'allouer à la mise en œuvre des opérations d'investissement et des opérations de fonctionnement. Les AP et les AE constituent la traduction financière de la programmation des choix politiques du syndicat. A ce titre, elles déterminent la limite supérieure des dépenses pouvant être engagées pour le financement des opérations.

Les crédits de paiement liés à des AP ou des AE constituent la limite supérieure des dépenses pouvant être mandatées en cours de l'exercice.

Titre IV. Modifications du budget

Article 4. Règles d'ajustement appliquées aux AP et aux AE

Les transferts-de crédits entre autorisation de programme ou autorisations d'engagement sont décidés par le Conseil du syndicat dans le cadre du budget primitif ou des décisions modificatives votées en cours d'année.

La création d'une nouvelle AP ou AE au sein du budget relève du Conseil du syndicat dans le cadre du budget primitif ou des décisions modificatives.

Article 5. Règles d'ajustement appliquées aux crédits de paiement

En section de fonctionnement, les virements de crédits de paiement entre chapitres et articles soumis au vote du conseil, sont décidés par le Conseil du syndicat dans le cadre des décisions modificatives votées en cours d'année.

En section d'investissement, les virements de crédits de paiement entre chapitres, soumis au vote du conseil, sont décidés par le Conseil du syndicat dans le cadre des décisions modificatives.

Titre V. Modalités de gestion des AP/AE et des CP

Article 6. Les autorisations de programme et les dépenses d'investissement

Les dotations budgétaires affectées aux dépenses d'investissement peuvent comprendre des autorisations de programmes et des crédits de paiement.

Les autorisations de programme constituent la limite supérieure des dépenses qui peuvent être engagées pour le financement des investissements. Elles demeurent valables sans limitation de durée jusqu'à ce qu'il soit procédé à leur annulation.

Les crédits de paiement constituent la limite supérieure des dépenses pouvant être mandatées pendant l'année pour la couverture des engagements contractés dans le cadre des autorisations de programme correspondantes.

L'équilibre budgétaire de la section d'investissement s'apprécie en tenant compte des seuls crédits de paiement.

Chaque autorisation de programme comporte la répartition prévisionnelle par exercice des crédits de paiement correspondants et une évaluation des ressources envisagées pour y faire face.

Les autorisations de programme sont proposées par le directeur général. Elles sont votées par le Conseil du syndicat à l'occasion du budget primitif ou des décisions modificatives ultérieures.

Article 7. Les autorisations d'engagement et les dépenses de fonctionnement

Les autorisations d'engagement sont réservées aux seules dépenses de fonctionnement résultant de conventions, de délibérations ou de décisions, au titre desquelles, le STIF s'engage, au-delà d'un exercice budgétaire, à verser une subvention, une participation ou une rémunération à un tiers à l'exclusion des frais de personnel.

Les autorisations d'engagement constituent la limite supérieure des dépenses qui peuvent être engagées pour le financement desdites dépenses de fonctionnement. Elles sont valables sans limitation de durée jusqu'à ce qu'il soit procédé à leur annulation.

Les crédits de paiement constituent la limite supérieure des dépenses pouvant être mandatées pendant l'année pour la couverture des engagements contractés dans le cadre des autorisations d'engagement correspondantes.

Les modalités de vote et d'affectation des AE sont soumises aux mêmes règles que celles afférentes aux AP.

Article 8. Règles de gestion des autorisations de programme, des autorisations d'engagement et des crédits de paiement

Le projet de budget ou de décision modificative est accompagné d'une situation, arrêtée au 1^{er} janvier de l'exercice budgétaire considéré, des autorisations de programme et des autorisations d'engagement ouvertes antérieurement ainsi que d'un échéancier indicatif des crédits de paiement correspondants.

Le compte financier est accompagné d'une situation arrêtée, au 31 décembre de cet exercice, des autorisations de programme et des autorisations d'engagement ouvertes et des crédits de paiement réalisés.

Le montant de l'autorisation équivaut à tout instant au cumul des crédits de paiement consommés et des crédits de paiement prévisionnels.

Les crédits de paiement inscrits au budget, non mandatés en fin d'exercice ne sont pas reportés sur l'exercice suivant.

L'échéancier indicatif des CP peut être revu, en tant que de besoin.

Article 9- Les autorisations de programme et les opérations

Les autorisations de programme sont affectées par opération puis engagées.

L'autorisation de programme est caractérisée par les éléments suivants :

- L'année de son vote initial ;
- Son inscription ou non au contrat de ~~plan~~ projet ;
- Son montant ;
- Un échéancier indicatif de crédits de paiement.

Titre VI. Caducité des AP et des AE

Les règles de gestion des AP et des AE sont différentes en fonction des projets concernés :

- **Investissements QS (hors matériel roulant).**
- **Autres projets (dont matériel roulant).**

Article 10. Caducité des autorisations de programmes ouvertes au budget mais non encore affectées.

Les autorisations de programme votées doivent être affectées au plus tard à la fin de l'année qui suit le 31 décembre de l'année de leur vote.

A défaut, elles sont caduques et annulées. Une décision prise par le directeur général en constate la caducité et l'annulation.

Article 11. Caducité des autorisations de programme affectées non engagées

- Pour les subventions d'investissement versées relatives à la qualité de service, la part des autorisations de programme affectée mais non engagée à la fin de la première année qui suit le 31 décembre de la date d'affectation est caduque et est annulée.
- Pour les dépenses directes, la part des autorisations de programme affectée mais non engagée à la fin de la deuxième année qui suit le 31 décembre de la date d'affectation est caduque et est annulée.
- Pour les subventions d'investissement versées relatives au matériel roulant et aux projets ferrés lourds, la part des autorisations de programme affectée mais non engagée à la fin de la deuxième année qui suit le 31 décembre de la date d'affectation est caduque et est annulée.

Les autorisations de programme correspondantes sont désaffectées et annulées à hauteur du quantum non engagé. Une décision prise par le directeur général en constate la désaffectation et l'annulation.

Article 12. Caducité des autorisations de programme engagées et non mandatées

Pour les subventions d'investissement versées au titre des projets ferrés lourds et du matériel roulant les règles sont les suivantes :

- Si à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la notification d'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 du directeur général, 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.

- A l'expiration du délai concerné, l'autorisation de programme rendue impossible est désengagée et désaffectée par décision du directeur général. Une décision prise par le directeur général en constate la désaffectation et l'annulation.

A compter de la date de demande de premier acompte, le bénéficiaire dispose du délai prévu dans la convention de financement pour présenter le solde de l'opération, par défaut, ce délai est au maximum de dix ans. Ce délai peut être prorogé à titre exceptionnel (à charge pour la maîtrise d'ouvrage de justifier que le retard ne lui est pas imputable) par décision du directeur général.

Pour les autres subventions d'investissement versées, les règles sont les suivantes :

- Si à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la notification d'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 du directeur général, 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.

A l'expiration du délai concerné, l'autorisation de programme rendue impossible est désengagée et désaffectée par décision du directeur général. Une décision prise par le directeur général en constate la désaffectation et l'annulation.

- A compter de la date de demande de premier acompte, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de l'opération. Ce délai peut être prorogé à titre exceptionnel (à charge pour la maîtrise d'ouvrage de justifier que le retard ne lui est pas imputable) par décision du directeur général.

Pour les dépenses directes, et sous réserves des dispositions précédentes, les engagements restent valables jusqu'à l'achèvement de l'opération.

Article 13 : Caducité des autorisations d'engagement

Les autorisations d'engagement votées doivent être affectées au plus tard à la fin de l'année qui suit le 31 décembre de l'année de leur vote. A défaut, elles sont caduques et annulées. Une décision prise par le directeur général en constate la caducité et l'annulation.

- Pour les subventions versées, la part des autorisations d'engagement affectée mais non engagée à la fin de la première année qui suit le 31 décembre de la date d'affectation est caduque et est annulée.
- Pour les dépenses directes, la part des autorisations d'engagement affectée mais non engagée à la fin de la deuxième année qui suit le 31 décembre de la date d'affectation est caduque et est annulée.

A l'expiration du délai concerné, l'autorisation d'engagement est désengagée, désaffectée et annulée. Une décision prise par le directeur général en constate la désaffectation et l'annulation.

Article 14. Caducité des autorisations d'engagement engagées non mandatées

- Pour les subventions de fonctionnement
- Si à l'expiration d'un délai d'un an à compter de la notification d'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 par décision du directeur général, si le bénéficiaire établit, avant l'expiration du délai d'un an, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables.

A l'expiration du délai concerné, l'autorisation d'engagement est désengagée, désaffectée et annulée. Une décision prise par le directeur général en constate la désaffectation et l'annulation.

A compter de la date de demande de premier acompte, le bénéficiaire dispose du délai prévu dans la convention de financement pour présenter le solde de l'opération. Par défaut, ce délai est au maximum de quatre ans. Ce délai peut être prorogé à titre exceptionnel (à charge pour la maîtrise d'ouvrage de justifier que le retard ne lui est pas imputable) par décision du directeur général. A l'expiration du délai concerné, l'autorisation d'engagement est désengagée, désaffectée et annulée. Une décision prise par le directeur général en constate la désaffectation et l'annulation.

- Pour les dépenses directes, les engagements restent valables jusqu'à l'achèvement de l'opération.

Titre VII. Amortissements

Article 15. Durées d'amortissement

Ainsi qu'il est prévu à l'article 4-2° de l'arrêté du 27 décembre 2005, relatif aux règles budgétaires et comptables applicables au Syndicat des transports d'Ile-de-France, le Conseil du STIF fixe pour chaque bien ou chaque catégorie de biens les durées d'amortissement, étant rappelé que tout plan d'amortissement commencé est poursuivi jusqu'à son terme, sauf cession, affectation, mise à disposition, réforme ou destruction de l'immobilisation.

Les amortissements pratiqués sont linéaires et sans prorata temporis.

1° Immobilisations incorporelles :

- Logiciels : 2 ans.

2° Immobilisations corporelles :

- Voitures : 5 ans ;
- Camions et véhicules industriels : 4 ans ;
- Mobilier : 10 ans ;
- Matériel de bureau électrique ou électronique : 5 ans ;
- Matériel informatique : 2 ans ;
- Matériels classiques : 6 ans ;
- Coffre-fort : 30 ans ;
- Installations et appareils de chauffage : 10 ans ;
- Appareils de levage-ascenseurs : 20 ans ;
- Equipements de garages et ateliers : 10 ans ;
- Installations de voirie : 20 ans ;
- Plantations : 15 ans ;
- Autres agencements et aménagements de terrains : 15 ans ;
- Autres bâtiments : 20 ans ;
- Constructions sur sol d'autrui : sur la durée du bail à construction ;
- Bâtiments légers, abris : 10 ans ;
- Agencements et aménagements de bâtiment, installations électriques : 10 ans ;
- Installations téléphoniques : 5 ans ;
- Acquisition de matériel roulant ferré : 30 ans ;
- Rénovation de matériel roulant ferré : 15 ans ;
- Infrastructures de transport (gares, lignes, réseaux...) : 30 ans
- Acquisition de matériel roulant non ferré : 8 ans ;
- Navette fluviale : 10 ans ;
- Rénovation de navette fluviale : 5 ans ;
- Parcs relais : 30 ans.

3° Les subventions d'équipement versées au titre des infrastructures de transport ou du matériel roulant s'amortissent sur les durées visées ci-dessus et pour les catégories d'immobilisations dont elles relèvent. Les autres subventions d'équipement versées sont amorties sur 5 ans lorsqu'il s'agit de bénéficiaires privés, sur 15 ans lorsqu'il s'agit de bénéficiaires publics.

4° Le seuil unitaire en deçà duquel les immobilisations de peu de valeur, ou dont la consommation est très rapide, s'amortissent sur un seul exercice, est fixé à 10 000 € TTC.

5° Les lots ne sont constitués que pour les commandes groupées de mobilier et de matériels informatiques supérieurs à 1 500 € TTC. Toutes les dépenses non regroupées par lot dont le coût unitaire est inférieur à 1 500 € TTC ne sont pas immobilisées ; elles sont comptabilisées en charge de la section de fonctionnement.

6° Les dépenses comprises entre 1 500 € TTC et 10 000 € TTC sont amorties sur un an.

Titre VIII. Provisions

Article 16 : Les dotations aux provisions.

Le provisionnement constitue l'une des applications du principe de prudence contenu dans le plan comptable général. Il permet par exemple de constater une dépréciation, un risque, ou d'étaler une charge à caractère budgétaire ou financière.

Dès lors, il appartient au conseil du STIF de décider de la nature des dotations aux provisions à constituer et de leur montant notamment :

- Les dotations aux provisions pour couvrir des litiges et/ou des contentieux,
- Les dotations aux provisions pour se prémunir contre la dépréciation des comptes de redevables et rattachés
- Les dotations aux provisions pour le financement de grosses réparations.
- Les dotations aux provisions pour risques financiers

Les dotations aux provisions constituées par le STIF sont des opérations d'ordre semi-budgétaire.

Elles se traduisent par une dépense de fonctionnement à caractère budgétaire et une recette d'investissement à caractère non budgétaire au bilan pour le même montant.

