

**Délibération n° 2011/0930**  
**Séance du 7 décembre 2011**



**SCHEMA DIRECTEUR D'INFORMATION VOYAGEUR**

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

- VU** le code des transports,
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France,
- VU** les articles R 2334-10 à 2334-12 et R 4414-1 à R 4414-2 du code général des collectivités territoriales relatifs au produit des amendes ;
- VU** la délibération n°2007/0222 du 6 juin 2007 relatives aux orientations pour un Schéma Directeur d'Information voyageur,
- VU** le rapport n°2011/0930 ;
- VU** les avis de la commission de la qualité de service du 1er décembre 2011 et de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 5 décembre 2011;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** est attribuée au bénéfice de la SNCF une subvention pour le « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – extrémités de ligne » d'un montant de 6 700 000 €.

**ARTICLE 2** La Directrice Générale est autorisée à signer la convention de financement afférente, jointe en annexe.

**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 loops and a long horizontal stroke at the end.



## **CONVENTION DE PARTICIPATION FINANCIERE DU STIF**

-----

### **DEPLOIEMENT DES ECRANS D'INFORMATION VOYAGEURS DES GARES SNCF D'ILE-DE-FRANCE – EXTREMITES DE LIGNES**

-----

Opération référencée : [code opération PA]  
sur AP [année]

## **ENTRE :**

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) dont le siège est situé à Paris 9<sup>e</sup>, 41 rue de Châteaudun, numéro de SIRET 287 500 078 00020, représenté par Madame Sophie MOUGARD, en sa qualité de Directrice Générale, agissant en vertu de la délibération 2011/0930 du 7 décembre 2011, dénommé ci après « le STIF ».

d'une part,

## **ET :**

La Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF), Etablissement Public 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, 75699 PARIS Cedex, représenté par Madame Bénédicte TILLOY, en sa qualité de Directrice Générale de Transilien, dûment habilité aux présentes par délégation du Conseil d'Administration,

Ci-après désigné par « la SNCF » ou le « Bénéficiaire »

d'autre part,

## **PREAMBULE**

En vertu des dispositions de l'article [L.1241-1 et suivants du code des transports](#) relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, le STIF est l'autorité organisatrice des transports de voyageurs en Ile-de-France. A ce titre, il intervient dans le domaine de l'information voyageur par une politique de soutien à la création et mise à niveau des équipements d'information voyageur.

Pour le Bénéficiaire, l'amélioration du périmètre de l'information voyageurs est un enjeu majeur de qualité de service perçue par les clients.

De nombreux efforts ont été effectués ces dernières années, en déployant et améliorant les équipements et les installations support de l'information voyageur temps réel (écrans, sono,...) et en professionnalisant les acteurs de la chaîne de service.

Pourtant, une forte hétérogénéité de traitement subsiste encore entre les zones denses et les zones diffuses, en particulier sur les gares d'extrémité de lignes Transilien, très peu ou pas équipées d'information temps réel.

L'investissement proposé dans le cadre de ce projet vise à remédier à cette situation, en équipant 53 gares de la grande couronne Ile de France en système d'information voyageurs.

Au-delà du saut de performance très significatif qu'il représente, ce projet est aussi porteur d'un message fort puisqu'au terme de sa réalisation, tous les clients du réseau ferré d'Ile de France disposeront d'un système d'information dynamique.

L'information qui sera proposée aux clients de ces gares s'inscrit dans le schéma directeur information des voyageurs (SDIV) du STIF.

La charte des supports et contenus du SDIV spécifie notamment que le client doit trouver sur les afficheurs :

- Le quai de départ
- Le code mission du train, sa destination, sa desserte
- L'horaire de passage du train ou la mention « retardé » lors de perturbations

- L'heure courante

Les écrans déployés dans le cadre de ce projet afficheront toutes ces informations. Concrètement, les écrans de quai afficheront :

- Le prochain train
- Sa desserte complète
- Son temps d'attente (à titre dérogatoire et si impossibilité technique démontrée, le système affichera l'horaire de passage dans l'attente d'une évolution du système Infogare)
- Le code mission du train
- La composition de ce train (court/long)
- Un message d'information conjoncturelle lorsque ce sera nécessaire
- Une horloge

Aux accès, le client trouvera sur un écran:

- Les prochains trains dans les 2 sens de circulation
- Le code mission de chacun
- Leur heure de passage
- La desserte des deux premiers trains
- La voie de passage
- Une information conjoncturelle si nécessaire
- Une horloge

Ces informations seront complétées par de l'information conjoncturelle en bas d'écran ou, lors de très fortes perturbations, en plein écran.

Par souci de cohérence sur l'ensemble des gares Transilien, la charte graphique sera celle des écrans Infogare existants.



