

**Délibération n°2013/541
Séance du 11 décembre 2013**

**DELEGATION DE COMPETENCE
AU SYNDICAT INTERCOMMUNAL DE TRANSPORT SUD 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** le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-3, L.1241-5, L.1241-6 et L.3111-14 ;
- 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 du Conseil du STIF n° 2007/0048 du 14 février 2007 relative aux dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n° 10-09 du 8 juin 2010 du Comité Syndical du Syndicat Intercommunal de Transport du Sud Essonne ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2010/0571 du 4 octobre 2010 ;
- VU** la convention de délégation de compétence du 30 novembre 2010 ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2011/0395 du 1^{er} juin 2011 ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2011/0497 du 1^{er} juin 2011 ;
- VU** la délibération n°13-16 du 24 septembre 2013 du Comité Syndical du Syndicat Intercommunal de Transport Sud Essonne ;
- VU** le rapport n°2013/535 à 541 ;
- VU** les avis de la Commission économique et tarifaire du 4 décembre 2013 et de la Commission de l'offre de transport du 5 décembre 2013 ;

CONSIDERANT que la convention de délégation de compétence précédente du 30 novembre 2010, approuvée par la délibération n°2010/0571 susvisée, prend fin le 30 mars 2014 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Est approuvée la convention par laquelle le Syndicat Intercommunal de Transport Sud Essonne reçoit délégation du Syndicat des transports d'Ile de France pour l'organisation et la mise en place d'une desserte de niveau local de type transport à la demande telle que décrite ci-dessous :

- Le service fonctionne du lundi au samedi en rabattement sur les générateurs de déplacements,
- 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.

Accusé de réception en préfecture
075-287500678-20131211-2013-541-DE
Date de télétransmission : 16/12/2013
Date de réception préfecture : 16/12/2013

ARTICLE 2 : La tarification applicable est la tarification francilienne.

ARTICLE 3 : La participation du STIF au financement de la desserte de niveau local du Syndicat Intercommunal de Transport Sud Essonne est de 12 030€ TTC (valeur 2013) en année pleine ; elle est revalorisée chaque année en fonction de la formule de révision fixée dans la convention de délégation de compétence

ARTICLE 4 : La directrice générale est autorisée à signer la convention visée à l'article 1 et jointe à 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, et de la mise à jour du plan de transport, à compter de la date de mise en service du service délégué

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 'Jean-Paul HUCHON'.

Convention de délégation de compétence en matière 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 41 avenue de Châteaudun à Paris (9^{ème}) (n° SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa Directrice Générale Madame Sophie Mougard en vertu de la délibération n°2013/---- du 11 décembre 2013, ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- Le Syndicat Intercommunal de Transports du Sud Essonne (S.I.T.S.E) ayant son siège au 5 rue de la Mairie, à Morigny-Champigny et représenté par Madame Pierrette Antoine, en vertu de la délibération n°13-16 du 24 septembre 2013 ci-après désigné « l'autorité organisatrice de proximité » ou « l'AOP »,

D'AUTRE PART

- VU** le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-3, L.1241-5, L.1241-6 et L.3111-14 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France, modifiée notamment par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, notamment son article 16 ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2007/0048 du 14 février 2007 sur les dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du Comité Syndical du Syndicat Intercommunal de Transports du Sud Essonne n°10-09 du 8 juin 2010 ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2010/0571 du 4 octobre 2010 ;
- VU** la convention de délégation de compétence du 30 novembre 2010 ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2011/0395 du 1^{er} juin 2011 ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2011/0497 du 1^{er} juin 2011 sur l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du Comité Syndical du Syndicat Intercommunal de Transports du Sud Essonne n°13-16 du 24 septembre ;
- VU** la délibération n°2013/xxxx du Conseil du STIF du 11 décembre 2013 ;

PREAMBULE

Par la présente convention, les parties entendent organiser la délégation de compétence permise entre le STIF et l'Autorité Organisatrice de Proximité (AOP) dans le cadre des dispositions du code des transports et du décret n°2005-664 du 10 juin 2005.

En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Ile-de-France, le STIF peut, conformément aux dispositions de l'article L.1241-1 du code des transports, organiser des services de transport à la demande.

Conformément à l'article L.1241-3 du code des transports, 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 territoriales ou à leurs groupements, autorités organisatrices de proximité, dans le cadre d'une convention.

Dans la continuité de la délégation de compétence précédente dont le service a été mis en place le 1^{er} juin 2011, cette délégation de compétence s'inscrit dans une volonté d'améliorer l'offre de transport et de mieux répondre aux attentes des usagers.

