

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2013/209
Séance du 10 juillet 2013

**AVENANT N°3 AU CONTRAT 2012-2015 ENTRE
LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE ET LA SNCF**

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le contrat d'exploitation entre le STIF et la SNCF signé le 3 mai 2012 ;
- VU** le rapport n°2013/209 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 4 juillet 2013 et de la Commission économique et tarifaire du 5 juillet 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Le projet d'avenant n°3 au contrat entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la SNCF pour la période 2012-2015, joint à la présente délibération, est approuvé.

ARTICLE 2 : La directrice générale est autorisée à signer l'avenant visé à l'article 1.

ARTICLE 3 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, et notamment de la mise à jour du plan régional des transports. La présente délibération 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-

Accusé de réception en préfecture
0754850078-20130710-2013-209-DE
Date de télétransmission : 12/07/2013
Date de réception préfecture : 12/07/2013



Avenant n° 3 au CONTRAT 2012-2015

entre

le Syndicat des Transports d'Ile-
de-France

et

la Société Nationale
des Chemins de Fer Français

Avenant n° 3 au contrat STIF-SNCF 2012-2015

ENTRE :

- **Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE**, établissement public à caractère administratif, dont le siège est situé 39bis-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS, représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD, en vertu de la délibération n° 2013/209,

ci-après désigné « le wSTIF »,

ET

- **La SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS (SNCF)**, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial, immatriculé au Registre du Commerce de Paris sous le n° B 552.049.447, dont le siège social est 34, rue du commandant Mouchotte, 75014 PARIS, représentée par Monsieur Guillaume PEPY, en sa qualité de Président, dûment habilité à l'effet des présentes,

Ci-après désignée par « la SNCF »,

OBJET DE L'AVENANT

Le présent avenant a pour objet d'introduire dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF signé le 3 mai 2012, les ajustements suivants:

ARTICLE 1 ^{ER} - MODIFICATIONS DE L'OFFRE DE REFERENCE	3
1.1 L'OFFRE DE TRANSPORT	3
1.2 AJUSTEMENT DE LA CONTRIBUTION C11	3
1.3 AJUSTEMENT DE L'OBJECTIF DE RECETTES DIRECTES.....	3
ARTICLE 2 – AJUSTEMENT DES CHARGES.....	3
2.1 MODIFICATION DES COUTS RELATIFS LA CONVENTION GENERALE D'EXPLOITATION RATP – SNCF	3
2.2 AJUSTEMENT DES CHARGES LIEES A L'OPERATION RER B+	4
ARTICLE 3 - REVISION DE L'OBJECTIF DE RECETTES DIRECTES.....	4
ARTICLE 4 - REVISION DE LA CONTRIBUTION C11	4
ARTICLE 5 - EVOLUTION ANNUELLE DES CONTRIBUTIONS PREVUES PAR LE PRESENT AVENANT.....	5
ARTICLE 6 – DEFINITION DE CARACTERISTIQUES COMMUNES AUX EQUIPEMENTS BILLETQUES D'ILE-DE-FRANCE	5
ARTICLE 7 – DISPOSITIONS GENERALES	5
ARTICLE 8 – ENTREE EN VIGUEUR.....	6

.....

ARTICLE 1^{ER} - MODIFICATIONS DE L'OFFRE DE REFERENCE

En application de l'annexe I-A-5, le service de référence est modifié comme suit :

1.1 L'OFFRE DE TRANSPORT

Kilomètres totaux	2013	2014	2015
Suppression de la liaison Chanteloup les Vignes / Poissy	-3 170,7	-4 526	-4 526

1.2 AJUSTEMENT DE LA CONTRIBUTION C11

Les montants repris ci-dessous sont exprimés en € HT 2011.