Le gain en qualité d'information des voyageurs sera immédiat et important. Dans les gares où le client ne trouvait, pour un certain nombre d'entre elles, que des affiches avec les horaires et un agent commercial ou aucun agent dans les haltes, ce même client trouvera une information dynamique, en temps réel, évoluant au gré des événements.

La Commission Qualité de service, dans sa séance du [REDACTED] 2011, puis le Conseil du STIF dans sa séance du [REDACTED] 2011 ont approuvé le projet présenté.

## **EN CONSÉQUENCE IL EST ARRÊTÉ ET CONVENU CE QUI SUIT :**

### **ARTICLE 1 – OBJET DE LA PRESENTE CONVENTION**

La présente convention a pour objet de définir les engagements réciproques des parties concernant les conditions techniques et financières selon lesquelles est réalisé et financé le programme de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Extrémités de lignes » inscrit au contrat d'exploitation entre le STIF et la SNCF pour la période 2008-2011 et pour une période d'un an supplémentaire jusqu'en 2012.

La présente convention définit un coût mentionné à l'article 4 de la présente convention pour le « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Extrémités de lignes » ce sur lequel le Bénéficiaire s'engage, dans la limite des éléments descriptifs du projet définis dans l'article 2 ci-après. La présente convention définit également les engagements du financeur.

### **ARTICLE 2 – DESCRIPTION DU PROGRAMME ET CALENDRIER DE REALISATION**

#### **2.1. OBJECTIFS**

L'objectif de cette opération est d'équiper en écrans d'information voyageurs les 53 gares situées en extrémités de lignes

Cette opération s'inscrit en continuité du programme de rénovation des affichages et du système d'information en temps réel de la SNCF (appelé Infogare), également prévu au Plan quadriennal d'investissement du contrat d'exploitation STIF-SNCF, et dont une première partie avait été approuvée par le Conseil du STIF du 9 décembre 2009 et comprenait l'installation de nouveaux écrans sur 104 gares des lignes E, P, N, H, C, A et L, ainsi que des évolutions fonctionnelles importantes du système, pour un montant total de 28 950 000 €.

#### **2.2. CONTENU DE LA PROGRAMMATION**

Le système actuel Infogare nécessite un système dense de localisation des trains, notamment en entrées et sorties de chaque gare. Ce système de localisation est toutefois moins dense sur les extrémités des lignes franciliennes car moins nécessaire à la régulation du réseau par le Gestionnaire d'Infrastructure (conformément au document de référence du réseau). Il est donc nécessaire de proposer une nouvelle solution technique permettant de fournir une information voyageurs conforme à la Charte des supports et contenus, homogène avec les informations délivrées par le système Infogare, mais adaptée à la configuration particulière de ces extrémités de lignes.

Pour cela, la SNCF a fait le choix de proposer en complément du système Infogare une évolution du logiciel TIPI qui est capable de produire une information voyageur avec un réseau moins dense de balises de localisations.

TIPI est un gestionnaire d'afficheurs en cours de développement pour Transilien financé par le STIF suite à une décision du Conseil du STIF du 9 décembre 2009. Sa vocation est d'afficher un tableau des départs (PIGD Alpha) et des informations multimodales en temps réel. L'application alimentera les écrans en gare soit par un réseau filaire en IP soit par du GPRS (réseau téléphonique GSM). Cette dernière possibilité, basée sur le système Afficheur léger de TER, permet de se dispenser d'installations lourdes en gare.

Le système global repose donc sur

- une localisation des trains,
- pour les extrémités des lignes P et R à fortes fréquentations, l'ajout de balises de localisation des trains (appelées balises SAAT) et utilisation du système Infogare tel qu'existant à ce jour,
- pour les autres extrémités de lignes où le système de localisation ne sera pas suffisamment dense, l'utilisation du système Infogare pour traiter le suivi des trains (plan de transport théorique, recadrage horaire en temps réel) ainsi que les éventuelles modifications de desserte décidées en opérationnel et traitées par les gestionnaires d'information ; puis les données sont récupérées par TIPI qui se charge de les afficher sur les écrans en gare.

Cette architecture, qui prend en compte les contraintes de l'infrastructure ferroviaire existante, permet de mettre en œuvre une solution moins riche que le système Infogare classique (pas d'annonces de « train à l'approche » ou « train à quai ») mais néanmoins homogène en terme de service avec le reste des gares d'Ile de France.

Infogare a aujourd'hui besoin de balise en entrée et sortie de gare pour réaliser les annonces ainsi que des localisateurs entre les gares pour les recadrages horaires. Pour le projet qui nous intéresse, on utilisera le suivi existant. Ces données serviront pour faire du recadrage horaire pour une ou plusieurs gares. La seule condition d'exploitabilité est qu'il existe du suivi dans les deux sens de circulation afin d'être en mesure d'afficher des informations pour ces deux sens de circulation.