Dans cette optique, la délégation de compétence consentie par le STIF à l'AOP a notamment pour objectif de favoriser l'adéquation entre l'offre et la demande de transport, de renforcer la qualité de service et de permettre une allocation des ressources plus proche des besoins locaux.

Titre I - DISPOSITIONS GENERALES

Article 1 - Objet

La présente convention a pour objet de définir les compétences déléguées par le STIF à l'AOP en matière de services 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 15, le STIF reprend la responsabilité de l'ensemble des compétences déléguées.

Article 2 - Durée

La présente convention est conclue pour une durée de 5 ans à compter du 31/03/2014, sans préjudice des dispositions du dernier paragraphe de l'article 5.4 (caducité) et des dispositions de l'article 15 (résiliation).

Les parties conviennent cependant que, sans préjudice des dispositions précédentes, la présente convention entre en vigueur à compter de sa date de notification, par lettre recommandée avec accusé de réception par le STIF à l'AOP, pour la mise en œuvre des dispositions de l'article 5.3 pour les services visés à l'article 5.1.

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 établit et tient à jour le plan régional des transports, après avis des collectivités locales et de leurs groupements.
- Il définit la politique tarifaire, décide la création des titres de transport et fixe les tarifs.
- Il définit les conditions générales d'exploitation et des règles minimales en matière de qualité de service. Ces obligations trouvent leur traduction dans le cahier des charges relatif à l'exploitation de services 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 les conditions de mise en œuvre ainsi que les conditions d'exécution des conventions passées avec le ou les exploitants de transport,
 - étudie toute demande de modification de la présente convention permettant notamment un meilleur exercice de la compétence déléguée,
 - propose des solutions en cas de différends avec les exploitants.

Article 5 - Droits et obligations de l'AOP

Article 5.1 - Services faisant l'objet de la délégation de compétence

En vertu de la présente convention, l'AOP est responsable de l'organisation du service de transport à la demande décrit ci-dessous :

- Desserte de l'ensemble du territoire du Syndicat Intercommunal de Transports du Sud Essonne à l'exception des communes de Souzy la Biche et la Forêt le Roi soit 43 communes
- Desserte de pôles générateurs prédéfinis sur la commune de Dourdan (hors périmètre de la S.I.T.S.E)

Article 5.2 - Compétences déléguées

L'AOP s'engage à assurer les compétences suivantes qui lui sont déléguées par le STIF :

- La mise en place du/des service(s) visé(s) à l'article 5.1, dans la continuité de la convention précédente, au plus tard le 01/06/2014 inclus (voir annexe II à renvoyer au STIF). En cas de retard de la mise en service, les modalités de l'article 5.4 s'appliquent.
- 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,
- Le suivi et le contrôle de l'exécution des services en particulier dans le respect du cahier des charges annexé à la présente convention.
- L'examen des mesures d'amélioration possibles du service rendu en matière de création, modification ou suppression d'offre de transport ou de qualité de service, selon les modalités fixées à l'annexe I.
- Le respect par les entreprises de transport des règles de sécurité applicables aux systèmes qu'elles exploitent.
- Le cas échéant, l'adaptation des systèmes de validation télébillettiques aux évolutions des spécifications régionales.

Dans le cadre de ses relations avec le STIF, l'AOP s'engage en outre à :

- Informer le STIF de tout événement majeur concernant l'exécution du service susceptible d'avoir un impact sur la continuité du service et la sécurité des personnes,
- Etablir un rapport annuel au STIF sur l'exécution du présent contrat conformément à l'Article 10 et sur l'usage du service (rapport d'exercice des compétences déléguées),
- Définir et mettre en œuvre une politique et des actions de communication et promotion des services délégués qui soit cohérente avec la politique de communication du STIF.

Article 5.3 - Désignation de l'exploitant et mise en service

Pour l'exploitation des services pour lesquels elle a reçu délégation de compétence par la présente convention, l'AOP décide, conformément à l'article 7-II de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 (LOTI) (article L.1221-3 du code des transports) :

- soit d'exploiter le (les) service(s) en régie,
- soit de confier par la signature d'une convention à durée déterminée l'exploitation du (des) service(s) à une entreprise ou une association après une procédure de mise en concurrence.

Dans le second cas, il appartient à l'AOP de mettre en œuvre dans sa globalité, selon les dispositions législatives et réglementaires en vigueur et sous sa responsabilité, la procédure de passation de la convention d'exploitation. Dans ce cadre, elle s'engage à rechercher le meilleur rapport qualité/coût.

La convention passée entre l'AOP et le transporteur doit être transmise au STIF pour information dans le mois suivant la notification au transporteur. Sa durée ne peut excéder le terme de la présente convention.