En M€ HT 2011	2013	2014	2015
Suppression de la liaison Chanteloup les Vignes / Poissy	-0,014	-0,020	-0,020
Impact de la mise en service de la ligne T5 exploitée par la RATP	0,180	0,421	0,421
Somme des ajustements	0,166	0,401	0,401

1.3 AJUSTEMENT DE L'OBJECTIF DE RECETTES DIRECTES SUITE A LA MISE EN SERVICE DU T5

En M€ HT	2013	2014	2015
Impact sur les recettes directes SNCF au tarif 01/01/2012	-0,180	-0,421	-0,421

ARTICLE 2 – AJUSTEMENT DES CHARGES

4.1 MODIFICATION DES COUTS RELATIFS LA CONVENTION GENERALE D'EXPLOITATION RATP – SNCF

La nouvelle convention générale d'exploitation permettant de faire circuler indifféremment le matériel roulant de chaque entreprise sur le réseau de l'autre entraîne une hausse des charges facturées à la SNCF par la RATP reprise dans le tableau ci-dessous.

En M€ HT 2011	2013	2014	2015
Hausse des charges supportées par la SNCF dans le cadre de la convention générale d'exploitation avec RATP	+ 9,524	+ 12,250	+ 7,734

En application de l'article 81-2-1/ du contrat STIF-SNCF, la contribution versée par le STIF à la SNCF est augmentée à due concurrence.

4.2 AJUSTEMENT DES CHARGES LIEES A L'OPERATION RER B+

Le niveau des charges facturées à la SNCF par la RATP liées à l'opération RER B+ est ajusté comme suit :

En M€ HT 2011	2013	2014	2015
Ajustement des charges liées à l'opération RER B+	- 0,136	- 0,352	- 0,346

L'économie induite pour la SNCF est restitué au STIF par une diminution à due concurrence des la contribution versée à la SNCF.

ARTICLE 3 - REVISION DE L'OBJECTIF DE RECETTES DIRECTES

Le montant de l'objectif de recettes directes est ajusté pour tenir compte de l'impact sur les recettes directes de la SNCF de la mise en service du tramway T5. Le tableau de l'article 79-2 est supprimé et remplacé par :

En M d'euros HT	2012	2013	2014	2015
Objectif de recettes directes SNCF au tarif 01/01/2012 de référence (modifié par avenant n°2)	1 061,0	1 017,3	1 031,0	1 045,7
Impact de la mise en service de la ligne T5 exploitée par la RATP		-0,2	-0,4	-0,4
Objectif de recettes directes SNCF au tarif 01/01/2012 après ajustements (OBJ RD n)	1 061,0	1 017,1	1 030,6	1 045,3

ARTICLE 4 - AJUSTEMENT DE LA CONTRIBUTION C11

Le montant des contributions C11 en euros HT 2011 est ajusté au titre des modifications d'offre et de l'ajustement des charges exposés précédemment :

En M d'euros HT 2011	2013	2014	2015
Suppression de la liaison Chanteloup les Vignes / Poissy	-0,014	-0,020	-0,020
Impact de la mise en service de la ligne T5 exploitée par la RATP	0,180	0,421	0,421
Ajustement des charges relatives à la convention générale d'exploitation	9,388	11,898	7,388
Somme des ajustements	9,554	12,299	7,789

Le 2^{ème} tableau du II de l'annexe VI-5 remplacé par le tableau ci-dessous :

En M d'euros HT constants	2012	2013	2014	2015
Ajustements de la contribution C11 induits par avenant n°2	4,143	69,203	69,158	69,690
Ajustements de la contribution C11 induits par avenant n°3	0	9,554	12,299	7,789
Ajustements totaux de la contribution C11 par avenants	4,143	78,757	81,457	77,479

ARTICLE 5 - EVOLUTION ANNUELLE DES CONTRIBUTIONS PREVUES PAR LE PRESENT AVENANT

Les ajustements de la contribution C11 décrits au présent avenant sont réglés à la SNCF en complément de la contribution plafonnée. Leur évolution annuelle suit l'indexation du contrat, plafonnée à 2,5% pour 2013, 2,2% pour 2014 et 2,1% pour 2015.