La dotation est inscrite au plus proche acte budgétaire suivant la connaissance ou l'évaluation du risque ou de la charge financière.

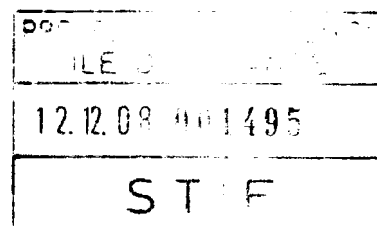
Les provisions ainsi constituées sont retracées dans une annexe au budget et aux décisions modificatives.

La reprise des provisions s'effectue en tant que de besoin, par l'inscription au budget du STIF ou en décision modificative d'une recette de fonctionnement.

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2008/0955

Séance du 10 décembre 2008



MODALITES DE PASSATION DES MARCHES PUBLICS EN PROCEDURE ADAPTEE

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 1^{er}, 28 et 40 du Code des Marchés Publics ;
- VU** la délibération n° 20060213 du 15 mars 2006 adoptant les modalités de passation des marchés publics en procédure adaptée ;
- VU** le rapport n° 2008/0955 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 5 décembre 2008 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : la présente délibération annule et remplace la délibération n° 2006 0213 du 15 mars 2006 ;

ARTICLE 2 : Les marchés publics passés dans le cadre de la procédure adaptée le sont dans les conditions suivantes :

Règles relatives à la publicité et la mise en concurrence

1) Marchés inférieurs à 90 000 € HT

Les marchés d'un montant inférieur ou égal à 4000 € HT ne font l'objet que d'un seul devis.

Les marchés d'un montant compris entre 4001 et 10 000 € HT font l'objet d'une mise en concurrence par le biais d'une consultation de 3 (trois) entreprises.

La mise en concurrence des marchés compris entre 10 001 et 45 000 € HT s'effectue sur la base d'un cahier des charges par une consultation directe de 3 entreprises.

La mise en concurrence des marchés compris entre 45 001 et 90 000 € HT s'effectue, sur la base d'un cahier des charges, par le biais d'une publicité dans la presse locale ou un journal spécialisé correspondant au secteur économique concerné ou encore un journal d'annonces légales ou par une consultation directe de 4 (quatre) entreprises, accompagnée d'une publicité sur le site internet du STIF.

2) Marchés compris entre 90 000 € HT et 206 000 € HT

Conformément aux dispositions de l'article 40 du Code des Marchés Publics, les marchés dont le montant est supérieur à 90 000 € font l'objet d'une publicité, soit dans le BOAMP (Bulletin Officiel des Annonces des Marchés Publics), soit dans un journal habilité à recevoir des annonces légales et sont accompagnés d'une publicité sur le site internet du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Ces marchés donnent lieu à la rédaction d'un dossier de consultation des entreprises adapté à l'objet du marché.

Règles relatives à l'ouverture des offres

Les marchés d'un montant inférieur ou égal à 10 000 € HT ne font l'objet d'aucune modalité particulière d'ouverture des offres.

Les marchés d'un montant compris entre 10 001 € HT et 45 000 € HT ne font pas l'objet d'une modalité particulière d'ouverture des offres.

Les marchés d'un montant compris entre 45 001 € HT et 90 000 € HT passés après une mise en concurrence dans la presse locale, un journal spécialisé correspondant au secteur économique concerné, un journal d'annonces légales ou par la consultation directe de 4 (quatre) entreprises font l'objet d'une ouverture en commission d'ouverture des plis qui est composée d'agent(s) du STIF.

Cette commission, après avoir pris connaissance du contenu et de l'analyse des offres proposera à la signature de la personne responsable du marché le titulaire du marché, sur la base d'un rapport d'analyse des offres.

Au-delà de 90 000 € HT, les marchés sont attribués après avis de la Commission d'Appel d'Offres. Celle-ci est convoquée et tient séance selon les dispositions prévues à cet effet par le Code des Marchés Publics.

La Commission d'Appel d'Offres n'a compétence que pour émettre un avis sur le choix du titulaire du marché. La directrice générale reste seule compétente quand à la décision de choix du titulaire et de signature ou non du marché.

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

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

Jean-Paul HUCHON



Décision n° 20080872

du 03 NOV. 2008

**MODIFICATION DE LA LIGNE N° 014-014-911
« VEMARS (LES DIX ARPENTS) –
LOUVRES (COLLEGE FRANCOIS MAURIAC) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« LES COURRIERS DE L'ILE DE FRANCE (CIF) »**

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°20060266 du 20/03/2006 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 28/08/2006 conclue entre la « Communauté de communes Roissy Porte de France » et l'entreprise « CIF » ;
- VU** la décision n° 20070684 du 19/09/2007 ;
- VU** le dossier technique n° 14555 enregistré par le Syndicat le 08/10/2008 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 014-014-911 « Vémars (Les Dix Arpents) – Louvres (Collège François Mauriac) », exploitée par l'entreprise « CIF », est modifiée comme suit :

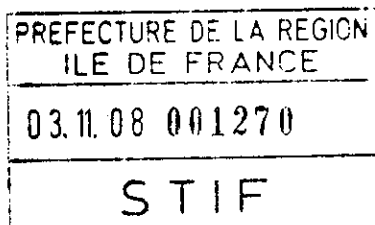
- est modifiée la sous-ligne n° 6.

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 et 5.

ARTICLE 3 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec « la Communauté de communes Roissy Porte de France ».

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.



Pour la directrice générale,
Thierry GUIMBAUD
le directeur de l'Exploitation

Décision n° **20080873**

du 03 NOV. 2008

**AUTORISATION PROVISOIRE D'EXPLOITATION
DE LA LIGNE N° 020-149-004
« ANTONY – CHATENAY-MALABRY »
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 1.1.2. ;
- 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° 20070264 du 02/04/2007 ;
- VU** le dossier technique n° 14259 enregistré par le Syndicat le 10/06/2008 ;

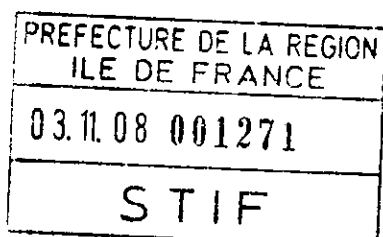
DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : L'entreprise « Bièvre Bus Mobilités » est autorisée à exploiter à titre provisoire la ligne n° 020-149-004 « ANTONY- CHATENAY-MALABRY » dans les conditions définies dans le dossier technique susvisé, dans l'attente de la décision définitive de modification de ladite ligne au plan régional de transport.

ARTICLE 2 : Cette autorisation ne peut excéder 6 mois à compter de la notification de la présente décision.

ARTICLE 3 : Les dispositions figurant dans le dossier technique susvisé pourront être modifiées par la décision définitive de modification de ladite ligne qui sera prise à l'issue de l'instruction réglementaire.

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.



Sophie MOUGARD

10

Décision n° 20080874

du 03 NOV. 2008

**AUTORISATION PROVISOIRE D'EXPLOITATION
DE LA LIGNE N° 020-149-012
« ANTONY – SCEAUX – LE PLESSIS-ROBINSON »
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 1.1.2. ;
- 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° 20070574 du 09/08/2007 ;
- VU** le dossier technique n° 14261 enregistré par le Syndicat le 10/06/2008 ;

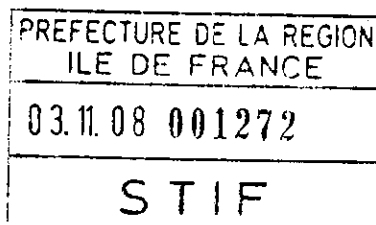
DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : L'entreprise « Bièvre Bus Mobilités » est autorisée à exploiter à titre provisoire la ligne n° 020-149-012 « ANTONY- SCEAUX –LES PLESSIS ROBINSON » dans les conditions définies dans le dossier technique susvisé, dans l'attente de la décision définitive de modification de ladite ligne au plan régional de transport.

ARTICLE 2 : Cette autorisation ne peut excéder 6 mois à compter de la notification de la présente décision.

ARTICLE 3 : Les dispositions figurant dans le dossier technique susvisé pourront être modifiées par la décision définitive de modification de ladite ligne qui sera prise à l'issue de l'instruction réglementaire.

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.



Sophie MOUGARD

PO

Décision n° 20080875

du 03 NOV. 2008

**MODIFICATION DE LA LIGNE N° 045-045-012
« BRUNOY (GARE RER) – BRUNOY (GARE RER) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« SOCIETE DE TRANSPORT AUTOMOBILE DE VOYAGEURS »
(STRAV)**

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°20060266 du 20/03/2006 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la décision n° 20071114 du 06/12/2007 ;
- VU** le dossier technique n° 14535 enregistré par le Syndicat le 01/10/2008 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

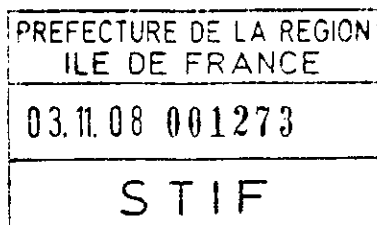
ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 045-045-012 « Brunoy (Gare RER) – Brunoy (Gare RER) », exploitée par l'entreprise « STRAV », est modifiée comme suit :

- sont supprimées les sous-lignes n° 1 et 2.
- sont modifiées les sous-lignes n° 3, 4, 6, 8, 9 et 19.

dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : Demeurent inchangées les sous-lignes n° 7, 10, 11 et 13.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.



Pour la directrice générale,
Thierry GUIMBAUD
le directeur de l'Exploitation

Décision n° 20080876
du 03 NOV. 2008

**MODIFICATION DE LA LIGNE N° 045-045-019
« YERRES (ROND POINT PASTEUR) – YERRES (GROS BOIS) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« SOCIETE DE TRANSPORT AUTOMOBILE DE VOYAGEURS »
(STRAV)**

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°20060266 du 20/03/2006 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention de 2007 conclue entre la « Communauté d'agglomération du Val d'Yerres » et l'entreprise « STRAV » ;
- VU** la décision n° 20070144 du 20/02/2007 ;
- VU** le dossier technique n° 14536 enregistré par le Syndicat le 01/10/2008 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

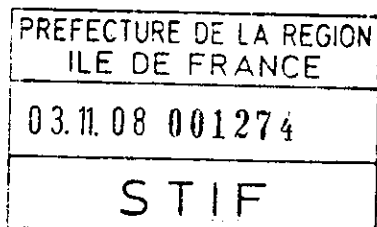
ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 045-045-019 « Yerres (Rond Point Pasteur) – Yerres (Gros Bois) », exploitée par l'entreprise « STRAV », est modifiée comme suit :

- 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 « la Communauté d'agglomération du Val d'Yerres ».

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.



Pour la directrice générale,
Thierry GUIMBAUD
le directeur de l'Exploitation

Décision n° 20080877

du 03 NOV. 2008

**MODIFICATION DE LA LIGNE N° 045-045-022
« YERRES (LETHUMIERE) – BRUNOY (LYCEE TALMA) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« SOCIETE DE TRANSPORT AUTOMOBILE DE VOYAGEURS
(STRAV) »**

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°20060266 du 20/03/2006 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la décision n° 20060870 du 27/09/2006 ;
- VU** le dossier technique n° 14537 enregistré par le Syndicat le 01/10/2008 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

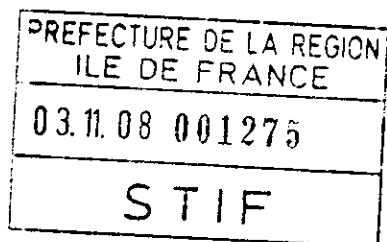
ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 045-045-022 « Yerres (Léthumière) – Brunoy (Lycée Talma) », exploitée par l'entreprise « STRAV », est modifiée comme suit :

- est créée la sous-ligne n° 11.
- est supprimée la sous-ligne n° 9.
- sont modifiées les sous-lignes n° 3, 4 et 10.

dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : Demeurent inchangées les sous-lignes n° 1, 2, 5, 6, 7, et 8.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.



Pour la directrice générale,
Thierry GUIMBAUD
le directeur de l'Exploitation

Décision n° 20080878

du 03 NOV. 2008

**MODIFICATION DE LA LIGNE N° 065-065-051
« LIEUSAIN (LIEUSAIN/MOISSY GARE RER) –
MONTEREAU-SUR-LE-JARD (VILLAROCHE NORD) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « VEOLIA TRANSPORT MOISSY »**

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°20060266 du 20/03/2006 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la décision n° 20080701 du 02/09/2008 ;
- VU** le dossier technique n° 14556 enregistré par le Syndicat le 08/10/2008 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

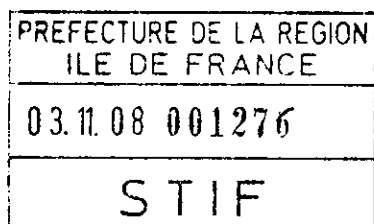
DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 065-065-051 « Lieusaint (Lieusaint/Moissy Gare RER) – Montereau-sur-le-Jard (Villaroche Nord) », exploitée par l'entreprise « VEOLIA TRANSPORT MOISSY », est modifiée comme suit :

- sont créées les sous-lignes n° 2 et 4.
- sont modifiées les sous-lignes n° 1 et 3.

dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.