Les lignes à équiper sont les suivantes :

- Le système Infogare complet avec ses infrastructures associées (balises, serveurs, postes opérateurs) là où les spécificités d'exploitation ou le nombre d'entrants le justifie. C'est le cas pour :
  - la ligne R, axe Melun / Montereau via Fontainebleau : 13 200 entrants / jour, 2 pas d'IPCS (Installation Permanente de Contre Sens),
  - la ligne P, axe La Ferté sous Jouarre (5 150 entrants / jour).
- Le système Infogare / TIPI pour les autres gares du projet (43 gares) :
  - Ligne R, axe Melun / Montereau via Livry (8 gares),
  - Ligne R, axe Montigny / Montargis (5 gares),
  - Ligne P, axe Provins (7 gares),
  - Ligne P, axe Coulommiers (6 gares),
  - Ligne P, axe Esbly / Crécy (4 gares),
  - Ligne P, axe La Ferté Milon (3 gares),
  - Ligne K (3 gares),
  - Ligne J, axe Mantes / Vernon et Bréval (3 gares),
  - Ligne J, axe Pontoise / Gisors (4 gares).

Le détail de la liste des gares figure en annexe 1 de la présente convention.

Le détail des travaux figure en annexe 2 de la présente convention.

Le projet conduit à l'implantation d'environ 200 nouveaux écrans dans les gares, répartis comme suit :

- Ligne R : 6 gares, 18 écrans TFT, 31 écrans TLED
- Ligne P : 4 gares, 4 écrans TFT, 20 écrans TLED

- Autres axes : 43 gares, 3 écrans TLED / TFT en moyenne par gare.

### **2.3. CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION DU PROGRAMME**

Le calendrier prévisionnel de livraison du projet de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Extrémités de lignes » s'inscrit sur la période 2008-2012..

La mise en service de ce programme est fixée prévisionnellement à 27 mois à compter de la notification de la convention. Toute demande de modification de cette durée prévisionnelle sera instruite aux conditions définies à l'article 9.1 de la présente convention.

Pour chacune des lignes du réseau ferré concernées par le « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Extrémités de lignes », le Bénéficiaire informe officiellement le STIF, au plus tard quatre semaines avant la date effective de mise en service de l'opération.

### **ARTICLE 3 – MAITRISE D'OUVRAGE DE LA SNCF**

Le Bénéficiaire assurera la mission de maîtrise d'ouvrage visant à la réalisation du programme de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Extrémités de lignes », objet de la présente convention (Directeur d'Opération : Monsieur Thierry JOUBERT, SNCF – Transilien.)

La responsabilité du maître d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP.

Le Bénéficiaire assume, en tant que maître d'ouvrage du programme, l'entière responsabilité de l'ensemble des travaux du programme de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Extrémités de lignes » pendant les phases travaux, et notamment en cas de recours formulés par des tiers.

Le Bénéficiaire se charge, seul ou par l'intermédiaire d'un tiers, de la réalisation des travaux et de l'exploitation des installations impactées par ces travaux. Lorsque la réalisation des travaux ou l'exploitation des installations impactées par ceux-ci est confiée à un tiers par le Bénéficiaire, ce dernier s'engage à faire respecter les engagements de la présente convention audit tiers. Le Bénéficiaire ne saurait se prévaloir de la défaillance du tiers à qui il aurait confié la réalisation des travaux ou l'exploitation des installations pour s'exonérer des engagements auxquels il a souscrit au titre de la présente convention.

Le Bénéficiaire assume par ailleurs l'entière responsabilité de l'exploitation des équipements prévus par ce programme et s'engage à appliquer les dispositions du contrat d'exploitation STIF-SNCF en vigueur concernant le mode de gestion des biens faisant l'objet de la présente convention.

Le STIF ne peut, en aucun cas, ni pendant la durée de la présente convention, ni après son expiration, être mis en cause dans les litiges qui résulteraient des opérations de ce programme objet de la présente convention.

## **ARTICLE 4 – COUT DU PROGRAMME**

Les dépenses afférentes à l'ensemble du programme de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Extrémités de lignes » sont évaluées à 6 700 000€ exprimés en euros courants hors taxe.

Elles comprennent tous les frais normaux de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, ainsi qu'une provision pour aléas et imprévus.