ARTICLE 6 – DEFINITION DE CARACTERISTIQUES COMMUNES AUX BORNES DE VALIDATION POUR LES GARES OUVERTES D'ILE-DE-FRANCE

Aux dispositions de l'article 51-4 – « Système billettique SNCF » est ajouté le paragraphe suivant :

« 3/ Développement de caractéristiques communes aux bornes de validation pour les gares ouvertes d'Ile-de-France

La SNCF s'engage, à la demande du STIF, à participer aux études ayant pour objet la définition de caractéristiques communes aux bornes de validation pour les gares ouvertes selon les règles décrites à l'annexe IV-B-12. »

L'annexe IV-B-12 « Définitions de caractéristiques communes aux bornes de validation pour les gares ouverte d'Île-de-France » est ajoutée au contrat d'exploitation STIF-RATP. Elle est jointe au présent avenant.

Les études objets de l'annexe IV-B-12 contribuent à l'établissement des spécifications des futures bornes de validation de la SNCF. Le STIF financera ces études à hauteur de 100 000 € HT courants dans le cadre du Plan Quadriennal d'Investissement.

ARTICLE 7 – DISPOSITIONS GENERALES

Toutes les clauses du contrat STIF-SNCF 2012-2015, non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, sont applicables de plein droit jusqu'au 31 décembre 2015.

ARTICLE 8 – ENTREE EN VIGUEUR

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

Fait à Paris, le

La directrice générale du STIF

Sophie MOUGARD

Le président de la SNCF

Guillaume PEPY

PROJET

Annexe IV-B-12 Définitions de caractéristiques aux bornes de validation pour les gares ouvertes d'Île-de-France

PREAMBULE	1
ARTICLE 1. OBJET DE L'ANNEXE	2
ARTICLE 2. OBJECTIFS ATTENDUS	2
ARTICLE 3. PERIMETRE DU PROJET	2
Article 3.1. Périmètre de la définition des caractéristiques communes	2
Article 3.2. Gouvernance pour l'évolution des caractéristiques communes	3
ARTICLE 4. POINT DE DEPART ET TERME DES ETUDES	3
ARTICLE 5. MISSIONS ET LIVRABLES ASSOCIES	3
Article 5.1. Phase 1	3
Article 5.1.1. Etat des lieux	3
Article 5.1.2. Etat de l'art	4
Article 5.1.3. Définition du périmètre des caractéristiques communes	4
Article 5.2. Phase 2	5
Article 5.2.1. Définition des caractéristiques techniques communes	5
Article 5.2.2. Définition des caractéristiques d'identité visuelle communes	5
Article 5.2.3. Définition de la gouvernance pour l'évolution des caractéristiques communes	5
ARTICLE 6. ORGANISATION DU PROJET	6
Article 6.1. Intervenants au projet et entités projet	6
Article 6.1.1. Groupes de travail	6
Article 6.1.2. Comités de pilotage	6
Article 6.2. Validation des livrables	6
Article 6.3. Format des livrables	6
ARTICLE 7. DELAIS D'EXECUTION	7
ARTICLE 8. PROPRIETE INTELLECTUELLE DES ETUDES ET DES LIVRABLES	8
ARTICLE 9. CONFIDENTIALITE	9

PREAMBULE

Certaines gares d'Île-de-France, dites gares ouvertes, accueillant les trains de banlieues sont équipées de valideurs fixes et sans obstacle appelés bornes de validation. Ce type d'équipement permet à l'utilisateur de valider son titre de transport mais n'assujettit pas l'accès au quai à la validation du titre.

Ces équipements de validation fixes et sans obstacles et les modules logiciels de traitement de titres sont conçus, déployés, et exploités par chaque transporteur indépendamment des autres systèmes billettiques. Chaque transporteur fait évoluer son système propre tout en garantissant l'interopérabilité des cartes avec l'ensemble des systèmes billettiques d'Île-de-France.

Dans ce cadre, la RATP et la SNCF assurent la maîtrise d'ouvrage de leurs équipements de validation ainsi que leur exploitation.