Pour la directrice générale,
Thierry GUIMBAUD
le directeur de l'Exploitation

Décision n° ~~2008/~~ 20080879
du 03 NOV. 2008

**RESEAU REGIONAL STRUCTURANT
CREATION DE LIGNES DE SERVICES ROUTIERS DE PÔLE A PÔLE
MISE EN ŒUVRE D'UNE PROCEDURE DE CONSULTATION
POUR LA NOUVELLE LIGNE « MONTGERON – ORLY - RUNGIS »**

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 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 relative au la création de nouvelles lignes de services routiers de pôle à pôle et de l'approbation d'une procédure de consultation ;
- VU** le rapport présenté à la Commission de l'offre de transport ;
- VU** l'avis de la commission de l'offre de transport du 25 septembre 2008 ;

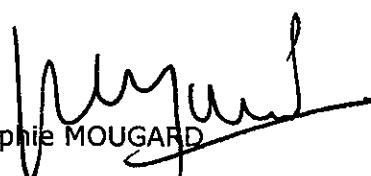
DECIDE

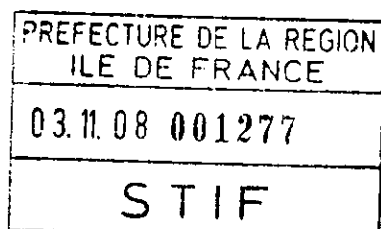
Article 1^{er} : La procédure de consultation relative à la création de nouvelles liaisons routières de pôle à pôle dans le cadre de la mise en place d'un réseau régional structurant, telle qu'approuvée par la délibération n°2008-0444 du 9 juillet 2008, est mise en œuvre pour la ligne suivante :

- « Montgeron – Orly – Rungis »,

Article 2 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

La directrice générale
du Syndicat des transports d'Ile-de-France


Sophie MOUGARD



Décision n° 20080880

du 07 NOV. 2008

**MODIFICATION DE LA LIGNE N° 011-011-171
« CRESPIERES (CROIX MARIE) –
FEUCHEROLLES (COLLEGE JEAN MONNET) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« VEOLIA TRANSPORT ECQUEVILLY »**

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°20060266 du 20/03/2006 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la décision n° 20080621 du 04/08/2008 ;
- VU** le dossier technique n° 14582 enregistré par le Syndicat le 15/10/2008 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 011-011-171 « Crespières (Croix Marie) – Feucherolles (Collège Jean Monnet) », exploitée par l'entreprise « VEOLIA TRANSPORT ECQUEVILLY », est modifiée comme suit :

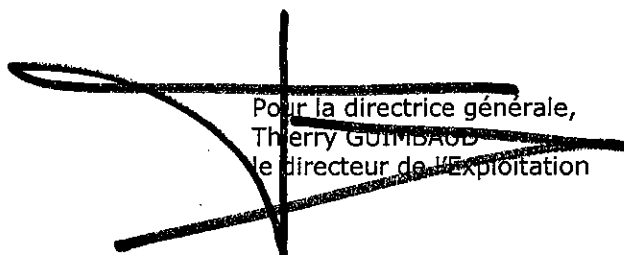
- est créée la sous-ligne n° 15.
- sont modifiées les sous-lignes n° 2, 3, 6 et 12.

dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : Demeurent inchangées les sous-lignes n° 1, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 13 et 14.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.




Pour la directrice générale,
Thierry GUIMBAUD
le directeur de l'Exploitation

Décision n° 20080881

du 07 NOV. 2008

**MODIFICATION DE LA LIGNE N° 011-011-320
« LES MUREAUX GARE SNCF – LES MUREAUX MOLIERE »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« VEOLIA TRANSPORT ECQUEVILLY »**

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 délibération n° 2006-0573 du 5 juillet 2006 relative au renforcement de l'offre sur un réseau structurant de transport public routier en Ile-de-France ;
- VU** la convention conclue entre la « commune des Mureaux » et l'entreprise « Veolia Transport Ecquevilly » ;
- VU** la délibération n° 2007-00456 du 11 juillet 2007 relative aux nouveaux dispositifs politique de la ville ;
- VU** la décision n°20080569 du 24/07/2008 ;
- VU** le dossier technique n° 14306 enregistré par le Syndicat le 24/06/2008 ;
- VU** l'avis de la commission de l'Offre de Transport du 03/07/2008 ;

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 :

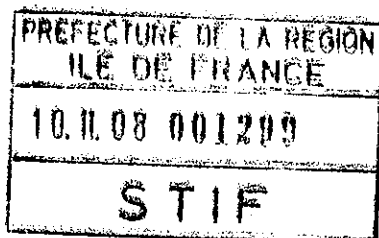
ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 011-011-320 « Les Mureaux gare SNCF – Les Mureaux Molière », exploitée par l'entreprise « Veolia Transport Ecquevilly », est modifiée comme suit :

- est modifiée la sous-ligne n° 01 dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : Demeurent inchangées les sous-lignes n° 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08 et 09

ARTICLE 3 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec la « commune des Mureaux ».

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.



Sophie MOUGARD

Décision n° 20080882

du 07 NOV. 2008

**MODIFICATION DE LA LIGNE N° 011-011-321
« LES MUREAUX GARE SNCF –
LES MUREAUX COMTESSE ROUTE DE BOUAFLE »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« VEOLIA TRANSPORT ECQUEVILLY »**

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 délibération n° 2006-0573 du 5 juillet 2006 relative au renforcement de l'offre sur un réseau structurant de transport public routier en Ile-de-France ;
- VU** la convention conclue entre la « commune des Mureaux » et l'entreprise « Veolia Transport Ecquevilly » ;
- VU** la délibération n° 2007-00456 du 11 juillet 2007 relative aux nouveaux dispositifs politique de la ville ;
- VU** la décision n°20080570 du 24/07/2008 ;
- VU** le dossier technique n° 14307 enregistré par le Syndicat le 24/06/2008 ;
- VU** l'avis de la commission de l'Offre de Transport du 03/07/2008 ;

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,

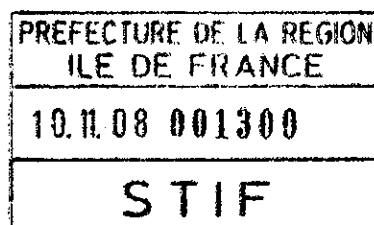
DECIDE :

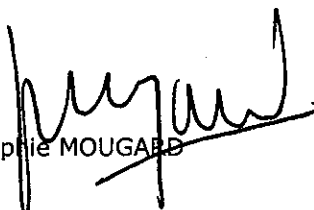
ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 011-011-321 « Les Mureaux gare SNCF – Les Mureaux Molière », exploitée par l'entreprise « Veolia Transport Ecquevilly », est modifiée comme suit :

- est modifiée la sous-ligne n° 01 et 02
 - sont créées les sous-lignes n° 03 et 04
- 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 « commune des Mureaux ».

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.




Sophie MOUGARD

Décision n° 20080883
du 07 NOV. 2008

**MODIFICATION DE LA LIGNE N° 013-013-005
« RAMBOUILLET (SNCF PRAIRIE) – PARAY DOUAVILLE (PARAY) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« VEOLIA TRANSPORT RAMBOUILLET »**

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°20060266 du 20/03/2006 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la décision n° 20080595 du 01/08/2008 ;
- VU** le dossier technique n° 14568 enregistré par le Syndicat le 09/10/2008 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

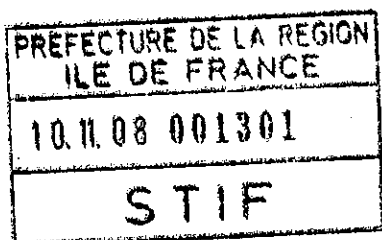
ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 013-013-005 « Rambouillet (SNCF Prairie) – Paray Douaville (Paray) », exploitée par l'entreprise « VEOLIA TRANSPORT RAMBOUILLET », est modifiée comme suit :

- est créée la sous-ligne n° 7.
- est modifiée la sous-ligne n° 5.

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 et 6.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.



~~_____
Pour la directrice générale
Thierry GUIMBAUD
le directeur de l'Exploitation~~

Décision n° 20080884

du 07 NOV. 2008

**MODIFICATION DE LA LIGNE N° 013-013-024
« RAMBOUILLET (SNCF PRAIRIE) –
RAMBOUILLET (SNCF PRAIRIE) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« VEOLIA TRANSPORT RAMBOUILLET »**

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°20060266 du 20/03/2006 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la décision du 07/12/1995 ;
- VU** le dossier technique n° 14569 enregistré par le Syndicat le 09/10/2008 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

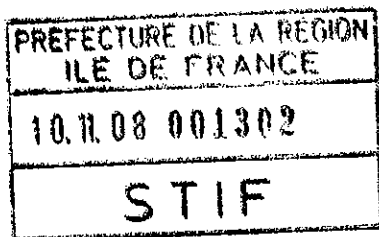
DECIDE :

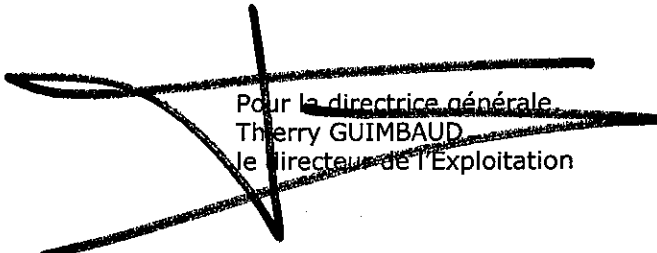
ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 013-013-024 « Rambouillet (SNCF Prairie) – Rambouillet (SNCF Prairie) », exploitée par l'entreprise « VEOLIA TRANSPORT RAMBOUILLET », est modifiée comme suit :

- sont créées les sous-lignes n° 4, 5 et 6.
- sont modifiées les sous-lignes n° 1, 2 et 3.

dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.




Pour la directrice générale
Thierry GUIMBAUD
Le Directeur de l'Exploitation

Décision n° 20080885

du 07 NOV. 2008

**MODIFICATION DE LA LIGNE N° 013-013-030
« RAMBOUILLET (SNCF PRAIRIE) – EMANCE (RUE DE GAZERAN) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« VEOLIA TRANSPORT RAMBOUILLET »**

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°20060266 du 20/03/2006 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la décision n° 20060409 du 18/04/2006 ;
- VU** le dossier technique n° 14583 enregistré par le Syndicat le 15/10/2008 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

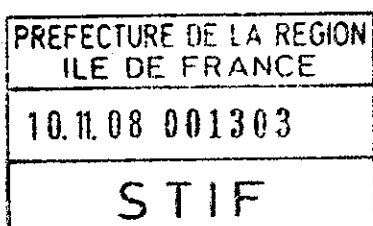
DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 013-013-030 « Rambouillet (SNCF Prairie) – Emancé (Rue de Gazeran) », exploitée par l'entreprise « VEOLIA TRANSPORT RAMBOUILLET », est modifiée comme suit :

- est supprimée la sous-ligne n° 1.
- sont modifiées les sous-lignes n° 2 et 4.

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.



~~Signature~~
Pour la directrice générale,
Thierry GUIMBAUD
le directeur de l'Exploitation

Décision n° 20080886

du 07 NOV. 2008

**MODIFICATION DE LA LIGNE N° 014-014-046
« NOISY-SUR-OISE (PLACE GAMBETTA) –
LE PLESSIS-GASSOT (BLANCS MANTEAUX) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« COURRIERS DE L'ILE DE FRANCE (CIF) »**

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°20060266 du 20/03/2006 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la décision n° 20080017 du 16/01/2008 ;
- VU** le dossier technique n° 14563 enregistré par le Syndicat le 13/10/2008 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

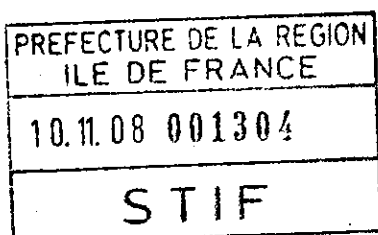
ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 014-014-046 « Noisy-sur-Oise (Place Gambetta) – Le Plessis-Gassot (Blancs Manteaux) », exploitée par l'entreprise « CIF », est modifiée comme suit :

- sont créées les sous-lignes n° 28, 29, 30 et 31.
- sont supprimées les sous-lignes n° 19 et 27.
- sont modifiées les sous-lignes n° 1, 8, 13, 14, 25 et 26.

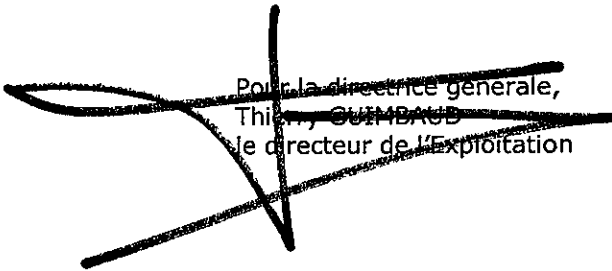
dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : Demeurent inchangées les sous-lignes n° 2, 3, 4, 5, 7, 9, 10, 11, 12, 17, 18, 22 et 23.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.