Afin que le STIF puisse tenir à jour le plan régional des transports conformément à l'article 4 de la présente convention, l'AOP s'engage à transmettre au STIF :

- **En cas de régie :**
 - la délibération mettant en place ladite régie,
 - l'inscription au registre des transports de la régie.
- **En cas de convention avec un tiers :**
 - La délibération approuvant le choix de l'exploitant ainsi que les modalités d'exploitation du(des) service(s) et autorisant l'AOP à signer ladite convention,
 - La convention exécutoire signée entre l'AOP et l'exploitant ou, pour les marchés, l'ensemble des pièces constitutives dudit marché (acte d'engagement signé par l'AOP, règlement de consultation, CCAP, CCTP, offre signée par l'exploitant), ainsi que l'acte constatant son entrée en vigueur.
- **En cas de régie et de convention avec un tiers :**
 - L'acte justifiant la date de mise en service du(des) service(s) (voir en annexe II),
 - Tous les autres actes que l'AOP estimera utile de devoir transmettre au STIF ou que le STIF demandera expressément à l'AOP.

Article 5.4 - Retard dans la mise en service

Dans l'hypothèse où l'AOP ne respecterait pas la date limite de mise en service prévue à l'Article 5.2, elle prévient sans délai le STIF afin que les parties se rapprochent pour envisager :

- Soit un report de la date limite de mise en service :
 - par échange entre les parties de lettres recommandées avec accusé de réception, concrétisant leur accord sur ce report, lorsque le report de la mise en service est inférieur à 6 mois, à condition que le service demeure inchangé et que le report de la mise en service ne remette pas en cause l'échéance de la présente convention de délégation,
 - par la conclusion d'un avenant à la présente convention dans les autres cas,
- Soit la résiliation de la présente convention dans le cadre des dispositions de l'Article 15.2 ; dans cette hypothèse les parties ne sont pas tenues de respecter le préavis de 8 mois.

En toute hypothèse, si le service n'est toujours pas mis en service au plus tard 18 mois après la date prévisionnelle initiale, la convention sera réputée caduque sauf accord express des parties.

Titre II - TARIFICATION ET FINANCEMENT DU SERVICE

Article 6 - Tarification applicable

La tarification applicable aux services visés à l'Article 5.1 est la tarification francilienne. Les services sont accessibles avec les produits tarifaires suivants :

- Les forfaits d'une durée égale ou supérieure à une semaine autres qu'Emeraude et Rubis,
- La carte Emeraude pour les dessertes situées dans Paris et la carte Rubis pour les dessertes situées hors Paris,
- Les forfaits journaliers et touristiques,
- Les tickets t+ et les tickets d'accès à bord.

Les recettes tarifaires, perçues avec le système de billetterie, représentent la contribution des voyageurs au financement des services décrits dans la présente convention.

Toute modification des règles tarifaires devra faire l'objet d'un avenant, sous réserve du respect des conditions techniques nécessaires à leur application.

L'AOP s'engage par ailleurs à ne pas appliquer de réductions, par rapport aux tarifs fixés, qui ne seraient pas mentionnées dans la présente convention.

La 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.

Article 7 - Financement par l'AOP

Sous réserve des dispositions de l'Article 8, l'AOP supporte toutes les conséquences financières des décisions relevant des compétences déléguées : les contributions versées par l'AOP sont la contrepartie de la réalisation des services délégués, et notamment, des obligations de service public incombant à l'exploitant.

Article 8 - Participation du STIF au financement du service

Le STIF participe au financement des services qui satisfont les critères définis dans la délibération n° 2007/0048 de son Conseil du 14 février 2007.

La participation du STIF au financement des services de transport à la demande du Syndicat Intercommunal de Transport Sud Essonne est fixée à 12 030€ en année pleine (valeur [année 2013] TTC).

La participation du STIF sera actualisée chaque année à la date anniversaire du démarrage initial du service précisée dans l'acte justifiant la date de mise en service effective du service transmise par l'AOP (annexe II), comme suit :

Valeur en année pleine pour l'année N

=

Valeur en année pleine pour l'année N-1 X K_N

avec $K_N = 0,429 S_{N-1}/S_{N-2} + 0,088 C_{N-1}/C_{N-2} + 0,483 IPS_{N-1}/IPS_{N-2}$

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

C : indice mensuel Gazole (www.indices.insee.fr ; identifiant : 0641310)

IPS : indice des prix des services (www.indices.insee.fr ; identifiant : 641257)

Pour chaque indice *I*, *I_n* est la moyenne arithmétique de janvier N-1 à décembre N-1.

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.