## **ARTICLE 5 – FINANCEMENT DU PROGRAMME**

### **5.1. PLAN DE FINANCEMENT DU PROGRAMME**

Le plan prévisionnel de financement du programme de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Extrémités de lignes » est le suivant :

<b>DEMANDE DE SUBVENTION</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>TOTAL PROJET</b>
<b>Dépenses prévisionnelles constants 01/11 K€</b>	<b>1 920</b>	<b>4 140</b>	<b>310</b>	<b>6 370</b>
<b>Dépenses prévisionnelles courants K€</b>	<b>1 980</b>	<b>4 390</b>	<b>330</b>	<b>6 700</b>

### **5.2. PARTICIPATION DU STIF AU FINANCEMENT DU PROGRAMME**

La subvention maximale et non révisable à la hausse d'un montant de 6 700 k€ HT est allouée par le STIF au Bénéficiaire, qui fera son affaire de l'exploitation et de l'entretien des installations faisant l'objet des investissements de la présente convention.

Il est expressément convenu que cette subvention est allouée en franchise de TVA.

### **5.3. COÛTS DE MAINTENANCE DES NOUVEAUX ECRANS INFOGARE**

Le projet "déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France - Extrémités de lignes" conduit au déploiement, dans les gares concernées, d'environ 200 nouveaux écrans de type TFT / TLED.

La prise en compte des coûts de maintenance afférents sera intégrée dans le prochain contrat d'exploitation entre le STIF et la SNCF.

## **ARTICLE 6 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES A L'ENGAGEMENT DES TRAVAUX**

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006 et modifié le 10 décembre 2008, le Bénéficiaire doit informer le STIF du commencement d'exécution du programme objet de la présente convention.

Si à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la notification de la convention du STIF, le Bénéficiaire n'a pas transmis aux services du STIF un ordre de service de démarrage des travaux de la présente opération et une demande de paiement d'un premier acompte de 15% du montant total de la subvention du STIF allouée pour la



réalisation de ce programme, la totalité de ladite subvention du STIF devient caduque et est annulée.

Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision de la Directrice Générale du STIF sur sollicitation écrite du Bénéficiaire avant expiration de ce délai, si celui-ci établit auprès du STIF que les retards de démarrage du programme ne lui sont pas imputables.

Passé ce délai, l'autorisation de programme du STIF rendue impossible est désengagée et annulée.

## **ARTICLE 7 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES AUX DELAIS DE REALISATION DES TRAVAUX**

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006, et modifié le 10 décembre 2008, à compter de la date de démarrage des travaux et de demande du premier acompte de 15% du montant total de l'opération, le Bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre années pour achever les travaux de l'opération désignée à l'article 1 et présenter son solde.

Passé ce délai, le Bénéficiaire ne peut plus prétendre recevoir la part de subvention non encore versée, ni engager les travaux pour les phases suivantes.

Le Bénéficiaire s'engage, jusqu'à la mise en service de tous les équipements concernés par le présent programme de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Extrémités de lignes » à mentionner le nom du STIF en tant que financeur du programme en indiquant son taux de financement, sur tout acte de publicité ou d'information concernant l'opération et y faire figurer leurs logos.

## **ARTICLE 8 – MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION**

### **8. 1. DEMANDES DE VERSEMENT**

Nonobstant les dispositions des articles 6 et 7 ci-dessus, cette subvention fera l'objet de versements échelonnés intervenant, sur demande du Bénéficiaire et correspondant au programme engagé, dans les conditions suivantes :

- le versement d'un premier acompte de 15% du montant total de l'opération subventionnée par le STIF et allouée pour la réalisation de la totalité du programme engagée au vu de l'ordre de service (ou bon de commande) de démarrer les travaux ;
- le versement d'acomptes intermédiaires, dans la limite de 75 % du montant total de la subvention sera subordonné à :
  - la sollicitation du Bénéficiaire
  - un état détaillé et certifié des réalisations, précisant l'état d'avancement des travaux (nombre de gares équipées ; nombre d'écrans par gare équipées ; nombre d'équipements déposés)
  - un état détaillé des sommes effectivement versées par la SNCF pour ces réalisations certifié par le service financier de la SNCF
- le règlement du solde de la subvention sera subordonné à :
  - la production de l'avis d'achèvement des travaux du programme réalisé, sans réserve, daté, établi par le Bénéficiaire de la subvention allouée,

- un état détaillé et certifié des réalisations, précisant l'état d'avancement des travaux (nombre de gares équipées ; nombre d'écrans par gare équipées; nombre d'équipements déposés)
- la production de l'état récapitulatif des dépenses HT comptabilisées, certifié exact et sincère par le service financier de la SNCF pour l'intégralité du programme,
- la production d'un tableau récapitulatif du coût final du programme,
- un contrôle sur site effectué par le STIF ou son représentant, afin de vérifier la conformité des travaux réalisés par rapport aux phases du programme financé;
- le respect des modalités de communication définies à l'article 9.3.