Pour la directrice générale,
Thierry GUMBARD
Le directeur de l'Exploitation



Décision n° 20080887

du 07 NOV. 2008

**MODIFICATION DE LA LIGNE N° 045-045-007
« YERRES (GARE RER) – YERRES (GARE RER) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « STRAV »**

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°20060266 du 20/03/2006 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 21/05/2007 conclue entre la « Communauté d'Agglomération du Val d'Yerres » et l'entreprise « STRAV » ;
- VU** la décision n°20070140 du 20/11/2007 ;
- VU** le dossier technique n° 14228 enregistré par le Syndicat le 23/05/2008 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 045-045-007 « Yerres (Gare RER) – Yerres (Gare RER) », exploitée par l'entreprise « STRAV », est modifiée comme suit :

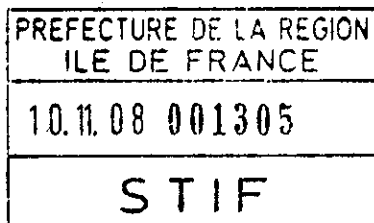
- est créée la sous-ligne n° 4
- sont modifiées les sous-lignes n° 1, 3

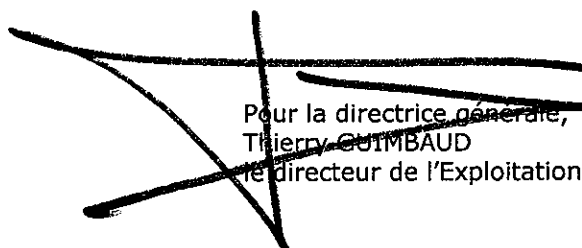
dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : Demeure inchangée la sous-ligne n° 2

ARTICLE 3 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec la « Communauté d'Agglomération du Val d'Yerres ».

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.




Pour la directrice générale,
Thierry GUIMBAUD
le directeur de l'Exploitation

Décision n° 20080888

du 07 NOV. 2008

**MODIFICATION DE LA LIGNE N° 045-045-009
« BRUNOY (GARE RER) – BRUNOY (GARE RER) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « STRAV »**

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°20060266 du 20/03/2006 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 21/05/2007 conclue entre la « Communauté d'Agglomération du Val d'Yerres » et l'entreprise « STRAV » ;
- VU** la décision n°20070142 du 20/02/2007 ;
- VU** le dossier technique n° 14229 enregistré par le Syndicat le 23/05/2008 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 045-045-009 « Brunoy (Gare RER) – Brunoy (Gare RER) », exploitée par l'entreprise « STRAV », est modifiée comme suit :

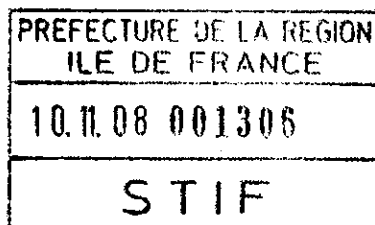
- sont modifiées les sous-lignes n° 1, 3

dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : Demeure inchangées les sous-ligne n° 2, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13.

ARTICLE 3 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec la « Communauté d'Agglomération du Val d'Yerres ».

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.



Pour la directrice générale,
Thierry GUTMBAUD
le directeur de l'Exploitation

Décision n° 20080889

du 07 NOV. 2008

**MODIFICATION DE LA LIGNE N° 045-145-026
« VILLECRESNES (CES) - VILLECRESNES (CES) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« SOCIETE DE TRANSPORT AUTOMOBILE DE VOYAGEURS »
(STRAV)**

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°20060266 du 20/03/2006 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 09/09/2008 conclue entre la « commune de Villecresnes » et l'entreprise « STRAV » ;
- VU** la décision n° 20080485 du 07/07/2008 ;
- VU** le dossier technique n° 14514 enregistré par le Syndicat le 23/09/2008 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

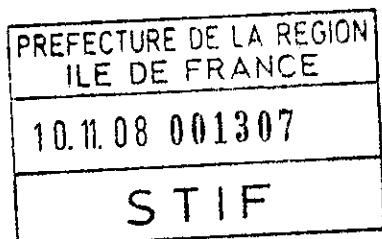
ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 045-145-026 « Villecresnes (CES) – Villecresnes (CES) », exploitée par l'entreprise « STRAV », est modifiée comme suit :

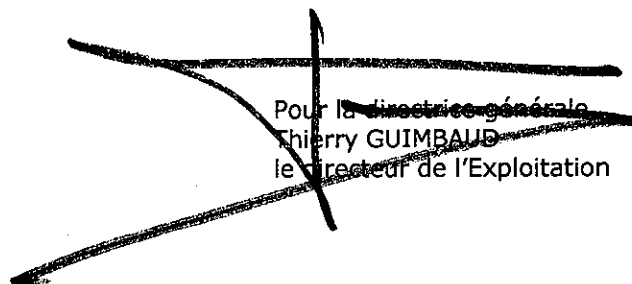
- sont supprimées les sous-lignes n° 2, 3, 4, 5 et 6.
- est modifiée la sous-ligne n° 1.

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 « la commune de Villecresnes ».

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.




Pour la directrice générale
Thierry GUIMBAUD
le Directeur de l'Exploitation

Décision n° 20080890

du 07 NOV. 2008

**MODIFICATION DE LA LIGNE N° 045-302-034
« YERRES (GARE RER) – CROSNE (BOIS CERDON) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« SOCIETE DE TRANSPORT AUTOMOBILE DE VOYAGEURS »
(STRAV)**

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°20060266 du 20/03/2006 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 21/05/2007 conclue entre « la Communauté d'Agglomération du Val d'Yerres » et l'entreprise « STRAV » ;
- VU** la décision n° 20070520 du 28/07/2007 ;
- VU** le dossier technique n° 14515 enregistré par le Syndicat le 23/09/2008 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

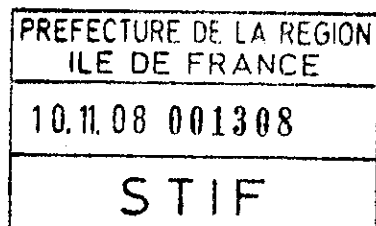
ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 045-302-034 « Yerres (Gare RER) – Crosne (Bois Cerdon) », exploitée par l'entreprise « STRAV », est modifiée comme suit :

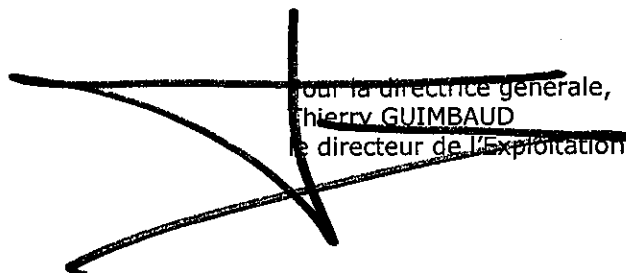
- sont modifiées les sous-lignes n° 1, 2, 3 et 4.

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 du Val d'Yerres ».

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.




pour la directrice générale,
Thierry GUIMBAUD
le directeur de l'Exploitation

Décision n° 20080891
du 07 NOV. 2008

**MODIFICATION DE LA LIGNE N° 055-055-006
« SAINTE-GENEVIEVE-DES-BOIS – VILLIERS-SUR-ORGE »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« TRANSPORTS DANIEL MEYER (TDM) »**

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°20060266 du 20/03/2006 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention de 2002 conclue entre le « Syndicat Intercommunal de Transport en Commun » et l'entreprise « TDM » ;
- VU** la décision n° 20080314 du 10/04/2008 ;
- VU** le dossier technique n° 14558 enregistré par le Syndicat le 13/10/2008 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 055-055-006 « Sainte-Geneviève-des-Bois – Villiers-sur-Orge », exploitée par l'entreprise « TDM », est modifiée comme suit :

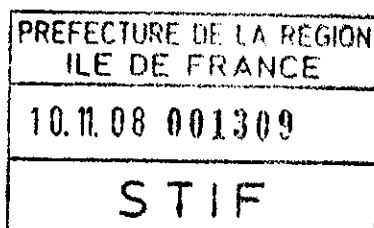
- est modifiée la sous-ligne n° 4.

dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : Demeurent inchangées les sous-lignes n° 1, 2, 3, 5, 6, 7 et 8.

ARTICLE 3 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec « le Syndicat Intercommunal de Transport en Commun ».

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.



Pour la directrice générale,
Thierry GUIMBAUD
le directeur de l'Exploitation

Décision n° 20080892
du 07 NOV. 2008

**MODIFICATION DE LA LIGNE N° 055-055-007
« VIRY-CHATILLON – VIRY-CHATILLON »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« TRANSPORTS DANIEL MEYER (TDM) »**

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°20060266 du 20/03/2006 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention de 1998 conclue entre la « Communauté d'Agglomération des Lacs de L'Essonne » et l'entreprise « TDM » ;
- VU** la décision n° 20070031 du 27/04/2001 ;
- VU** le dossier technique n° 14571 enregistré par le Syndicat le 14/10/2008 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 055-055-007 « Viry-Châtillon – Viry-Châtillon », exploitée par l'entreprise « TDM », est modifiée comme suit :

- est créée la sous-ligne n° 6.
- est modifiée la sous-ligne n° 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 des Lacs de L'Essonne ».

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.



~~pour la directrice générale
Thierry GUIMBAUD
le directeur de l'Exploitation~~

Décision n° 20080893

du 07 NOV. 2008

**MODIFICATION DE LA LIGNE N° 055-055-010
« ORSAY - MARCOUSSIS »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« TRANSPORTS DANIEL MEYER (TDM) »**

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°20060266 du 20/03/2006 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 05/01/1998 conclue entre le « Syndicat des Communes pour la Défense et l'Amélioration des Transports en Commun » et l'entreprise « TDM » ;
- VU** la décision n° 20080655 du 25/08/2008 ;
- VU** le dossier technique n° 14559 enregistré par le Syndicat le 13/10/2008 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 055-055-010 « Orsay - Marcoussis », exploitée par l'entreprise « TDM », est modifiée comme suit :

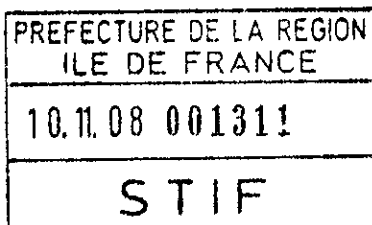
- sont modifiées les sous-lignes n° 1, 2, 3, 8 et 10.

dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : Demeurent inchangées les sous-lignes n° 5, 6, 7, 9 et 11.

ARTICLE 3 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec « le Syndicat des Communes pour la Défense et l'Amélioration des Transports en Commun. ».

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.



~~Pour la directrice générale
Thierry GUIMBAUD
le directeur de l'Exploitation~~

Décision n° 20080894

du 07 NOV. 2008

**MODIFICATION DE LA LIGNE N° 055-055-011
« MASSY (GARE RER) – SAINTE GENEVIEVE DES BOIS (PISCINE) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« TRANSPORTS DANIEL MEYER (TDM) »**

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°20060266 du 20/03/2006 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 05/01/1998 conclue entre le « Syndicat des Communes pour la Défense et l'Amélioration des Transports en Commun » et l'entreprise « TDM » ;
- VU** la décision n° 20080656 du 25/08/2008 ;
- VU** le dossier technique n° 14560 enregistré par le Syndicat le 13/10/2008 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 055-055-011 « Massy (Gare RER) – Sainte Geneviève des Bois (Piscine) », exploitée par l'entreprise « TDM », est modifiée comme suit :

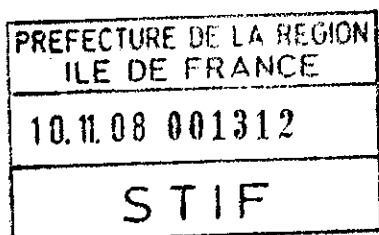
- sont modifiées les sous-lignes n° 61, 63, 69, 71 et 73.

dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : Demeurent inchangées les sous-lignes n° 57 et 58.

ARTICLE 3 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec « le Syndicat des Communes pour la Défense et l'Amélioration des Transports en Commun » .

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.



Pour la directrice générale,
Thierry GUIMBAUD
le directeur de l'Exploitation

Décision n° 20080895

du 07 NOV. 2008

**MODIFICATION DE LA LIGNE N° 055-055-020
« EGLY - LA NORVILLE »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« TRANSPORTS DANIEL MEYER (TDM) »**

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°20060266 du 20/03/2006 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la décision n° 20080733 du 15/09/2008 ;
- VU** le dossier technique n° 14561 enregistré par le Syndicat le 13/10/2008 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

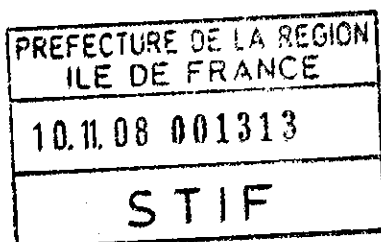
ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 055-055-020 « Egly – La Norville », exploitée par l'entreprise « TDM », est modifiée comme suit :

- sont modifiées les sous-lignes n° 2 et 6.

dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : Demeurent inchangées les sous-lignes n° 1, 3, 4 et 5.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.