Les demandes de versement doivent être accompagnées de demandes de paiement qui indiquent clairement le trimestre concerné, et le montant sollicité au titre du service.

Le versement du STIF ne prendra en compte que les services subventionnés ayant fait l'objet d'un acte justifiant leur mise en service selon les modalités de l'article 5.3.

Domiciliation bancaire :

Les versements des subventions sont effectués par le STIF au profit de l'AOT, par virement aux coordonnées suivantes :

- Titulaire du compte : Trésorerie Etampes Collectivités
- Nom de la banque et localisation : BDF Evry
- Code guichet : 0374
- Numéro de compte : D9100000000
- Clé RIB : 43
- IBAN : FR74 3000 1003 74D9 1000 0000 043

Les domiciliations des parties pour la gestion des flux financiers sont précisées ci-après :

| | Adresse | Service responsable du suivi des paiements | |
|-------------|--|--|-----------|
| | | Nom du service | Téléphone |
| STIF | 41 rue de Châteaudun 75 009 Paris | Direction de l'Exploitation Division ORB | |
| AOP | 5, rue de la Mairie 91150 Morigny Champigny | | |

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 sur la fréquentation, nombre moyen, médian, maximum et minimum de voyageurs par course,
- Niveau d'offre réalisé, nombre de courses non réalisées,
- Evolution de l'offre de transport en nombre de services, kilomètres commerciaux parcourus, nombre de véhicules et de conducteurs en équivalent temps plein,
- Compte(s) financier(s) de l'exécution des services confiés au(x) transporteur(s) comportant en produits, les contributions de l'AOP, les autres contributions publiques (RIF, STIF, CG, autre collectivité...), les autres produits d'exploitation, financiers ou exceptionnels ; en charges, les charges d'exploitation des services, et plus généralement, tout autre produit ou charge rattachable à l'exécution du service,
- Conditions d'exercice des compétences déléguées et difficultés éventuelles rencontrées dans l'exercice de ces compétences.

Le rapport d'exercice des compétences déléguées est présenté avant le 1^{er} avril de chaque année aux services du STIF, conformément à l'article 3.2 de la présente convention. 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, le cas échéant, 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 - Modification des services faisant l'objet de la délégation

Toute modification de la présente convention et de ses annexes se fait par avenant, sauf dans les cas suivants pour lesquels les parties conviennent que les modifications peuvent intervenir par échange de lettre recommandée avec accusé de réception :

- changement de fréquence,
- implantation d'un ou plusieurs nouveau(x) point(s) d'arrêt,
- modification de l'amplitude, des horaires.

Dans le cas de la modification du périmètre de délégation, un avenant est nécessaire.

Dans tous les 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 15 - Résiliation

Article 15.1 - 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 15.2 - Résiliation amiable

Dans les autres cas, les parties peuvent décider, d'un commun accord et par le biais d'un avenant, de procéder à la résiliation amiable de la présente convention, sans préjudice de tous dommages et intérêts, dans le respect d'un préavis de 8 mois.

Durant ce préavis, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service.

Article 16 - Fin de la convention

18 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à se contacter afin d'envisager ensemble les modalités de renouvellement éventuel de la délégation de compétence.

Article 17 - 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 d'un mois à compter de la réception d'un courrier adressé par la partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé de réception.

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

Fait à _____

Le _____

En double exemplaire,

Pour le STIF

Pour l'AOP

La Directrice Générale

La Président

ANNEXE I

STRUCTURE DU CAHIER DES CHARGES APPLICABLE POUR LE SERVICE DE TRANSPORT A LA DEMANDE DU SITSE

1. ELEMENTS DE CONTEXTE :

Depuis le 1^{er} juin 2011, le Syndicat Intercommunal de Transports du Sud Essonne (SITSE) organise un service de transport à la demande (TAD) sur l'ensemble de son territoire. L'objectif de ce service est de répondre à des besoins en mobilité locaux qui ne sont pas assurés par les transports réguliers.

Les lignes régulières présentes sur le territoire du SITSE ne desservent pas toutes les communes du territoire et leurs nombreux hameaux sont souvent distants de plusieurs kilomètres du centre du village.

De ce fait, toute une catégorie de population (personnes âgées, jeunes non motorisés, demandeurs d'emplois, etc.) éprouve de grandes difficultés pour se déplacer. Le transport à la demande est un moyen de rompre l'isolement pour les plus âgés pour d'autres un accès facile aux sports et divertissements proposés par la ville centre, aux administrations, services hospitaliers...

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 S.I.T.S.E est d'offrir, en heures creuses, une desserte de toutes les communes de son territoire y compris pour les communes non desservies par des services de transports collectifs existants. Seules les communes de Souzy-la-Briche et La Forêt le Roi n'ont pas souhaité bénéficier de cette desserte.