## **8. 2. MANDATEMENT ET REGLEMENT**

Les versements de subvention au Bénéficiaire s'effectueront sur le compte ouvert à son nom à l'Agence centrale de la Banque de France, à Paris, dont les références du compte sont les suivantes :

- Code Banque : 30001
- Code guichet : 00064
- N° compte : 00 000 062 385
- Clé : 95

Si le coût définitif du programme pris en considération est inférieur à l'estimation sur la base de laquelle la subvention a été attribuée, le montant de la subvention accordée par le STIF est ajusté à proportion et selon le cas :

- le Bénéficiaire devra reverser au STIF les sommes perçues en trop ;
- le solde à verser au Bénéficiaire sera réduit en conséquence.

## **8. 3. ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES**

Le Bénéficiaire a programmé, dans sa demande de subvention au STIF, ses appels de fonds selon le calendrier figurant à l'article 5.1, à titre indicatif.

Cet échéancier peut être recalé à l'occasion des suivis d'opérations réalisés conformément aux dispositions de l'article 9, dans les limites des délais du règlement budgétaire et financier du STIF mentionnés aux articles 6 et 7.

## **ARTICLE 9 – SUIVI DU PROGRAMME**

### **9.1. SUIVI DU PROGRAMME**

Le suivi de ce programme d'investissements du PQI 2008-2011 s'inscrit dans le cadre du contrat d'exploitation 2008-2011 entre le STIF et la SNCF. Ce suivi est conforme aux principes définis dans ce contrat, et plus particulièrement aux dispositions des Titres IV relatif aux Biens et Investissements et VI relatif aux Modalités d'exécution du contrat. Ces modalités de suivi seront reprises pour la période 2011-2012.

Le montant total des subventions, tel qu'indiqué à l'article 5 de la présente convention constitue un plafond.

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 5, le STIF est informé lors de la réunion du comité de suivi ad hoc. Le maître d'ouvrage doit obtenir l'accord préalable du STIF pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la présente convention formalise cet accord. Dans le cas contraire les surcoûts sont à la charge du maître d'ouvrage.

Le Bénéficiaire présente au STIF, dans le cadre d'un comité de suivi ad-hoc, en décembre de chaque année, un tableau de suivi du programme, qui précise pour chacune des phases de ce programme :

- la date d'engagement des travaux
- un état détaillé des réalisations
- le coût et la durée prévisionnels des travaux à leur démarrage
- la période envisagée de mise en service
- le coût final prévisionnel du programme

Des réunions sont organisées en tant que de besoin par les Parties pour examiner les évolutions significatives de ce programme ou difficultés éventuelles d'exécution de cette convention.

Dans le cas où les Parties conviennent d'une modification du contenu des projets de ce programme conformément aux termes de l'article 10, le Bénéficiaire informe par écrit le STIF des modifications apportées et de leur impact sur le programme (impact sur le service aux voyageurs, évolution du contenu des projets, de leur coût, et de leur calendrier de réalisation).

### **9.2. PUBLICITE, COMMUNICATION, INAUGURATIONS**

Le Bénéficiaire s'engage, jusqu'à la mise en service de chaque phase du programme de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Extrémités de lignes », à :

- mentionner le nom du STIF en tant que financeur de l'opération en indiquant son taux de financement, sur tout acte de publicité ou d'information concernant l'opération et y faire figurer leurs logos,
- permettre l'implantation de la signalétique de chantier du STIF en tant que financeur,
- rapporter, en tant que de besoin, les réactions de la population concernant les travaux entrepris,
- informer le STIF, quatre semaines avant au minimum, de la date de fin des travaux de chaque phase.

### **9.3. EVALUATION 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 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 ;

Le STIF a toute latitude pour utiliser, communiquer ou diffuser les divers rapports et notamment le rapport final de l'opération.

### **9.4. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DU PROGRAMME**

Le Bénéficiaire établit sous sa responsabilité, au plus tard deux ans après la réalisation du programme, un bilan physique et financier des aménagements réalisés dans le cadre de la présente convention.

Ce bilan comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant plus particulièrement le descriptif des déploiements réalisés, retraçant l'évolution éventuelle du coût et des principales décisions concernant les déploiements 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).

### **ARTICLE 10 - INVARIABILITÉ DU PROGRAMME**

Aucune modification substantielle non autorisée expressément par le STIF ne pourra être apportée au contenu de ce projet décrit dans la présente convention et ses annexes, à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention et pendant la durée des travaux.

Si une modification substantielle des travaux apparaît nécessaire, le MOA doit présenter immédiatement au STIF une demande de modification, en précisant l'impact de la modification demandée sur le contenu des travaux et du projet correspondant, et sur les calendriers de réalisation. Les modifications mineures font l'objet d'une information préalable au STIF.