~~Reçu la directrice générale,
Thierry GUIMBAUD
le directeur de l'Exploitation~~

Décision n° 20080896
du 07 NOV. 2008

**MODIFICATION DE LA LIGNE N° 055-055-023
« MASSY - MARCOUSSIS »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« TRANSPORTS DANIEL MEYER (TDM) »**

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°20060266 du 20/03/2006 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 05/01/1998 conclue entre le « Syndicat des Communes pour la Défense et l'Amélioration des Transports en Commun » et l'entreprise « TDM » ;
- VU** la décision n° 20080657 du 25/08/2008 ;
- VU** le dossier technique n° 14562 enregistré par le Syndicat le 13/10/2008 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

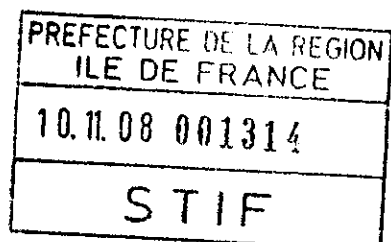
ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 055-055-023 « Massy - Marcoussis », exploitée par l'entreprise « TDM », est modifiée comme suit :

- 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 « le Syndicat des Communes pour la Défense et l'Amélioration des Transports en Commun ».

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.



Pour la directrice générale,
Thierry GUINBAUD
le directeur de l'Exploitation

Décision n° 20080897
du 07 NOV. 2008

MODIFICATION DE LA LIGNE N° 055-055-024
« MASSY – SAINTE GENEVIEVE DES BOIS »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« TRANSPORTS DANIEL MEYER (TDM) »

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°20060266 du 20/03/2006 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 05/01/1998 conclue entre le « Syndicat des Communes pour la Défense et l'Amélioration des Transports en Commun » et l'entreprise « TDM » ;
- VU** la décision n° 20080659 du 25/08/2008 ;
- VU** le dossier technique n° 14572 enregistré par le Syndicat le 14/10/2008 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

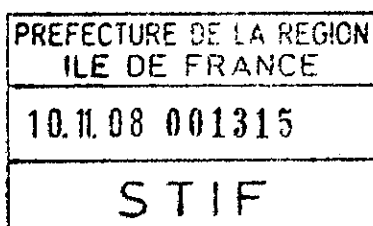
ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 055-055-024 « Massy – Sainte Geneviève des Bois », exploitée par l'entreprise « TDM », est modifiée comme suit :

- sont modifiées les sous-lignes n° 4, 6, 12 et 25.

dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec « le Syndicat des Communes pour la Défense et l'Amélioration des Transports en Commun ».

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.



Pour la directrice générale,
~~Muriel GUIMBAUD~~
le directeur de l'Exploitation

Décision n° 20080898

du 07 NOV. 2008

**MODIFICATION DE LA LIGNE N° 055-055-025
« MASSY - NOZAY »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« TRANSPORTS DANIEL MEYER (TDM) »**

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°20060266 du 20/03/2006 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 05/01/1998 conclue entre le « Syndicat des Communes pour la Défense et l'Amélioration des Transports en Commun » et l'entreprise « TDM » ;
- VU** la décision n° 20080658 du 25/8/2008 ;
- VU** le dossier technique n° 14573 enregistré par le Syndicat le 14/10/2008 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

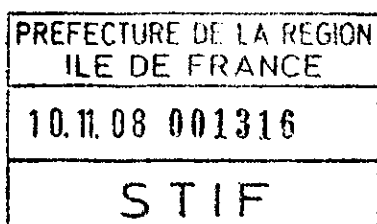
ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 055-055-025 « Massy - Nozay », exploitée par l'entreprise « TDM », est modifiée comme suit :

- 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 « le Syndicat des Communes pour la Défense et l'Amélioration des Transports en Commun ».

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.



~~Pour la directrice générale,
Thierry GUIMBAUD
le directeur de l'Exploitation~~

Décision n° 20080899

du 07 NOV. 2008

**MODIFICATION DE LA LIGNE N° 056-356-020
« VIROFLAY (GARE RG) – LE CHESNAY (LES COMTESSES) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« SOCIETE VERSAILLAISE DE TRANSPORTS URBAINS (SVTU) »**

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°20060266 du 20/03/2006 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention de 2008 conclue entre la « Communauté de communes de Versailles Grand Parc et les communes de Versailles et le Chesnay » et l'entreprise « SVTU » ;
- VU** la décision du 24/08/2004 ;
- VU** le dossier technique n° 14602 enregistré par le Syndicat le 21/10/2008 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

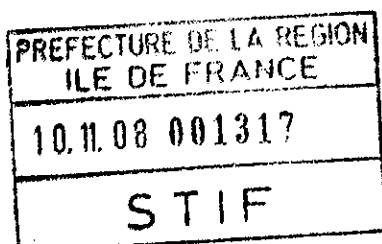
ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 056-356-020 « Viroflay (Gare RG) – le Chesnay (Les Comtesses) », exploitée par l'entreprise « SVTU », est modifiée comme suit :

- 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 « la Communauté de communes de Versailles Grand Parc et les communes de Versailles et le Chesnay ».

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.



~~Pour la directrice générale
Thierry GUIMBAUD
le directeur de l'Exploitation~~

Décision n° 20080900
du 07 NOV. 2008

MODIFICATION DE LA LIGNE N° 059-440-448
« CERGY – VAUREAL/JOUY-LE-MOUTIER »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « STIVO »

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°20060266 du 20/03/2006 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 13/06/2003 conclue entre la « Communauté d'Agglomération de Cergy Pontoise » et l'entreprise « STIVO » ;
- VU** la décision n°20070694 du 19/09/2007 ;
- VU** le dossier technique n° 14444 enregistré par le Syndicat le 30/07/2008 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

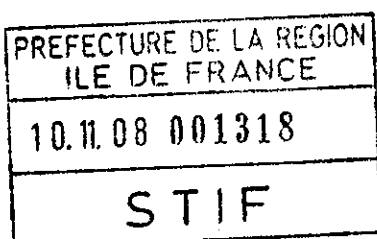
ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 059-440-448 « Cergy – Vauréal/Jouy le Moutier », exploitée par l'entreprise « STIVO », est modifiée comme suit :

- est créée la sous-ligne n°4,
- sont modifiées les sous-lignes n°1, 2, 3,

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 du Val d'Oise ».

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.



Pour la directrice générale,
Thierry GUIMBAUD
le directeur de l'Exploitation

Décision n° 20080901
du 07 NOV. 2008

MODIFICATION DE LA LIGNE N° 063-063-006
« CHEVRY COSSIGNY (COSSIGNY) – MELUN (GARE) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« VEOLIA TRANSPORT SAINT FARGEAU/PONTHIERRY »

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°20060266 du 20/03/2006 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 03/03/2003 conclue entre le « Syndicat Mixte d'Exploitation du Réseau Arlequin » et l'entreprise « VEOLIA TRANSPORT SAINT FARGEAU/PONTHIERRY » ;
- VU** la décision n° 20070902 du 21/11/2007 ;
- VU** le dossier technique n° 14520 enregistré par le Syndicat le 26/09/2008 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 063-063-006 « Chevry Cossigny (Cossigny) – Melun (Gare) », exploitée par l'entreprise « VEOLIA TRANSPORT SAINT FARGEAU/PONTHIERRY », est modifiée comme suit :

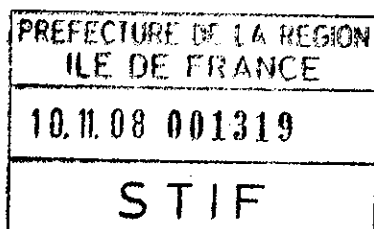
- est créée la sous-ligne n° 29.
- sont modifiées les sous-lignes n° 2, 3, 8, 15, 39 et 41.

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, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 34, 35, 36, 37, 38, 40, 42 et 48.

ARTICLE 3 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec « le Syndicat Mixte d'Exploitation du Réseau Arlequin ».

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.



~~Pour la directrice générale,
Thierry GUIMBAUD
le directeur de l'Exploitation~~

Décision n° 20080903

du 07 NOV. 2008

**MODIFICATION DE LA LIGNE N° 065-487-003
« LIEUSAIN (LIEUSAIN/MOISSY GARE RER) – LIEUSAIN
(LIEUSAIN/MOISSY GARE RER) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « VEOLIA TRANSPORT MOISSY »**

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°20060266 du 20/03/2006 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 28/08/1995 conclue entre le « SAN de Sénart Ville Nouvelle et SAN de Sénart en Essonne » et l'entreprise « VEOLIA TRANSPORT MOISSY » ;
- VU** la décision n° 20080538 du 21/07/2008 ;
- VU** le dossier technique n° 14518 enregistré par le Syndicat le 26/09/2008 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

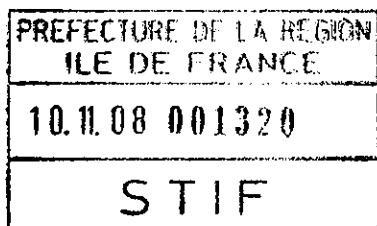
ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 065-487-003 « Lieusaint (Lieusaint/Moissy Gare RER) – Lieusaint (Lieusaint/Moissy Gare RER) », exploitée par l'entreprise « VEOLIA TRANSPORT MOISSY », est modifiée comme suit :

- sont créées les sous-lignes n° 4 et 5.
- sont modifiées les sous-lignes n° 1, 2 et 3.

dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec « le SAN de Sénart Ville Nouvelle et SAN de Sénart en Essonne ».

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.



Pour la directrice générale
Thierry GUIMBAUD
le directeur de l'Exploitation

Décision n° 20080904

du 07 NOV. 2008

**MODIFICATION DE LA LIGNE N° 065-487-128
« LIEUSAIN (LIEUSAIN/MOISSY GARE RER) – MOISSY-
CRAMAYEL (PARC DECHANTELOUP-CEZANNE) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « VEOLIA TRANSPORT MOISSY »**

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°20060266 du 20/03/2006 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 28/08/1995 conclue entre le « Syndicat d'Agglomération de Sénart Ville Nouvelle » et l'entreprise « VEOLIA TRANSPORT MOISSY » ;
- VU** la décision n° 20080607 du 01/08/2008 ;
- VU** le dossier technique n° 14519 enregistré par le Syndicat le 26/09/2008 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 065-487-128 « Lieusaint (Lieusaint/Moissy Gare RER) – Moissy-Cramayel (Parc de Chanteloup-Cézanne) », exploitée par l'entreprise « VEOLIA TRANSPORT MOISSY », est modifiée comme suit :

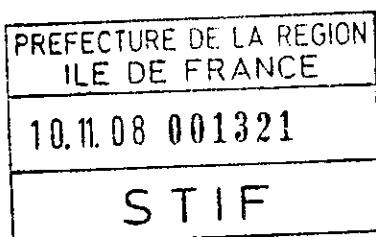
- sont modifiées les sous-lignes n° 2 et 3.

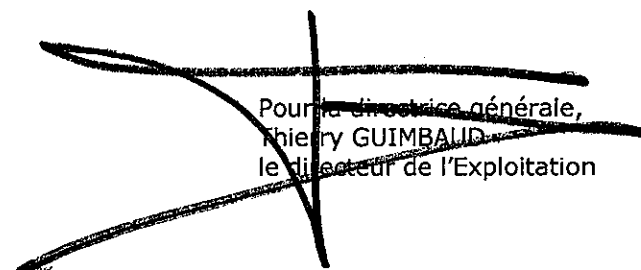
dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : Demeure inchangée la sous-ligne n° 1.

ARTICLE 3 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec « le Syndicat d'Agglomération de Sénart Ville Nouvelle ».

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.




Pour la directrice générale,
Thierry GUIMBALD
le directeur de l'Exploitation

Décision n° 20080905

du 07 NOV. 2008

**MODIFICATION DE LA LIGNE N° 066-066-022
« DAMMARIE LES LYS (PEGUY) –
VAUX LE PENIL (VAUX PLEINS VENTS) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« VEOLIA TRANSPORT VAUX LE PENIL »**

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°20060266 du 20/03/2006 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention de 2004 conclue entre la « Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine » et l'entreprise « VEOLIA TRANSPORT VAUX LE PENIL » ;
- VU** la décision n° 20080825 du 08/10/2008 ;
- VU** le dossier technique n° 14591 enregistré par le Syndicat le 17/10/2008 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 066-066-022 « Dammarie les Lys (Peguy) – Vaux le Penil (Vaux Pleins Vents) », exploitée par l'entreprise « VEOLIA TRANSPORT VAUX LE PENIL », est modifiée comme suit :

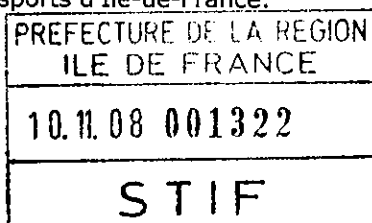
- sont supprimées les sous-lignes n° 2, 9, 12, 18, 24, 37 et 38.
- sont modifiées les sous-lignes n° 16 et 17.

dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : Demeurent inchangées les sous-lignes n° 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 11, 19, 20, 21, 22, 23, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35 et 36.