Par conséquent, 43 communes du S.I.T.S.E sur un total de 45 sont desservies. Compte tenu de son attractivité pour les communes situées au nord ouest du S.I.T.S.E, le pôle de Dourdan est également desservi.

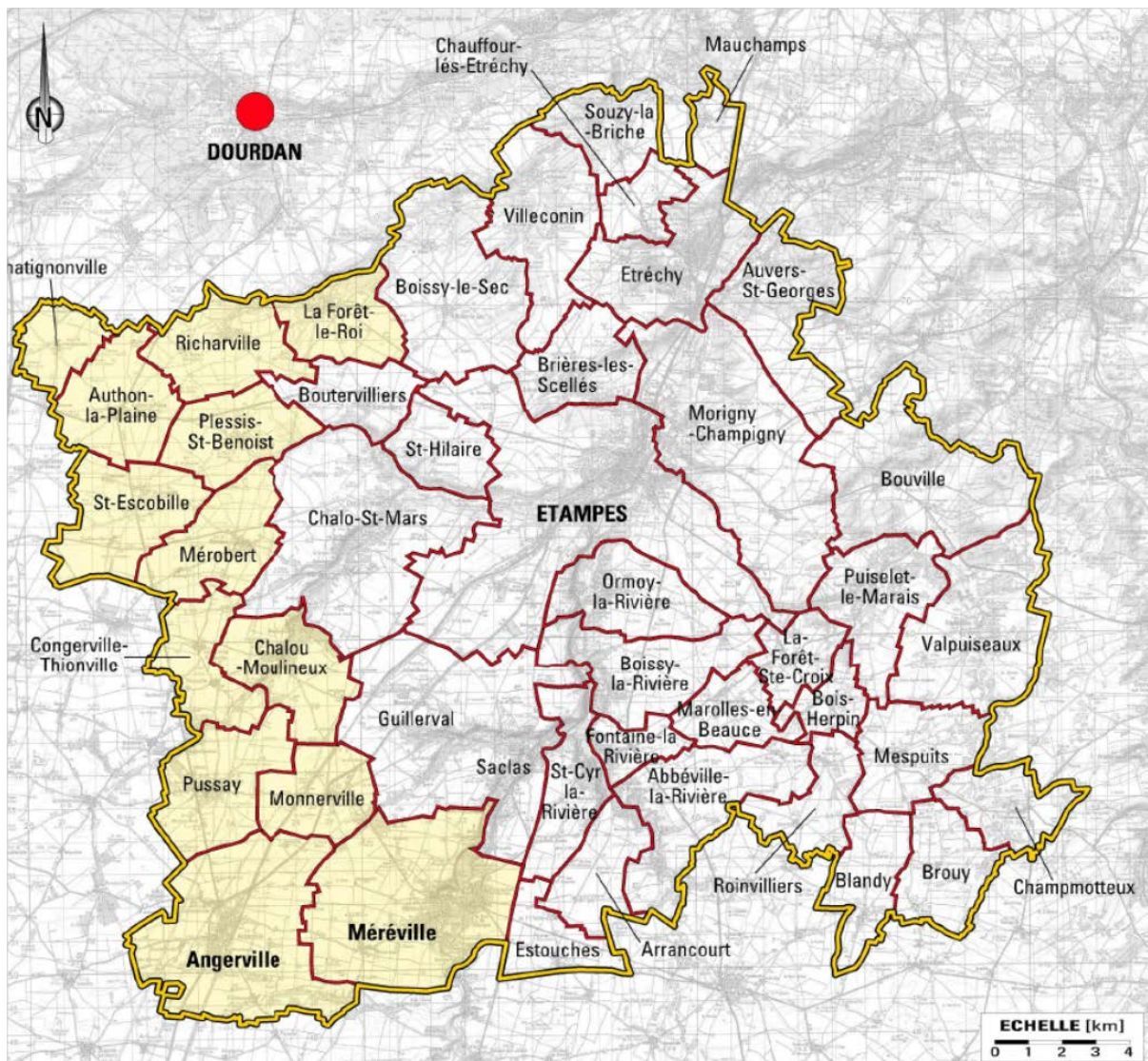
Une desserte spécifique en rabattement sur la gare RER de Guillerval est également possible pour les communes de Chalou-Moulineux et de Congerville-Thionville à l'heure de pointe du matin et du soir du lundi au vendredi.

Un service en rabattement sur Etampes avec 2 zones couvrant environ 16 000 à 20 000 habitants chacune

La zone Nord (jaune) permet un rabattement secondaire sur Etréchy (gare RER uniquement).