L'interopérabilité entre les cartes et les équipements de validation est garantie par les référentiels RCTIF et RTTIF qui spécifient les modalités de traitement des titres télébillettique et de codage des cartes. Ainsi, en ce qui concerne les spécifications des valideurs, ces référentiels définissent uniquement des caractéristiques communes aux

lecteurs, constituant un sous ensemble du valideur, dans l'objectif unique de garantir l'interopérabilité.

Les systèmes billettiques qui évoluent indépendamment, ont subi la mise en place d'une série de réformes tarifaires au cours des dernières décennies sous la forme d'évolutions, ayant rajouté de la complexité sur leur base.

Ce constat, ajouté à la perspective du projet Unités transport (dont le dossier d'orientations a été approuvé par le conseil d'administration du STIF du 13 février 2013) qui annonce des besoins plus importants en termes d'interopérabilité entre les différents systèmes billettiques, aboutit à la nécessité de mettre en œuvre des équipements permettant :

- La mise en œuvre d'un parcours client homogène, quel que soit le transporteur ;
- Une plus grande efficacité dans les évolutions fonctionnelles et techniques des équipements de validation.

La définition de caractéristiques communes à l'ensemble des équipements de validation fixes et sans obstacle d'Île-de-France constitue une première étape pour atteindre ces objectifs. Ces caractéristiques auront vocation à être intégrées dans les cahiers des charges relatifs à l'achat de bornes de validation.

A cet effet, la présente annexe est commune aux contrats d'exploitation de la SNCF et de la RATP. Ces entreprises s'engagent ainsi à effectuer, en commun, les études objet de la présente annexe.

Dans la suite de l'annexe, le STIF, la SNCF et la RATP sont désignés conjointement comme « les parties » ; la SNCF et la RATP sont désignés conjointement comme « les transporteurs ».

ARTICLE 1. OBJET DE L'ANNEXE

La présente annexe définit :

- les modalités permettant d'aboutir à une définition des caractéristiques communes aux équipements de validation fixes et sans obstacles d'Île-de-France,
- les modalités permettant d'aboutir à une définition de la gouvernance associée à l'évolution de ces caractéristiques communes,
- le financement et le pilotage associés aux travaux nécessaires.

ARTICLE 2. OBJECTIFS ATTENDUS

La définition des caractéristiques communes aux équipements de validation fixes et sans obstacles d'Île-de-France est effectuée dans l'objectif de :

- Permettre la mise en œuvre d'un logiciel fonctionnel billettique commun. Ce logiciel devra être l'unique composant à évoluer en cas d'évolution tarifaire ou fonctionnelle.
- Créer une identité visuelle commune
- Permettre l'achat d'équipements standards

ARTICLE 3. PERIMETRE DU PROJET

Article 3.1. Périmètre de la définition des caractéristiques communes

Le projet vise à définir des caractéristiques communes à l'ensemble des équipements de validation fixes sans obstacles d'Île-de-France permettant la réalisation des objectifs visés à l'Article 2.

Dans une première phase, seront effectués un état des lieux et un état de l'art visant à décrire l'existant et à analyser les divergences entre les différentes solutions des transporteurs et les solutions standard des constructeurs. Cette phase aboutira à une définition du périmètre des caractéristiques techniques qui peuvent être rendues communes.

Dans une deuxième phase, les transporteurs définiront les caractéristiques communes matérielles, d'identité visuelle et l'interface entre le logiciel fonctionnel billettique et le matériel.

Article 3.2. Gouvernance pour l'évolution des caractéristiques communes

Concomitamment à la définition des caractéristiques communes, les parties définissent les modalités de gouvernance pour leur évolution.

ARTICLE 4. POINT DE DEPART ET TERME DES ETUDES

Le comité de pilotage, tel que défini à l'Article 6.1.2 se réunira à l'issue de la phase 1 pour entériner le périmètre des caractéristiques communes détaillé au sein du livrable 3.

Les études objet de la phase 2 ne seront réalisées qu'en cas d'accord unanime du comité de pilotage sur le périmètre décrit dans le livrable 3.

A défaut d'accord, le comité de pilotage actera l'arrêt des études.