ARTICLE 3 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec « la Communauté d'Agglomération Melun Val 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,
Thierry GUMBAUD
le Directeur de l'Exploitation

Décision n° 20080906

du 07 NOV. 2008

**MODIFICATION DE LA LIGNE N° 100-193-601
« LE RAINCY (VILLEMOMBLE MONTFERMEIL RER) –
MONTFERMEIL (MONTFERMEIL HOPITAL) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« TRANSPORTS RAPIDES AUTOMOBILES (TRA) »**

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°20060266 du 20/03/2006 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 01/07/2007 conclue entre le « Conseil Général de la Seine Saint Denis » et l'entreprise « TRA » ;
- VU** la décision n° 20070726 du 28/09/2007 ;
- VU** le dossier technique n° 14529 enregistré par le Syndicat le 30/09/2008 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 100-193-601 « Le Raincy (Villemomble Montfermeil RER) – Montfermeil (Montfermeil Hôpital) », exploitée par l'entreprise « TRA », est modifiée comme suit :

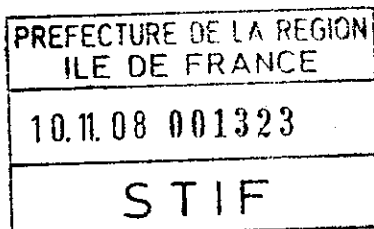
- sont modifiées les sous-lignes n° 3 et 9.

dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : Demeurent inchangées les sous-lignes n° 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19 et 20.

ARTICLE 3 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec « le Conseil Général de la Seine Saint Denis ».

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.



Pour la directrice générale,
Thierry GUIMBAUD
le directeur de l'Exploitation

Décision n° 20080907

du 07 Nov. 2008

**MODIFICATION DE LA LIGNE N° 100-193-607
« LA COURNEUVE (8 MAI 1945) –
ROISSY (ROISSY PÔLE RER)/VILLEPINTE (VERT GALANT RER) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« TRANSPORTS RAPIDES AUTOMOBILES (TRA) »**

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°20060266 du 20/03/2006 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 26/07/2007 conclue entre le « Conseil Général de la Seine Saint Denis » et l'entreprise « TRA » ;
- VU** la décision n° 20080407 du 11/06/2008 ;
- VU** le dossier technique n° 14530 enregistré par le Syndicat le 30/09/2008 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 100-193-607 « La Courneuve (8 Mai 1945) – Roissy (Roissy Pôle RER)/Villepinte (Vert Galant RER) », exploitée par l'entreprise « TRA », est modifiée comme suit :

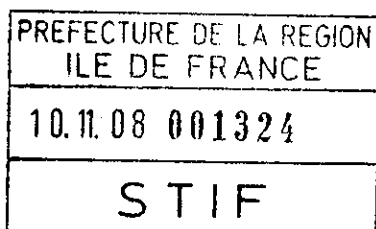
- sont modifiées les sous-lignes n° 1, 2 et 12.

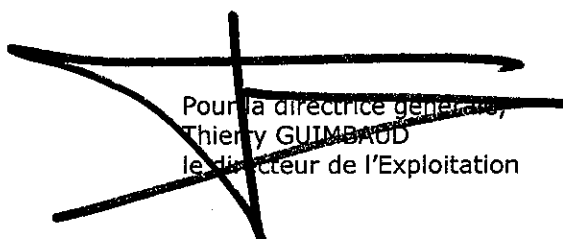
dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : Demeurent inchangées les sous-lignes n° 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17 et 18.

ARTICLE 3 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec « le Conseil Général de la Seine Saint Denis ».

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.




Pour la directrice générale,
Thierry GUIMBAUD
le directeur de l'Exploitation

Décision n° 20080908

du 07 NOV. 2008

**MODIFICATION DE LA LIGNE N° 100-193-619
« VILLEPINTE – TREMBLAY EN FRANCE »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« TRANSPORTS RAPIDES AUTOMOBILES (TRA) »**

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°20060266 du 20/03/2006 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 27/07/2007 conclue entre le « Conseil Général de Seine Saint Denis et les communes de Tremblay et Vaujours » et l'entreprise « TRA » ;
- VU** la décision n° 20080487 du 07/07/2008 ;
- VU** le dossier technique n° 14603 enregistré par le Syndicat le 21/10/2008 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 100-193-619 « Villepinte – Tremblay en France », exploitée par l'entreprise « TRA », est modifiée comme suit :

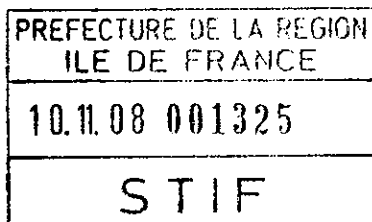
- sont modifiées les sous-lignes n° 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12 et 13.

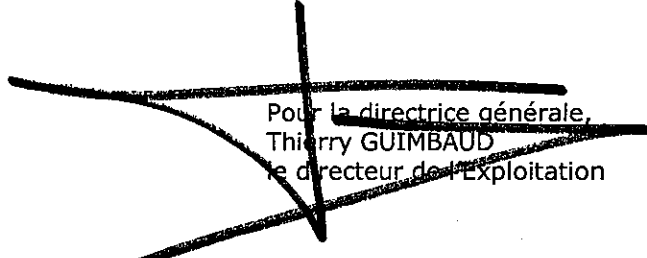
dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : Demeure inchangée la sous-ligne n° 6.

ARTICLE 3 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec « le Conseil Général de Seine Saint Denis et les communes de Tremblay et Vaujours ».

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.




Pour la directrice générale,
Thierry GUIMBAUD
le directeur de l'Exploitation

Décision n° 20080909

du 07 NOV. 2008

**MODIFICATION DE LA LIGNE N° 100-193-634
« SEVRAN (SEVRAN BEAUDOTTES RER) –
SEVRAN (SEVRAN BEAUDOTTES RER) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« TRANSPORTS RAPIDES AUTOMOBILES (TRA) »**

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°20060266 du 20/03/2006 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 26/07/2007 conclue entre le « Conseil Général de la Seine Saint Denis » et l'entreprise « TRA » ;
- VU** la décision n° 20080319 du 16/04/2008 ;
- VU** le dossier technique n° 14531 enregistré par le Syndicat le 30/09/2008 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 100-193-634 « Sevrans (Sevrans Beaudottes RER) – Sevrans (Sevrans Beaudottes RER) », exploitée par l'entreprise « TRA », est modifiée comme suit :

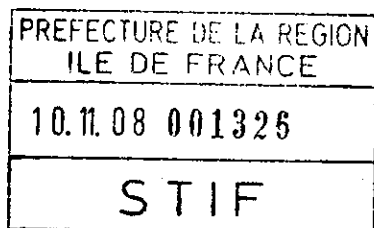
- est modifiée la sous-ligne n° 3.

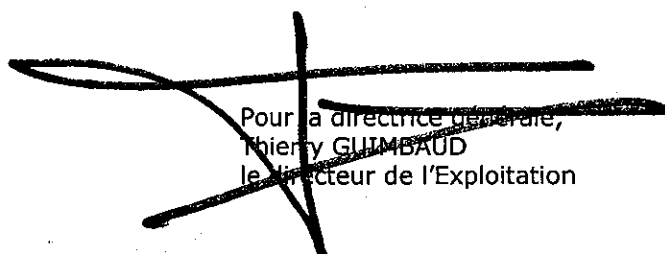
dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : Demeurent inchangées les sous-lignes n° 1 et 2.

ARTICLE 3 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec « le Conseil Général de la Seine Saint Denis ».

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.




Pour la directrice générale,
Thierry GUIMBAUD
le Directeur de l'Exploitation

Décision n° 20080910
du 07 NOV. 2008

**MODIFICATION DE LA LIGNE N° 100-193-640
« VILLEPINTE (PARC DES EXPOSITIONS) –
VILLEPINTE (PARC DES EXPOSITIONS) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« TRANSPORTS RAPIDES AUTOMOBILES (TRA) »**

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°20060266 du 20/03/2006 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 26/07/2007 conclue entre le « Conseil Général de la Seine Saint Denis et APN2E » et l'entreprise « TRA » ;
- VU** la décision n° 20070745 du 17/10/2007 ;
- VU** le dossier technique n° 14532 enregistré par le Syndicat le 30/09/2008 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 100-193-640 « Villepinte (Parc des Expositions) – Villepinte (Parc des Expositions) », exploitée par l'entreprise « TRA », est modifiée comme suit :

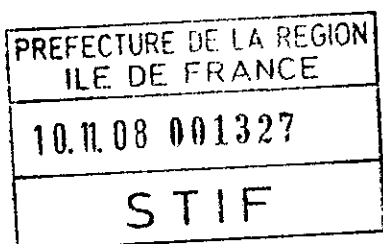
- sont modifiées les sous-lignes n° 3 et 4.

dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : Demeurent inchangées les sous-lignes n° 1, 2, 5 et 6.

ARTICLE 3 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec « le Conseil Général de la Seine Saint Denis et APN2E ».

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.



~~_____~~
Pour la directrice générale
Thierry GUIMBAUD
le directeur de l'Exploitation

Décision n° 20080911

du 07 NOV. 2008

**MODIFICATION DE LA LIGNE N° 100-193-683
« VILLEPINTE (VILLEPINTE RER) –
AULNAY-SOUS-BOIS (CENTRE DE PRODUCTION PSA) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« TRANSPORTS RAPIDES AUTOMOBILES (TRA) »**

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°20060266 du 20/03/2006 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 26/07/2007 conclue entre le « Conseil Général de la Seine Saint Denis et PSA » et l'entreprise « TRA » ;
- VU** la décision du 12/07/2001 ;
- VU** le dossier technique n° 14533 enregistré par le Syndicat le 30/09/2008 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

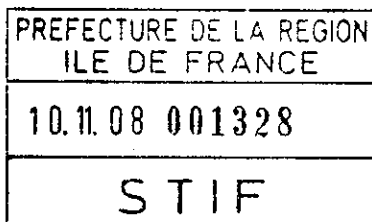
ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 100-193-683 « Villepinte (Villepinte RER) – Aulnay-sous-Bois (Centre de Production PSA) », exploitée par l'entreprise « TRA », est modifiée comme suit :

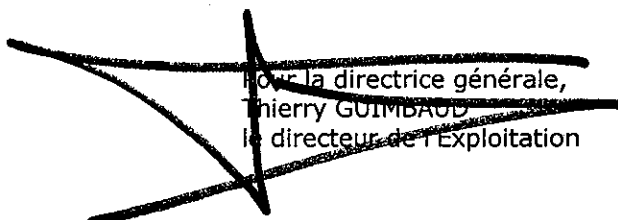
- sont modifiées les sous-lignes n° 1 et 2.

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 « le Conseil Général de la Seine Saint Denis et PSA ».

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.




Pour la directrice générale,
Thierry GUIMBAUD
le directeur de l'Exploitation

Décision n° 20080915

Du 17 NOV. 2008

**MODIFICATION DE LA LIGNE N° 039-039-028
« BRIIS-SOUS-FORGES – BRIIS-SOUS-FORGES »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« SAVAC »**

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 convention de 1990 conclue entre la « Communauté de Communes du Pays de Limours » et l'entre prise « SAVAC » ;
- VU** le dossier technique n° 14222 enregistré par le Syndicat le 22/05/2008 ;
- VU** l'avis de la commission de l'Offre de Transport en date du 25/09/2008 ;

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 :

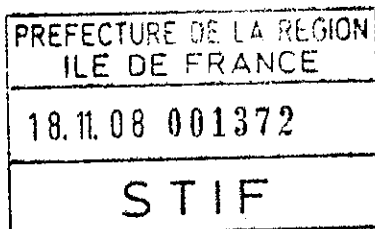
ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 039-039-028 « Briis-sous-Forges – Briis-sous-Forges », exploitée par l'entreprise « SAVAC », est modifiée comme suit :

- sont créées les sous-lignes n° 4, 5, 6, 7, 8 et 9.
- sont modifiées les sous-lignes n° 1, 2 et 3.

dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec la « Communauté de Communes du Pays de Limours ».

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.



Sophie MOUGARD

Décision n° 20080916

du 17 NOV. 2008

**MODIFICATION DE LA LIGNE N° 045-045-011
« YERRES - CRETEIL »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« SOCIETE DE TRANSPORT AUTOMOBILE DE VOYAGEURS »
(STRAV)**

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°20060266 du 20/03/2006 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la décision n°20061308 du 21/12/2006
- VU** le dossier technique n° 14484 enregistré par le Syndicat le 09/09/2008 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

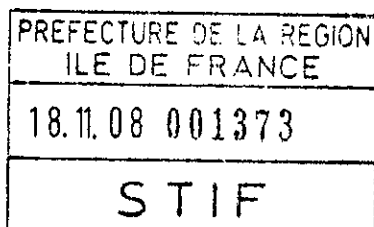
DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 045-045-011 « Yerres-Créteil », exploitée par l'entreprise « STRAV », est modifiée comme suit :

- sont modifiées les sous-lignes n°1, 2, 3, 4, 5, 6, 7,

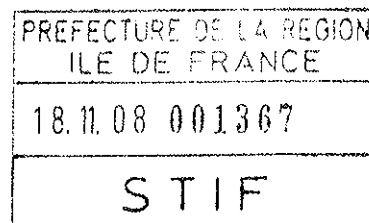
dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.