Des temps de parcours en moyenne d'environ 30 minutes (au maximum 50 minutes)

Des recouvrements possibles entre zones afin de pouvoir le cas échéant optimiser le service (débordement des zones roses et bleues)



Une zone spécifique pour le rabattement sur Dourdan

Des temps de parcours en moyenne d'environ 40 minutes (au maximum 60 minutes)

2.1.2. Ayants droit

L'ensemble de la population du S.I.T.S.E est concerné par ce transport. Le public visé par le TAD du S.I.T.S.E est principalement les personnes âgées, 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 du S.I.T.S.E, et parfois sur des communes externes au S.I.T.S.E.

Les points d'arrêts desservis sont donc définis par rapport à ces pôles de déplacements.

La desserte choisie pour le TAD du S.I.T.S.E est de type zonal.

A l'intérieur des deux zones prédéfinie (cf. cartes à l'article 2.1.1 de la présente annexe), 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.

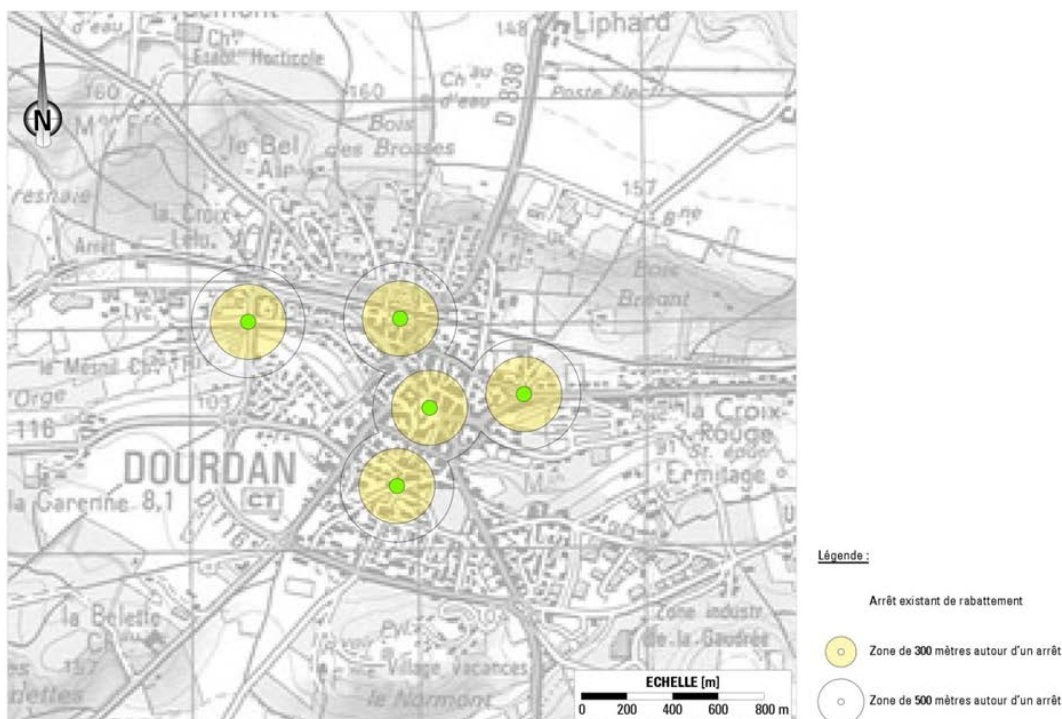
La liste des points d'arrêts supplémentaires par rapport aux arrêts existants créés pour le TAD est à ce jour la suivante :

| Communes | Point d'arrêt |
|-----------------------------|---|
| villeconin | ❖ Saudreville <i>route de vaucelas</i> |
| Souzy la briche | école |
| Chalo saint mars | ❖ Le tronchet boinville |
| Saint hilaire | ❖ Les boutards |
| Ormoy la rivière | ❖ mairie ❖ lavoir |
| Boissy la rivière | ❖ Les clercs |
| Fontaine la rivière | |
| Saint cyr la rivière | ❖ Juine <i>rue des voisins</i> ❖ écll mont <i>rue de morancourt</i> |
| Abbeville la rivière | |
| Marolles en beauce | ❖ Château d'eau |
| Blandy | non |
| Pussay | ❖ Zone commerciale |
| Angerville | ❖ ZAC le parc d'angerville ❖ ZAC Avenue de l'europe ❖ dommerville |
| Chalou-moulineux | |
| Etampes | ❖ L'humery |
| Guillerval | ❖ École primaire ❖ garsenval |
| sacras | |
| mereville | |
| Puiselet le marais | ❖ Le village ❖ Les buys |

Le TAD ne dessert pas les arrêts situés dans la périphérie du centre d'Etampes, ni dans le « centre » de Morigny-Champigny et à Brières-les-Scellés, car ces communes sont déjà reliés à Etampes par des lignes régulières circulant toute la journée.