S'il est constaté à l'issue des travaux, par le STIF ou par toute autre personne dûment habilitée par lui, que la réalisation n'est pas conforme au projet décrit dans la présente convention et ses annexes ou au projet modifié après acceptation expresse du STIF, le

Bénéficiaire devra procéder aux adaptations nécessaires ou reverser au STIF la subvention perçue. Le versement du solde sera suspendu.

Si au terme du délai fixé par le STIF, les adaptations demandées n'ont pas été réalisées ou ne sont pas satisfaisantes, les dispositions prévues à l'article 13 seront alors mises en œuvre.

Dans le cas contraire, le solde de la subvention sera normalement versé, sous réserve que toutes les pièces nécessaires au paiement aient été également fournies.

#### **ARTICLE 11 – DEMOLITION OU MODIFICATION D’AFFECTATION DES AMENAGEMENTS REALISES**

En cas de démolition ou de modification d'affectation des équipements réalisés dans le cadre de la présente convention et dont la propriété relève du Bénéficiaire, le Bénéficiaire en informe préalablement le STIF par lettre recommandée avec accusé de réception 6 mois avant la démolition ou la modification.

Dans cette hypothèse, les dispositions de l'article 13 seront alors mises en œuvre.

#### **ARTICLE 12 – ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION**

La présente convention entre en vigueur à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée par le STIF au Bénéficiaire.

La présente convention prend fin 10 ans après la date de la mise en service effective des installations réalisés dans chaque gare par les investissements de cette convention. Dans ce cas, le Bénéficiaire a préalablement informé le STIF de la date de mise en service de l'installation.

#### **ARTICLE 13 - RESILIATION**

Dans l'hypothèse visée à l'article 10 d'une modification du programme non autorisée par le STIF et à défaut d'accord, l'engagement des AP et le paiement de la subvention sont annulés. Les sommes déjà perçues par le Bénéficiaire devront être reversées au STIF.

Dans l'hypothèse visée à l'article 11 et à défaut d'accord, le paiement du solde de la subvention est annulé, et la subvention perçue par le Bénéficiaire est alors reversée au STIF au prorata de la durée d'amortissement non exécutée sans pouvoir excéder dix ans.

Dans ces deux hypothèses et à défaut d'accord les différentes dispositions de la présente convention sont considérées comme résiliées de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et le STIF émet un titre de recettes exécutoire dans un délai de 45 jours, à l'encontre du Bénéficiaire en vue du reversement des sommes susvisées.

#### **ARTICLE 14 - FRAIS ET DISPOSITIONS DIVERSES**

Tous les frais auxquels donnera lieu la présente convention (publication, enregistrement, etc...) seront à la charge du Bénéficiaire.

## **ARTICLE 15 - LITIGES**

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déferés au Tribunal Administratif territorialement compétent.

Fait à Paris, le  
en deux originaux.

La Directrice Générale du STIF Sophie MOUGARD,	
La Directrice Générale de Transilien Bénédicte TILLOY,	