~~_____
Pour la directrice générale,
Thierry GUIMBAUD,
le directeur de l'Exploitation~~

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France



Décision N° 0080912

du 10 Novembre 2008

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 N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les pièces produites à l'appui de la demande ;

CONSIDERANT

- que l'Association Espoir Centre Familiaux de Jeunes sollicite l'exonération du paiement du versement de transport pour les établissements ci-dessous :
 - Maisons d'Enfants siret 77557869100046 situé 24 Grande Rue 77450 Vignely
 - Espoir Centres Familiaux Jeunes siret 77557869100202 situé 63 rue de Croulebarbe 75013 Paris
- que l'Association Espoir Centre Familiaux de Jeunes est reconnue d'utilité publique par décret du 27 janvier 1923,
- que le caractère social de son activité n'est pas démontré, notamment parce que le financement est apporté principalement par les aides publiques et que son activité est assurée exclusivement 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

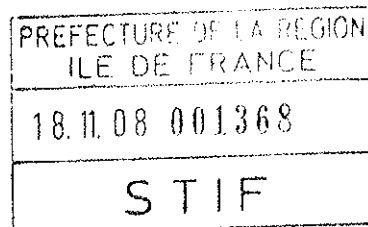
ARTICLE 1^{er} : L'Association Espoir Centre Familiaux de Jeunes dont le siège social est situé 63 rue Croulebarbe 75013 Paris, n'est pas exonérée du paiement du versement de transport pour les établissements cités ci-dessus.

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 2 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Île-de-France.

Sophie MOUGARD 

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France



Décision N° 2008-0913
du 10 novembre 2008

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 N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les pièces produites à l'appui de la demande ;

CONSIDERANT

- que l'Association Française contre les Myopathies est reconnue d'utilité publique par décret en date du 26 mars 1976,
- que l'Association sollicite l'exonération du paiement du versement de transport pour les établissements ci-dessous :

AFM IDF Ouest siret 77560957100770 1 bis rue du Petit Clamart 78140 Velizy Villacoublay
AFM IDF Paris siret 77560957100762 9 Place de Rungis 75013 Paris
AFM IDF Sud siret 77560957100515 3 Allée de l'Orangerie 91450 Soisy-sur-Seine
AFM IDF Nord siret 77560957100341 2 rue Jean Mermoz 93297 Tremblay-en-France
AFM siret 77560957100309 1 rue de l'Internationale 91002 Evry Cedex
AFM siret 77560957100739 47 Bd de l'Hôpital 75013 Paris

- que la gestion désintéressée de l'Association est de nature à caractériser son but non lucratif,
- que les activités de l'Association Française contre les Myopathies présentent un caractère social,

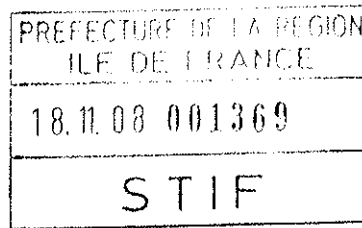
DECIDE

ARTICLE 1^{er} : L'Association Française contre les Myopathies dont le siège social est situé 47-83 Boulevard de l'Hôpital 75013 Paris, est exonérée du paiement du versement de transport pour les établissements cités ci-dessus,

ARTICLE 2 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Sophie MOUGARD 

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France



Décision N° 2008 - 0914
du 10 Novembre 2008

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 N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les pièces produites à l'appui de la demande ;

CONSIDERANT

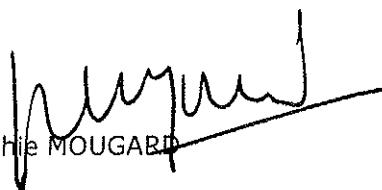
- que l'Association Paul Langevin sollicite l'exonération du paiement du versement de transport pour l'établissement Centre Médico Psycho Pédagogique Lucien Madras situé 5 rue Paul Lafargue 93100 Montreuil,
- que l'Association Paul Langevin, bien qu'affiliée à l'Union Régionale Interfédérale des Œuvres et Organismes Privés Sanitaires et Sociaux, n'est pas reconnue d'utilité publique,
- que le caractère social de son activité n'est pas démontré, notamment parce que le financement est apporté principalement par les organismes de Sécurité Sociale et que son activité est assurée exclusivement 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 Paul Langevin, pour son établissement Centre Médico Psycho Pédagogique Lucien Madras, situé 5 rue Paul Lafargue 93100 Montreuil, n'est pas exonérée 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 – Palais de Justice 173 Avenue Paul Vaillant Couturier 93008 Bobigny Cedex,

ARTICLE 2 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.


Sophie MOUGARD

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

5/10

PREFECTURE DE LA REGION ILE DE FRANCE	ORDONNANCEMENT Reçu le
19.11.08 001377	
STIF	21 NOV. 2008

Décision N° 2008-0917
du 17 novembre 2008

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 N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les pièces produites à l'appui de la demande ;

CONSIDERANT

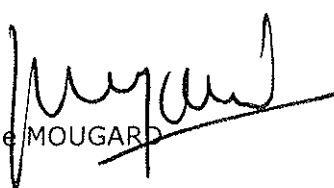
- que l'Association Anne-Marie Javouhey n'est pas reconnue d'utilité publique, bien qu'affiliée à l'Union Régionale Interfédérale des Œuvres et Organismes Privés Sanitaires et Sociaux,
- qu'elle sollicite l'exonération du versement de transport pour les établissements suivants :
 - Résidence l'Abri, 2 Allée des Lilas 77370 Nangis, siret 78493047100072
 - Résidence l'Abri, 17 rue Noas Daumesnil 77370 Nangis, siret 78493047100064
- que le caractère social de l'activité de ces établissements secondaires n'est pas démontré, notamment parce que le financement est apporté principalement par les aides publiques et que son activité est assurée exclusivement 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 Anne-Marie Javouhey dont le siège social est situé 32 rue Neuville 77300 Fontainebleau, n'est pas exonérée du paiement du versement de transport pour les établissements cités ci-dessus.

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 – Palais de Justice de Melun, 2 Ave du Général Leclerc 77010 Melun Cedex.

ARTICLE 2 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.


Sophie MOUGARD

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

PREFECTURE DE LA REGION ILE DE FRANCE
01.12.08 001383
STIF

Décision N° 2008 - 0256
du 25 novembre 2008

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 N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les pièces produites à l'appui de la demande ;

CONSIDERANT

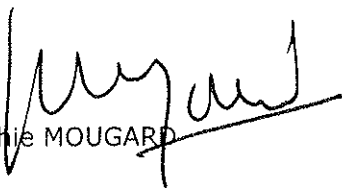
- que l'Association de Parents d'Enfants Inadaptés « La Hêtraie » n'est pas reconnue d'utilité publique, bien qu'affiliée à l'Union des Associations de Parents et Amis de Personnes Handicapées Mentales,
- qu'elle sollicite l'exonération du versement de transport pour les établissements suivants :
 - Etablissement et Services d'Aide par le Travail, 19 rue de Vincourt 95280 Jouy-Le-Moutier, siret 31908678100022
 - Foyers d'Hébergement, 31 rue de Maurecourt 95280 Jouy-Le-Moutier, siret 31908678100030
- que le caractère social de l'activité de ces établissements n'est pas démontré, notamment parce que le financement est apporté principalement par les aides publiques et que son activité est assurée exclusivement 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

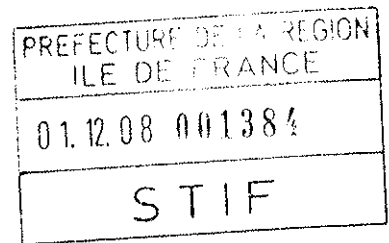
ARTICLE 1^{er} : L'Association de Parents d'Enfants Inadaptés « La Hêtraie » dont le siège social est situé 31/33 rue de Maurecourt 95280 Jouy-Le-Moutier, n'est pas exonérée du paiement du versement de transport pour les établissements cités ci-dessus.

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 - 8 Place Fontaine 95000 Cergy.

ARTICLE 2 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.


Sophie MOUGARD

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France



Décision N° 2008 - 0557

du 25 novembre 2008

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 N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les pièces produites à l'appui de la demande ;

CONSIDERANT

- que l'Association Départementale des Pupilles de l'Enseignement Public du Val d'Oise n'est pas reconnue d'utilité publique, bien qu'affiliée à la Fédération Générale des Associations Départementales des Pupilles de l'Ecole Publique,
- qu'elle sollicite l'exonération du versement de transport pour les établissements suivants :
 - Siège de l'Association, 2 rue des Chênes Emeraude - CS 80002 Immeuble Le Beaufay 95015 Cergy Pontoise Cedex, siret 30948300600115
 - Domaine Education et Loisirs, 2 rue des Chênes Emeraude - CS 80002 Immeuble Le Beaufay 95015 Cergy Pontoise Cedex, siret 30948300600123
 - Service d'Intégration pour Aveugles et Malvoyants, 16 Ave du Bois - Les Touleuses Mauves 95800 Gergy
- que le caractère social de l'activité de ces établissements n'est pas démontré, notamment parce que le financement est apporté principalement par les aides publiques et que son activité est assurée essentiellement par du personnel salarié,

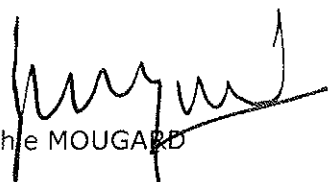
- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L.2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : L'Association Départementales des Pupilles de l'Enseignement Public du Val d'Oise dont le siège social est situé Immeuble Le Beaufay - 2 rue des Chênes Emeraude CS80002 95015 Cergy Pontoise Cedex, n'est pas exonérée du paiement du versement de transport pour les établissements cités ci-dessus.

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 - 8 Place Fontaine 95000 Cergy.

ARTICLE 2 : 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

DECISION N° 2008-918
DU 14 NOV. 2008
PORTANT DELEGATION DE SIGNATURE

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le code de l'éducation, notamment ses articles L. 213-14, L. 821-5 et D. 213-22 et suivants ;

VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageur dans la région Île de France ;

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageur dans la région Île de France ;

VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France, et en particulier ses articles 26 à 28 ;

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 ;

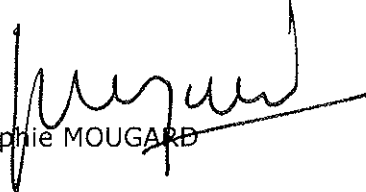
VU la décision de la directrice générale n°2008-201 du 6 mars 2008 portant délégation de signature ;

DECIDE

ARTICLE 1 : L'article 4 de la décision de la directrice générale n°2008-201 du 6 mars 2008 portant délégation de signature est modifié comme suit : « En cas d'absence ou d'empêchement de M. Thierry GUIMBAUD, Mme Gaëlle GALAND, responsable de la division Politique de Service et Etudes d'Exploitation (DE/PSEE), directement placée sous son autorité, est habilitée à signer 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. »

ARTICLE 2 : L'article 5 de la décision de la directrice générale n°2008-201 du 6 mars 2008 portant délégation de signature est modifié comme suit : « En cas d'absence ou d'empêchement de Mme Gaëlle GALAND, Mme Sarah BOUDINET, chargée de projets, directement placée sous son autorité, est habilitée à signer 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. »

ARTICLE 3 : 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

Décision n° 20080989

Du 28 NOV. 2008

**Relative aux conditions générales de délivrance et d'utilisation
de la Tarification Solidarité Transport**

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

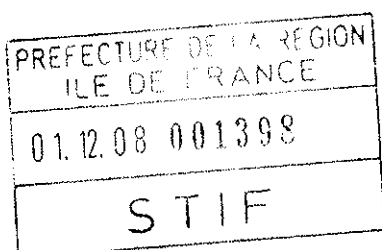
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** la délibération n°7333 du 7 décembre 2001 relative à la création d'une carte de réduction destinée à la mise en œuvre de l'article 123 de la loi solidarité et renouvellement urbains en Ile-de-France ;
- VU** la délibération n°7990 du 18 juin 2004 relative à l'extension des réductions offertes aux titulaires de la Carte Solidarité Transport ;
- VU** la délibération n°2006/0575 du 5 juillet 2006 relative à la mise en œuvre des mesures de tarification sociale demandées par le Conseil Régional d'Ile-de-France ;
- VU** la délibération n°2007/053 du 14 février 2007 relative à la création du titre gratuit relatif à la carte solidarité transport ;
- VU** la délibération n°2007/0702 du 10 octobre 2007 de passage de la carte Solidarité Transport sur Navigo ;
- VU** la délibération n°2008/0746 du 2 octobre 2008 de modification de la tarification Solidarité Transport ;
- VU** la délibération n°2008/0748 du 2 octobre 2008 relative à la disparition du coupon magnétique pour les forfaits Solidarité Transport ;
- VU** la délibération n°2006/0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment ses articles 1.3.7. ;

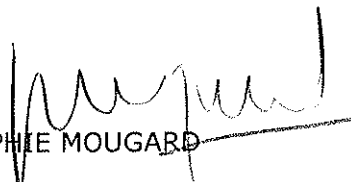
DECIDE

Article 1^{er} : Les conditions générales de distribution et d'utilisation de la Tarification Solidarité Transport jointes en annexe sont approuvées et entrent en vigueur à compter du 1^{er} décembre 2008.