ARTICLE 5. MISSIONS ET LIVRABLES ASSOCIES

Article 5.1. Phase 1

Article 5.1.1. Etat des lieux

La première partie de l'étude consistera pour chaque transporteur à décrire les caractéristiques utilisées actuellement dans les équipements. Cela inclut notamment :

- La définition de l'architecture logicielle des bornes de validation : les différents modules logiciels intégrés dans les bornes de validation, leurs fonctionnalités et leur intégration dans l'équipement complet seront décrits.
- Les éléments fonctionnels structurants pour le dimensionnement des équipements (niveau de gestion de la liste noire et/ou verte, principes de calcul de la tarification (tableau d'O/D, algorithme...), temps de transaction de validation, temps de remontée d'information au client...),
- La traduction des éléments fonctionnels structurants en contraintes techniques : le lien sera fait entre la contrainte fonctionnelle et les spécifications matérielles mises en œuvre dans les cahiers des charges
- Les définitions des principes d'interface Homme/Machine vue du client

Dans un second temps, l'ensemble des caractéristiques spécifiées différemment pour la SNCF et la RATP sera listé.

Les causes de ces différences seront analysées et les caractéristiques ne pouvant être communes seront identifiées.

Livrable 1 : Etat des lieux comprenant :

- Caractéristiques et architecture du valideur RATP
- Caractéristiques et architecture du valideur SNCF
- Différences entre les caractéristiques et architecture des valideurs RATP et SNCF
- Analyse des causes des différences entre les valideurs RATP et SNCF

Article 5.1.2. Etat de l'art

Lors de cette étape, les parties effectueront un état de l'art du marché.

Les parties rencontreront conjointement un minimum de 3 industriels du marché ayant des références significatives.

Cet état de l'art consistera à définir les produits et réalisations existants et notamment :

- L'architecture logicielle des équipements
- Le type de système d'exploitation utilisé
- Les caractéristiques matérielles des équipements existants

Les parties recueilleront également les suggestions des industriels permettant d'atteindre les objectifs listés à l'Article 2 **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**

Livrable 2 : Etat de l'art comprenant :

- Pour chaque industriel rencontré :
 - Présentation de l'industriel et références
 - Produits de validation fixes sans obstacle, architecture logicielle et caractéristiques matérielles
 - Suggestions des industriels permettant d'atteindre les objectifs listés à l'Article 2
- Une synthèse des éléments ainsi exposés

Article 5.1.3. Définition du périmètre des caractéristiques communes

Lors de cette étape les parties définiront le périmètre des caractéristiques communes ainsi que l'architecture commune permettant de réaliser les objectifs listés à l'Article 2.

Sur la base des objectifs définis à l'Article 2, sera élaborée une proposition d'architecture commune incluant la définition des différents modules logiciels, les fonctionnalités supportées par chaque module, l'interfaçage entre les différents modules et avec le matériel.

Cette proposition d'architecture devra être expliquée et justifiée. En particulier, il sera nécessaire d'explicitier comment l'architecture répond aux objectifs fixés à l'Article 2.

Sur la base de cette architecture et en partant de chaque objectif, les caractéristiques communes nécessaires à la réalisation de l'objectif seront définies. Le périmètre choisi et en particulier l'exclusion de certaines caractéristiques du périmètre commun seront justifiés. Ces caractéristiques devront être spécifiées de manière commune dans la suite de l'étude.

Il sera tenu compte dans cette proposition technique, des responsabilités incombant aux transporteurs dans le fonctionnement des équipements de validation fixes et sans obstacles d'Ile-de-France.

Le périmètre des livrables de la phase 2 (livrables 4,5,6) sera également défini précisément. Pour ce faire, les parties définiront le plan à plusieurs niveaux des livrables, ainsi que les domaines qui donneront lieu à la définition de caractéristiques communes.