### ***Liste des annexes :***

Annexe 1 : liste des gares concernées par le présent programme

Annexe 2 : liste des travaux concernés par le présent programme

## ANNEXE 1

### LISTE DES GARES CONCERNEES PAR LE PRESENT PROGRAMME

Code IUC	Gare	Nbre Montants	Région	Ligne	Trains desservant ces gares
<b>Ligne R branche Montereau via Moret</b>					
682203	BOIS-LE-ROI	1610	PSE	R	TN-TER
682211	FONTAINEBLEAU-AVON	5130	PSE	R	TN-TER
682252	THOMERY	150	PSE	R	TN-TER
682278	MORET-VENEUX-LES-SABLONS	2920	PSE	R	TER-TN-CIC
682294	SAINT-MAMMES	410	PSE	R	TN-TER
682302	MONTEREAU	3640	PSE	R	TN-TER
<b>Total montants</b>		<b>13 860</b>			
<b>Ligne R direction Montargis</b>					
684100	MONTIGNY-SUR-LOING	180	PSE	R	TN
684118	BOURRON-MARLOTTE-GRETZ	20	PSE	R	TN
684126	NEMOURS-ST-PIERRE	1910	PSE	R	TN-CIC
684191	BAGNEAUX-SUR-LOING	20	PSE	R	TN
684217	SOUPPES	410	PSE	R	TN-CIC
<b>Total montants</b>		<b>2 540</b>			
<b>Ligne R branche Montereau via Livry</b>					
682401	LIVRY-SUR-SEINE	80	PSE	R	TN
682419	CHARTRETTES	40	PSE	R	TN
682427	FONTAINE-LE-PORT	210	PSE	R	TN
682435	HERICY	170	PSE	R	TN
682443	VULAINES-SUR-SEINE-SAMOREAU	30	PSE	R	TN
682450	CHAMPAGNE-SUR-SEINE	480	PSE	R	TN
682468	VERNOU-SUR-SEINE	20	PSE	R	TN
682476	GRANDE-PAROISSE (LA)	10	PSE	R	TN
<b>Total montants</b>		<b>1 040</b>			
<b>Ligne P axe Paris Est - Nanteuil Saâcy (dir Château Thierry)</b>					
116558	NANTEUIL-SAACY	880	PE	P	TN
116517	FERTE-SOUS-JOUARRE (LA)	2310	PE	P	TN
116509	CHANGIS-ST-JEAN	590	PE	P	TN
116491	TRILPORT	1370	PE	P	TN
<b>Total montants</b>		<b>5 150</b>			
<b>Ligne P axe Paris Est - Provins</b>					
116160	PROVINS	610	PE	P	TN
115873	CHAMPBENOIST-POIGNY	220	PE	P	TN
116178	SAINTE-COLOMBE-SEPTVEILLES	240	PE	P	TN
116137	LONGUEVILLE (SEINE-ET-MARNE)	1580	PE	P	TN-TER-CIC
116095	NANGIS	1040	PE	P	TN
116087	MORMANT	450	PE	P	TN
116079	VERNEUIL-L'ETANG	590	PE	P	TN
<b>Total montants</b>		<b>4 730</b>			

Ligne J branche Mantes la Jolie - Port Villez (dir Vernon)					
415893	BONNIERES	1160	PSL	J	TN-TER
415885	ROSNY-SUR-SEINE	470	PSL	J	TN-TER
<b>Total montants</b>		<b>1 630</b>			
Ligne P axe Paris Est - Coulommiers - La Ferté Gaucher					
116301	COULOMMIERS	1020	PE	P	TN
116285	MOUROUX	110	PE	P	TN
116277	FAREMOUTIERS-POMMEUSE	300	PE	P	TN
116269	GUERARD-LA-CELLE-SUR-MORIN	90	PE	P	TN
116244	MORTCERF	140	PE	P	TN
116228	MARLES-EN-BRIE	440	PE	P	TN
<b>Total montants</b>		<b>2 100</b>			
Ligne J branche Osny - Gisors					
381194	CHARS	460	PSL	J	TN
381186	SANTEUIL-LE-PERCHAY	80	PSL	J	TN
381178	US	220	PSL	J	TN
381160	MONTGEROULT-COURCELLES	90	PSL	J	TN
<b>Total montants</b>		<b>850</b>			
Ligne J direction Evreux					
381624	BREVAL	730	PSL	J	TN-TER
<b>Total montants</b>		<b>730</b>			
Ligne P axe Paris Est - Crécy					
116772	CRECY-LA-CHAPELLE	300	PE	P	TN
116749	VILLIERS-MONTBARBIN	60	PE	P	TN
116731	COUILLY-ST-GERMAIN-QUINCY	130	PE	P	TN
116400	MONTRY-CONDE	80	PE	P	TN
<b>Total montants</b>		<b>570</b>			
Ligne P axe Paris Est - Crouy S/ Ourcq (dir La Ferté Million)					
116332	LIZY-SUR-OURCQ	460	PE	P	TN
11640	CROUY-SUR-OURCQ	190	PE	P	TN
116616	ISLES-ARMENTIERES-CONGIS	90	PE	P	TN
<b>Total montants</b>		<b>740</b>			
Gares Ligne K					
272047	COMPANS	70	PN	K	TN
272054	THIEUX-NANTOUILLET	15	PN	K	TN
271536	DAMMARTIN-JUILLY-ST-MARD	1830	PN	K	TN-TER
<b>Total montants</b>		<b>1915</b>			
<b>Total montants gares bouts de Ligne</b>		<b>35 855</b>			



## Annexe 2 : Détail des travaux

### Travaux :

Pour les lignes P et R, les travaux comprennent des composantes :