Article 2 : la décision de la directrice générale n°2008/160 du 31 janvier 2008 est abrogée à compter du 1^{er} décembre 2008.

Article 3 : 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

CONDITIONS GENERALES DE DELIVRANCE ET D'UTILISATION DE LA TARIFICATION SOLIDARITE TRANSPORT

1 - LA TARIFICATION SOLIDARITE TRANSPORT (TST)

En Ile-de-France, la tarification SOLIDARITE TRANSPORT résulte des décisions du SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE (STIF) des 07/12/2001, 18/06/2004, 05/07/2006, 10/10/2007 et 02/10/08 (n°2008/746 et 2008/748). Elle est composée d'un Forfait Gratuité Transport (permettant aux bénéficiaires concernés de voyager gratuitement sur les lignes de transport public franciliennes), et d'une réduction Solidarité Transport permettant l'achat des produits tarifaires suivants : Forfaits Solidarité Transport (hebdomadaires ou mensuels), carnets de tickets +/- à demi-tarif, billets à l'unité ou en carnet à demi-tarif valables sur le RER et les trains Transilien. La tarification SOLIDARITE TRANSPORT est délivrée pour le compte du STIF par l'Agence Solidarité Transport (ci-après : « l'Agence »), dont les coordonnées sont : 0800 948 999 (numéro gratuit depuis un téléphone fixe), AGENCE SOLIDARITE TRANSPORT ILE-DE-FRANCE - BP 90062 - 57 502 SAINT AVOLD CEDEX.

2 - CONDITIONS DE DELIVRANCE

2.1 La tarification Solidarité Transport est réservée aux personnes résidant en Ile-de-France. La condition de résidence en Ile-de-France s'apprécie au vu de la domiciliation déclarée par le demandeur auprès de l'organisme social justifiant de ses droits (CAF, ASSEDI, Assurance Maladie).

2.2 Le client doit disposer d'un passe Navigo personnalisé à ses nom et prénom et sur lequel figure sa photo, y compris pour utiliser les billets magnétiques à demi-tarif. Les passes Navigo Découverte, Navigo imagine R ou Navigo intégrale ne peuvent pas être utilisés pour accéder à la tarification Solidarité Transport. La demande de passe Navigo peut être effectuée auprès de l'Agence en même temps que la demande à bénéficier de la tarification Solidarité Transport. Une personne ne peut détenir qu'un seul passe Navigo chargé d'un droit à tarification Solidarité Transport.

2.3 Le forfait GRATUITE TRANSPORT Ile-de-France est délivré :

- aux allocataires du Revenu minimum d'insertion (RMI) ayant touché une allocation RMI positive (hors prime forfaitaire RMI) le mois précédant la demande de gratuité, ou bien n'ayant pas touché de RMI le mois précédant la demande pour cause de montant RMI inférieur au seuil de règlement mensuel fixé par la CAF, et ayant un droit RMI en cours et aucune fin de droit prononcée au moment de l'instruction de la demande de gratuité par l'Agence, et ayant fourni à la CAF tous les éléments nécessaires à l'instruction et à la valorisation positive du trimestre de droit en cours; au cas où la personne n'a pas renvoyé sa déclaration trimestrielle de revenus (DTR) dans un délai permettant à la CAF d'instruire son dossier et de valoriser positivement le trimestre de droit correspondant au mois de demande ou de renouvellement de la gratuité, le Forfait Gratuité Transport ne sera pas délivré, y compris dans les cas où un montant de RMI est maintenu automatiquement, ainsi qu'aux membres de leur foyer, sous réserve qu'ils soient inscrits par la CAF dans le foyer RMI
- aux parents titulaires de l'allocation de parent isolé (API), ayant perçu l'API le mois précédant leur demande de gratuité, et ayant un droit API en cours et aucune fin de droit prononcée au moment de l'instruction de la demande de gratuité par l'Agence, et ayant fourni à la CAF tous les éléments nécessaires à l'instruction et à la valorisation positive du trimestre de droit API en cours ;
- aux chômeurs titulaires de l'allocation spécifique de solidarité (ASS), et ayant perçu l'ASS le mois précédant leur demande de gratuité, et soit titulaires soit ayants-droits de la Couverture Maladie Universelle Complémentaire (CMU-C).

2.4 La REDUCTION SOLIDARITE TRANSPORT Ile-de-France est délivrée :

- aux titulaires (assuré et bénéficiaires) de la couverture maladie universelle complémentaire (CMU-C) ou de l'Aide médicale de l'Etat (AME) ou titulaires d'un certificat attestant de ressources égales ou inférieures au plafond fixé en application de l'article L861-1 du code de la sécurité sociale délivré par un organisme compétent.
- aux chômeurs titulaires de l'allocation spécifique de solidarité (ASS), ayant perçu l'ASS le mois précédant leur demande de réduction Solidarité Transport et non bénéficiaires de la CMU-C.

3 - MODALITES DE DELIVRANCE

Les demandes sont traitées exclusivement par téléphone puis par correspondance.

3-1 Délivrance des droits à TST

Le formulaire de demande est adressé par l'Agence, sur appel téléphonique de l'utilisateur, au lieu de résidence de ce dernier, et doit être retourné dûment rempli, signé, et accompagné des pièces justificatives requises.

L'Agence peut à tout moment demander les pièces justificatives suivantes :

- attestation annuelle de la CMU-C ou de l'AME, en cours de validité, au nom et à l'adresse de l'assuré, établie par les caisses des organismes d'assurance maladie ou organismes mutualistes, ou certificat attestant de ressources égales ou inférieures au plafond fixé en application de l'article L861-1 du code de la sécurité sociale délivré par un organisme compétent,
- relevé de situation mensuelle ASSEDI datant de moins d'un mois au nom et adresse du titulaire de l'ASS,
- attestation de paiement de l'API fournie par la CAF, datant de moins d'un mois, au nom et adresse du titulaire de l'API,
- attestations de paiement de l'allocation RMI, datant de moins d'un mois, au nom et adresse du titulaire du RMI.

A défaut d'avoir fourni toutes les informations demandées, la demande ne sera pas traitée.

L'Agence peut interroger les organismes attribuant les droits sociaux et les attestations justificatives pour vérifier la situation du demandeur avant de lui accorder le bénéfice de la tarification Solidarité Transport.

Certains organismes sociaux (CAF, Unedic) mettent à disposition de l'Agence des fichiers informatiques ou services Internet à caractère professionnel permettant de consulter les éléments de son dossier nécessaires à l'attribution de la tarification Solidarité Transport. Conformément à la loi du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, l'allocataire peut s'opposer à la consultation de ces informations en cochant la case réservée à cet effet sur le formulaire. Dans ce cas, il lui appartient de joindre au formulaire les photocopies des pièces justificatives, ce qui entraînera un délai plus long de vérification auprès de l'organisme et de traitement de sa demande. A compter de sa réception par l'Agence, et sous réserve qu'il soit complet et sans erreur, le dossier est traité dans un délai de 10 jours pour les personnes déjà détentrices d'un passe Navigo et dans un délai de 30 jours pour les autres. Une fois le dossier traité, l'Agence Solidarité Transport adresse nominativement au demandeur éligible au sens des articles 2 et 3 des présentes Conditions

générales un courrier l'informant que le droit à bénéficier de la tarification Solidarité Transport lui a été accordé, et de la période de validité de ce droit.

Il ne sera procédé à aucun remboursement total ou partiel de titres de transport achetés pour voyager dans l'attente du traitement du dossier par l'Agence Solidarité Transport. Le demandeur ne pourra prétendre à aucune indemnité ou compensation au titre d'un préjudice quelconque qui résulterait d'un délai de traitement supérieur ou inférieur au délai annoncé ou du délai de livraison du passe Navigo.

Le droit à réduction ou à gratuité est délivré pour une durée minimale d'un mois.

3-2 Activation des droits

Une fois le droit à gratuité ou à réduction accordé par l'Agence, pour pouvoir en bénéficier, l'utilisateur doit impérativement faire charger ce droit sur son passe Navigo, soit à un guichet soit à un appareil de vente des réseaux des transporteurs.

3-3 Chargement ou achat des titres de transports

3-3-1 Chargement du Forfait Gratuité Transport

Le chargement du forfait Gratuité Transport sur le passe Navigo est effectué automatiquement au moment de l'activation du droit à Gratuité Transport.

3-3-2 Achat et Chargement du Forfait Solidarité Transport

Une fois le droit à réduction Solidarité Transport activé, les forfaits Solidarité Transport (hebdomadaires ou mensuels) peuvent être achetés et chargés sur le passe Navigo, à un guichet ou sur un appareil de vente des réseaux des transporteurs.

3-3-3 Achat des tickets ou billets à demi-tarif

Les tickets ou billets à demi-tarif sont acheteables et utilisables conformément aux conditions générales de vente et d'utilisation en vigueur de ces produits tarifaires.

3-3-4 Paiement des forfaits Solidarité Transport, tickets et billets à tarif réduit

Le paiement des forfaits Solidarité Transport, et des tickets et billets à tarif réduit ne peut pas être effectué au moyen de chèques Mobilité.

4 - VALIDATION ET CONTROLE DES TITRES DE TRANSPORT

La validation et le contrôle ont lieu dans les conditions prévues dans les conditions générales d'obtention et d'utilisation du passe Navigo.

5 - SUSPENSION DU DROIT A TARIFICATION SOLIDARITE TRANSPORT

Le droit à tarification Solidarité Transport est suspendu de plein droit, sans préjudice de poursuites devant les Tribunaux :

- en cas de confiscation du passe Navigo pour fraude du porteur sur les réseaux,
- en cas de fraude établie dans la constitution du dossier de demande du tarif Solidarité Transport (fausse déclaration, falsification des pièces jointes...). Dans ce cas, l'Agence signifie la suspension du droit à tarification Solidarité Transport par une lettre recommandée avec accusé de réception adressée au dernier lieu de résidence connu de l'utilisateur.

Toute personne qui continue à utiliser le droit à tarification Solidarité Transport après sa suspension est passible de poursuites pénales.

6 - EXPIRATION ET RENOUELEMENT DES DROITS A TARIFICATION SOLIDARITE TRANSPORT

- Bénéficiaires CMU-C ou AME : le droit à réduction expire à la fin du mois suivant la fin des droits CMU-C ou AME portés sur l'attestation

- Allocataires RMI ou API : le droit à gratuité expire à la fin du mois suivant le trimestre de droit en cours au RMI ou à l'API et est prolongé d'un mois de réduction Solidarité Transport

- Allocataires ASS ayant droit CMU-C : le droit à gratuité est attribué par périodes de trois mois renouvelables limités à la fin du mois suivant la fin des droits CMU-C

- Allocataires ASS n'ayant pas droit à la CMU-C : le droit à réduction expire à la fin du septième mois à compter du mois indemnisé au titre de l'ASS figurant sur le relevé de situation mensuel ou du dernier mois de paiement communiqué par l'ASSEDI.

Le Forfait Gratuité Transport est renouvelable dans la semaine précédant son expiration, après vérification de la nouvelle situation de l'allocataire par l'Agence.

La réduction Solidarité Transport est renouvelable sur demande de l'utilisateur par retour du formulaire. A chaque renouvellement, l'Agence adresse, au dernier lieu de résidence connu de l'utilisateur, un courrier de confirmation du droit accordé, et le bénéficiaire doit se rendre à un guichet ou un automate de vente pour charger le nouveau droit sur le passe Navigo.

7 - RESPONSABILITE DES AYANTS DROIT

Les présentes conditions générales s'imposent au demandeur principal ainsi qu'à ses éventuels ayants-droit bénéficiaires.

8 - INFORMATION RELATIVE AUX DONNEES PERSONNELLES

Les informations recueillies font l'objet d'un traitement informatique déclaré à la CNIL, dont la finalité est la délivrance et la gestion des ayants-droit à tarification Solidarité Transport. Elles sont destinées au STIF et à ses prestataires de services. Certaines informations (nom, prénom, adresse, photo, droit Solidarité Transport accordés) sont transmises au GIE COMUTITRES (organisme gestionnaire des passes Navigo) et ses prestataires de services à des fins de gestion du passe Navigo. L'Agence est destinataire de la photo de l'utilisateur uniquement lorsqu'un passe Navigo est commandé par son intermédiaire. La photo n'est conservée par l'Agence que le temps nécessaire à la transmission du dossier au GIE COMUTITRES.

Conformément à la loi du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, toute personne faisant l'objet du traitement concerné dispose :

- d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui la concernent
- d'un droit d'opposition à leur conservation, pour motif légitime.

Pour exercer ces droits, s'adresser par courrier à l'Agence. Pour exercer les droits relatifs aux informations traitées dans le cadre de la gestion du passe Navigo, se référer aux conditions générales d'obtention et d'utilisation du passe Navigo.

9 - MODIFICATION DES CONDITIONS GENERALES

Le STIF peut à tout moment faire évoluer les présentes conditions générales. La version en vigueur est publiée au recueil des actes administratifs du STIF consultable sur le site internet du STIF www.stif.info.

¹ Voir conditions générales d'obtention et d'utilisation du passe Navigo



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