Livrable 3 : Définition du périmètre des caractéristiques communes comprenant :

- La définition d'une architecture commune
- La justification des caractéristiques ne pouvant être communes
- La définition des caractéristiques nécessaires à la réalisation des objectifs

- Le périmètre des livrables de la phase 2 décrits à l'Article 5 (livrables 4, livrable 5 et livrable 6)

Article 5.2. Phase 2

Article 5.2.1. Définition des caractéristiques techniques communes

Les parties s'attacheront à définir des caractéristiques communes pour les équipements de validation fixes et sans obstacle d'Île-de-France, conformément au périmètre défini dans le livrable 3.

Les parties prendront en compte, dans le cadre de la définition de ces spécifications, les hypothèses connues, à la date de livraison des études, relatives aux unités transport.

L'intégration de ces contraintes devra permettre à la partie matérielle des équipements de supporter les contraintes spécifiques aux unités transport.

L'ensemble des caractéristiques incluses dans le périmètre devront être définies de manière exhaustive de façon à répondre aux objectifs listés à l'article Article 2.

Elles devront aussi tenir compte des responsabilités des transporteurs qui sont les MOA de ces bornes.

Livrable 4 : Caractéristiques techniques communes aux équipements de validation fixes sans obstacle d'Île-de-France

Article 5.2.2. Définition des caractéristiques d'identité visuelle communes

Les parties s'attacheront à définir des caractéristiques communes d'identité visuelle pour les équipements de validation fixes et sans obstacles d'Île-de-France. Cela inclura notamment la couleur des valideurs, le design du pelliculage, les éléments graphiques à intégrer à l'Interface Homme Machine. Cela exclut le design mécanique de l'équipement.

Les parties prendront en compte, dans le cadre de la définition de ces spécifications, les besoins donnés en entrée par le STIF. Ces données seront fournies par le STIF au démarrage de la phase 2. Les transporteurs seront chargés de proposer, sur cette base, un design de pelliculage et de le modifier, à la demande du STIF.

L'ensemble des caractéristiques incluses dans le périmètre défini dans le livrable 3 devra être décrit de manière exhaustive afin de répondre aux objectifs listés à l'Article 2.

Livrable 5 : Caractéristiques d'identité visuelle communes aux équipements de validation fixes sans obstacle d'Île-de-France

Article 5.2.3. Définition de la gouvernance pour l'évolution des caractéristiques communes

Les livrables ci-avant peuvent faire l'objet d'évolutions à l'issue des études. Les parties définiront les modalités d'évolution de ces livrables.

Ce livrable définira à minima:

- Les entités habilitées à demander une évolution
- Les modalités de la demande d'évolution
- Les modalités d'examen et d'acceptation de la demande d'évolution
- Les délais associés aux différentes étapes de la demande d'évolution

Livrable 6 : Modalités d'évolution des caractéristiques communes aux équipements de validation fixes sans obstacles d'Île-de-France.

ARTICLE 6. ORGANISATION DU PROJET

Article 6.1. Intervenants au projet et entités projet

Article 6.1.1. Groupes de travail

Dans le cadre des études, seront constitués un groupe de travail technique, un groupe de travail communication et un groupe de travail gouvernance.

Chacun de ces groupes de travail sera chargé de la production des études et livrables relatifs à sa spécialité.

Chaque partie désignera a minima un représentant par groupe de travail.

Le STIF convoque les groupes de travail à sa propre initiative ou à la demande d'une des parties.

Les groupes de travail seront chargés de produire les livrables définis à l'Article 5. Ils sont responsables de l'ensemble des missions techniques dans le cadre de ces études.

Article 6.1.2. Comités de pilotage

Des comités de pilotage sont tenus bimensuellement. Ces comités réuniront les chefs de projet de chaque partie.

Les comités de pilotage permettront de passer en revue :

- Le calendrier projet
- Les difficultés rencontrées sur chaque thème et les sujets en cours d'analyse
- Les actions à mettre en œuvre au cours des semaines suivantes
- Les points contractuels

Le comité de pilotage aura également la responsabilité de valider les livrables produits par les groupes de travail.

Les décisions sont prises à l'unanimité de tous les membres.

Le STIF convoque les comités de pilotage. Le secrétariat sera assuré par le STIF, les comptes rendus sont validés par l'ensemble des parties.