A Etampes, les arrêts sont limités aux arrêts suivants du centre-ville : Perception, salle des fêtes, stades, hôpitaux, gares, ESAT Paul Besson, foyer ATAM, les hauts wallons, base de loisirs, centre commercial.

A Dourdan, les arrêts suivants sont desservis par le TAD : Pl. de Gaulle (halle), Mairie, Espl. Bad Wiese (CPAM,...), Gare et Hôpital.



Fonctionnement du transport à la demande :

La répartition des communes en fonction des trois pôles de destination est basée sur les jours de marché, les activités extra scolaires du mercredi et samedi ainsi qu'en vacances scolaires.

Le système proposé permet, certains jours de la semaine, à certaines heures prédéfinies, d'offrir une liaison entre les 43 communes du périmètre et le centre d'Etampes et vice versa (des liaisons avec les centres d'Etréchy et de Dourdan sont aussi possibles depuis certaines communes), selon les horaires ci-après :

| Pôle de rabattement | Départs en direction du pôle de rabattement (*) | | Départs depuis le pôle de rabattement | |
|--|---|---------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------------|
| | en période scolaire | en vacances scolaires | en période scolaire | en vacances scolaires |
| Etampes (Etréchy pour certaines communes) | mardi: 9h | lundi au vendredi: 9h et 13h | mardi: 12h30 mercredi: 18h00 | lundi au vendredi: 12h30 et 18h00 |
| | samedi: 9h et 13h | | samedi: 12h30 et 18h00 | |
| Dourdan | mercredi: 9h | mercredi: 7h45 | mercredi: 12h30 | mercredi: 11h15 |

Le transport à la demande ne fonctionne pas les jours de fêtes
 (*) la prise en charge s'effectue à un horaire convenu avec l'usager jusqu'à 45 minutes après l'heure indiquée. L'arrivée dans le pôle de rabattement a lieu 45 minutes à 1 heure après l'heure indiquée

A ces dessertes d'heures creuses s'ajoute une desserte de rabattement sur la gare RER de Guillerval aux heures de pointe du matin (avant 7h45) et le soir (17h00 et 18h00) pour les habitants des communes de Congerville-Thionville et de Chalou-Moulineux.

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 seront acquis et financés par l'exploitant :

- Un véhicule de neuf places ;
- Un véhicule de 19 places assises, auquel viendra s'ajouter un véhicule de réserve.

L'exploitant 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.

Une mise à jour annuelle du parc roulant affecté aux dessertes de secteur devra être réalisée par l'exploitant et fournie au S.I.T.S.E.

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 au S.I.T.S.E dans les huit jours après la date du changement.

Les véhicules mis à disposition du service doivent être en parfait état (mécanique et carrosserie), être conformes à la norme euro 4 au minimum avec filtre à particules et avoir un âge maximal de six 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 le S.I.T.S.E.

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 le S.I.T.S.E, 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 des créneaux horaires très ciblés, il n'est pas imposé 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 18h00. La réservation est possible dans un délai de 1 mois à l'avance et pour plusieurs déplacements.

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'utilisateur 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 zonale, 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 le S.I.T.S.E..

La communication est assurée pour la partie commerciale par le titulaire du marché et pour la partie institutionnelle par le S.I.T.S.E..

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 le S.I.T.S.E pourrait avoir l'initiative,
- Par ailleurs, les supports de communication sont :
 - o Des affichettes destinées à informer les usagers sur l'existence du service dont le nombre nécessaire est défini par l'exploitant,
 - o 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 le S.I.T.S.E..

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. Contrôle du service

Le Titulaire s'engage à procéder à un contrôle régulier des titres des transports des voyageurs. Ce contrôle sera réalisé au moins une fois par mois sur chaque service zonal par des contrôleurs assermentés qui feront appliquer en cas de situation d'infraction d'un voyageur la réglementation en vigueur.

2.2.4. Continuité du service et exigences de qualité

En cas de grève de son personnel, le titulaire du marché est tenu d'en aviser le S.I.T.S.E. 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 le S.I.T.S.E 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 au S.I.T.S.E 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 au S.I.T.S.E les coordonnées de l'agent concerné.

Le S.I.T.S.E ne peut pas être tenu 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 au S.I.T.S.E 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 au S.I.T.S.E 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 le C.C.A.P du marché.