- Signalisation :
  - Pose de nouvelles balises dans l'infrastructure ferroviaire (1 à Saint Mammès pour la ligne R, 1 à La Ferté sous Jouarre pour la ligne P), ainsi que les travaux de génie civil / tirage de câbles associés, en particulier pour la ligne R (10 km de tirage de câbles pour relier la balise aux 2 SAAT encadrants).
  - Câblage de boucles de quai sur la ligne R sur le système de suivi (remontée d'informations de localisation sans pose de nouvelle balise).
  - Paramétrage des équipements SAAT/SNST (création de 32 fenêtres de suivi pour la ligne R, modification du paramétrage pour chacune des 4 gares de la ligne P) et des remontées dans le concentrateur BREHAT.
  - Essais / mise en service des balises et des fenêtres de suivi.
- Télécommunication et Energie :
  - Installation de 4 TFT et 20 TLED pour les 4 gares de la ligne P et de 18 TFT et 31 TLED pour les 6 gares de la ligne R.
  - Installation des serveurs de gare Infogare et des Poste Opérateurs Agents (POA) dans chacune des gares.
  - Paramétrage Infogare pour la prise en compte des informations émanant des nouvelles balises.
  - Travaux réseau pour la connexion des serveurs Infogares locaux au réseau informatique COMETE.
  - Renforcement des alimentations électriques des gares (augmentation de puissance, modification des tableaux de distribution) pour tenir compte des serveurs Infogares, des écrans et des baies réseau.

Pour les autres axes, les travaux comprennent :

- L'installation de 3 écrans TFT / TLED en moyenne dans chacune des 43 gares et leur raccordement au réseau électrique. Chacun de ces écrans est équipé d'un module de transmission GPRS.
- Le coût moyen par écran est légèrement plus élevé que pour le projet « Déploiement d'écrans TFT / TLED ». Cela s'explique par le module GPRS supplémentaire, la prise en compte systématique d'un support pour chaque écran (réutilisation, autant que possible des supports dans le projet « Déploiement d'écrans TFT / TLED ») ainsi que les travaux de raccordement électriques.
- Le développement informatique d'applicatifs TIPI ainsi que l'homologation de la chaîne de fonctionnement global en GPRS.

### Provision pour risque :

L'ensemble des estimations est basé sur des dossiers de niveau DI. Ce projet intègre entre autres une composante Génie Civil / tirage de câbles dont le coût ne pourra être affiné qu'après des études plus précises, sur la base d'un plan de piquetage (nécessité ou non de traversées de voies par exemple).

A ce stade du projet, la PR a donc été fixée à 15%. Sauf condition particulière, elle sera ramenée à 5% au moment de l'établissement des dossiers.

### Taux de MOE :

- Pour les composantes télécom et énergie, le taux de 16.8% a été retenu. Ce taux est inférieur à celui (18%) employé classiquement pour les projets à forte composante télécom.
- Pour la composante signalisation, le taux habituellement pratiqué est de 27%. Il se justifie par l'utilisation de ressources spécialisées et rares, ainsi que par les

contraintes de sécurité des circulations inhérentes à des interventions sur des équipements intégrés à l'infrastructure ferroviaire (essais préalables à la mise en service).

Dans le cas particulier de ce projet, le montant des travaux sur la part SE est relativement faible et ne permet pas l'application brute d'un pourcentage pour le calcul des frais de MOE. Les montants mentionnés ont, dans ce cas, fait l'objet d'un devis par l'ingénierie SNCF.

- Le taux global équivalent de MOE pour l'ensemble de ce projet est de 23.2%

#### Taux de MOA et dépenses de MOA :

- Le taux de MOA appliqué est de 3%.
- Les dépenses de MOA sont évaluées forfaitairement à 1.2% et correspondent aux missions de CSPS.

<b><u>Infogare ligne R</u></b>	<b>Montant (k€) CE 01/11</b>	
Travaux de signalisation		550
Travaux télécom		1 010
Travaux énergie		140
<b>Montant Brut en Principal</b>		<b>1 700</b>
Provision pour risques	15%	255
MOE SE (devis)	<i>devis</i>	255
MOE télécom / énergie	16,80%	222
MOA	3,00%	65
Frais de MOA	1,20%	27
<b>Total</b>		<b>2 524</b>

<b><u>Infogare ligne P</u></b>	<b>Montant (k€) CE 01/11</b>	
Travaux de signalisation		120
Travaux télécom		750
Travaux énergie		80
<b>Montant Brut en Principal</b>		<b>950</b>
Provision pour risques	15%	143
MOE SE (devis)	<i>devis</i>	170
MOE télécom / énergie	16,80%	160
MOA	3,00%	38
Frais de MOA	1,20%	16
<b>Total</b>		<b>1 477</b>

<b><u>Infogare / TIPI</u></b>	<b>Montant (k€) CE 01/11</b>	
3 écrans par gares, 43 gares		1 386
<b>Montant Brut en Principal</b>		<b>1 386</b>
Provision pour risques	15%	208
MOE télécom / énergie	16,80%	268
MOA	3,00%	50
Frais de MOA	1,20%	20
<b>Total</b>		<b>1 932</b>

	<b>Montant (k€) CE 01/11</b>
Etude / développement applicatifs TIPI	350
Homologation solution GPRS	80