Article 6.2. Validation des livrables

Après livraison par les groupes de travail, le livrable sera soumis à l'approbation du comité de pilotage qui pourra demander des modifications dans un délai de quinze jours maximum après livraison.

Les points sujets à désaccord sont traités dans le cadre des comités de pilotage. Après accord du comité de pilotage, les livrables sont livrés en version finale.

Article 6.3. Format des livrables

Les livrables sont des documents papiers et des documents informatiques. Les versions intermédiaires seront fournies au format informatique.

La version finale sera fournie au format informatique et en un exemplaire papier.

Pour les documents informatiques, seront acceptés les formats standards suivants de fichiers sur support lisible par un PC sous Windows, avec le code suffixe (.xls, .doc, .pdf, etc.) qui déterminent partiellement ou en totalité le format du fichier utilisé :

- pour la bureautique sous Microsoft Office : Word 2007 (.docx), Excel 2007 (.xlsx), Project 2007 (.mpp), Outlook 2007 et PowerPoint 2007 (.pptx),
- pour les images format JPEG (.jpg),
- pour les animations : format AVI (.avi), ou fourniture d'un outil de visualisation du rendu et licence correspondante.
- pour les fichiers de communication : Adobe PDF (.pdf).

Pour la livraison des fichiers, les parties utiliseront des CD-Rom ou clés USB. Elles s'assureront au préalable que l'ensemble des autres parties pourra exploiter ces données informatisées, en particulier concernant la version des logiciels.

ARTICLE 7. DELAIS D'EXECUTION

Les délais d'exécution sont les suivants :

N° du prix	Justificatif de réalisation	Délai (en semaines)
A	T0	2 septembre 2013
1	Livrable Etat des lieux	T0+10
2	Livrable Etat de l'art	T0+14
3	Livrable Définition du périmètre des caractéristiques communes	T0+18
B	T1	T1 : date de validation de la phase 1
4	Livrable caractéristiques techniques communes aux équipements de validation fixes sans obstacles d'Ile-de-France	T1+10
5	Livrable Caractéristiques d'identité visuelle communes aux équipements de validation fixes sans obstacles d'Ile-de-France	T1+10
6	Livrable Modalités d'évolution des caractéristiques communes aux équipements de validation fixes sans obstacles d'Ile-de-France.	T1+10

ARTICLE 8. PROPRIETE INTELLECTUELLE DES ETUDES ET DES LIVRABLES

Article 8.1. Propriété intellectuelle du livrable 1 « Etat des lieux » (défini à l'article 5.1.1)

Chaque transporteur conserve la propriété totale et exclusive de ses contributions personnelles au livrable 1.

Chaque transporteur ayant contribué au livrable 1 conserve l'ensemble des droits d'utilisation et d'exploitation attachés au livrable 1 sans compensation aux autres transporteurs. Les transporteurs s'engagent à exercer leurs droits relatifs au livrable 1 d'un commun accord.

Lorsque la participation de chacun des Transporteurs n'est pas distinctement identifiable, chaque Transporteur doit obtenir l'accord préalable et écrit de l'autre Transporteur pour exploiter les droits afférents à la partie commune et indissociable du livrable 1.

Lorsque la participation de chacun des transporteurs est distinctement identifiable et dissociable, chaque Transporteur peut exploiter séparément sa contribution personnelle au livrable 1, sans toutefois porter préjudice à l'exploitation de l'œuvre commune.

Les Transporteurs disposent des droits pour une exploitation du livrable 1 dans le monde entier, en toutes les langues, sur tout support connu ou inconnu à ce jour, et pour toute la durée des droits de propriété intellectuelle, d'après les législations tant françaises qu'étrangères et les conventions internationales actuelles ou futures.

L'ensemble des droits d'exploitation sus-mentionnés sont constitués des droits d'utilisation, reproduction, représentation, modification, adaptation, correction, intégration, arrangement, traduction, et commercialisation, partiellement ou en totalité, sur quelque support que ce soit.

Les droits pourront être exploités directement par les Transporteurs ou concédés à une de leur filiale.

Les Transporteurs concèdent au STIF un droit d'utilisation, reproduction et représentation du livrable 1 pour son strict usage interne et pour ses propres besoins. Le STIF n'est pas autorisé à diffuser le livrable 1 à des tiers.

Cette concession est accordée au STIF, à titre gratuit, en Ile-de-France et pour la durée des droits de propriété intellectuelle, d'après les législations tant françaises qu'étrangères et les conventions internationales actuelles ou futures.

Article 8.2. Propriété intellectuelle des autres livrables

On entend par « Etudes » l'ensemble des documents, des rapports techniques et des livrables réalisés dans le cadre de la présente annexe ainsi que leurs mises à jour qui seront effectuées ultérieurement, à l'exception du livrable 1.

Pour éviter toute appropriation indésirable par des tiers, le STIF en tant que garant de l'interopérabilité, est déclaré à l'initiative et propriétaire des Etudes définissant les caractéristiques communes des équipements de validation fixes et sans obstacles en Ile-de-France, en tant qu'œuvre collective, dont l'optique est l'homogénéisation du parc

d'équipements de validation d'Ile-de-France. Les Etudes ont été réalisés avec les Transporteurs sous le pilotage du STIF.
Pour ce faire, le STIF est titulaire de l'ensemble des droits de propriété intellectuelle attachés aux Etudes.

Chaque Transporteur reconnaît que le STIF est titulaire de tous les droits d'utilisation, d'exploitation, de représentation, de reproduction et de diffusion de chaque version des Etudes, et ce :

- Pour la durée des droits de propriété intellectuelle prévus par les législations nationales et les conventions internationales applicables en matière de propriété intellectuelle.
- Pour tout utilisateur des Etudes dont ceux dépendant des signataires,
- Pour tout type de destination afférent au transport en Île de France.

Le STIF reconnaît que les Transporteurs disposent, pour eux-mêmes, sur les Etudes et dans le seul cadre des transports et pour le monde entier, des droits d'utilisation, d'exploitation, de représentation, de reproduction et d'intégration, sans modification ni restriction de chaque version des Etudes.

Cette concession est faite à titre gratuit. Les transporteurs ne pourront céder les droits précités à des tiers.

Les Transporteurs sont autorisés à transmettre ces Etudes à leurs prestataires dans le strict cadre des missions qui leur sont confiées par les Transporteurs. Les prestataires peuvent utiliser les Etudes et ce dans les seuls buts de la construction d'équipements ou du développement de modules logiciels basés sur ces spécifications pour les réseaux de transport.

Les Transporteurs s'engagent à respecter le principe de communication précisé ci-avant et la confidentialité des documents transmis et identifiés comme confidentiels et s'assureront que leurs prestataires respectent les mêmes principes de communication et de confidentialité.

Les Transporteurs ne peuvent revendiquer un quelconque droit de propriété ni s'opposer à toute utilisation, exploitation, représentation, reproduction et diffusion des Etudes réalisées dans le cadre de la présente annexe.

Les études sont publiquement accessibles, à titre gratuit, via le STIF et les Transporteurs, et ce, à l'exclusion des livrables 2, 3 décrits à l'Article 5 et des éléments de sécurité dont la diffusion sera arrêtée en commun par les Transporteurs et le STIF.

ARTICLE 9. CONFIDENTIALITE

Par dérogation au protocole de confidentialité annexé au contrat d'exploitation, les livrables 2 et 3 décrits à l'article 5.1 sont considérés comme confidentiels et ne pourront être transmis par le STIF ou par les Transporteurs à un tiers.

Les Transporteurs ainsi que le STIF sont tenus de prendre toutes mesures nécessaires afin d'éviter que ces informations, documents ou éléments ne soient divulgués à un tiers qui n'a pas à en connaître.

Les obligations nées du présent article perdureront aussi longtemps que les informations confidentielles ne seront pas tombées dans le domaine public, et ce sans violation de l'une quelconque desdites obligations.

Le livrable 1 reste quant à lui soumis au protocole de confidentialité annexé au contrat d'exploitation.

PROJET