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 au S.I.T.S.E 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 du S.I.T.S.E 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 au S.I.T.S.E. 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 au S.I.T.S.E 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,
- Tenir à jour un registre du service, d'en conserver les résultats statistiques et économiques. Le coût réel du service supporté par le S.I.T.S.E est mentionné,
- Produire une copie de l'enregistrement des paramètres de la course par un dispositif homologué (tel qu'un chrono-tachygraphe 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., le S.I.T.S.E 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.

Le S.I.T.S.E définit quatre montants de pénalité :

- Pénalité P1 de 50€ HT pour une non-conformité considérée comme relativement peu grave par le S.I.T.S.E, par exemple le retard d'un véhicule de plus de vingt minutes, un voyageur démuné de titre de transport valable, une non production de la liste actualisée des véhicules en service, etc.
- Pénalité P2 de 200€ 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 300€ 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 500€ HT pour une non-conformité considérée comme particulièrement grave par le S.I.T.S.E 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 le S.I.T.S.E 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 des communes du S.I.T.S.E étant concernée par ce transport, l'estimation des trafics attendus par types de titre était complexe à déterminer au lancement du service en 2011.

En 2012/2013 le service a enregistré une fréquentation totale de 3 787 voyages correspondant à l'objectif initialement fixé.

Pour les années 2014/2015 et suivantes, il est attendu un trafic en légère progression à 4 500 voyages en moyenne/an.

La distance moyenne par course commerciale est évaluée à environ 10 km.

Le sectionnement moyen est de 4.

3.2. Niveau d'offre

- Nombre de km en charge (commerciaux) : **21 000 km**
- Nombre de km HLP : **28 000 km**
- Nombre de km totaux : **49 000 km**
- Nombre de courses estimées : **2100**
- Nombre moyen de personnes/course : **2,15**

3.3. Tarification

La tarification applicable aux services est la tarification francilienne. Les services sont accessibles avec les produits tarifaires suivants :

- Les forfaits d'une durée égale ou supérieure à une semaine autres qu'Émeraude et Rubis,
- La carte Émeraude pour les dessertes situées dans Paris et la carte Rubis pour les dessertes situées hors Paris,
- Les forfaits journaliers et touristiques,
- Les tickets t+ et les tickets d'accès à bord.

Le Titulaire achètera au SITSE des tickets T qu'il revendra ensuite à bord des véhicules uniquement.

3.4. Bilan économique prévisionnel

| Bilan économique prévisionnel | en €/ht |
|--|----------------|
| 1) Coûts liés aux minicars | |
| Amortissements et frais financiers | 18 000 |
| Assurances minicars | 2 000 |
| Total coûts véhicules | 20 000 |
| 2) Coûts de roulage | |
| Gasoil et lubrifiants | 5 880 |
| Entretien et pneumatiques | 3 430 |
| Total coûts roulage | 9 310 |
| 3) Coûts de conduite | |
| Coûts conducteurs | 37 240 |
| 4) Coûts de gestion et commercialisation | |
| Information clientèle/promotion | 2 500 |
| Frais centrale réservation (hotesse et logiciel) | 23 000 |
| frais généraux | 16 638 |
| Total coûts gestion | 42 138 |
| 5) Marge et aléas (5% postes 1 à 4) | 5 434 |
| Coût total du service de TAD | 114 122 |

4. MODALITES D'EXPLOITATION

4.1. Type de contrat

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). La durée du marché sera de trois ans.

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 au S.I.T.S.E 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 au S.I.T.S.E. Les modifications proposées devront obtenir l'accord de ce dernier 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.

4.2 Modalités de paiement

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 du S.I.T.S.E (5 rue de la Mairie, à Morigny-Champigny 91150).

Le S.I.T.S.E 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 au S.I.T.S.E 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 II

ATTESTATION DE DATE DE MISE EN PLACE EFFECTIVE DU SERVICE (MODELE A RENVoyer APRES MISE EN PLACE DU SERVICE)

ATTESTATION

Je soussigné, *Président/Maire de l'AOP (désignation de l'AOP)*, atteste que *le service de transport à la demande/service régulier local (nom du service)* a bien été mis en place au *Jour Mois AAAA (date de mise en place effective du service)*, suite à une *procédure de mise en concurrence/mise en place d'une régie*.

Le marché a été attribué à *XXXXXXXXX (désignation et adresse de l'exploitant)*.

En foi de quoi, je délivre la présente attestation pour servir et valoir ce que de droit.

Fait à *XXXXXXXX*, le *Jour Mois AAAA*.

Le président, Le Maire,

**ANNEXE III (uniquement dans le cas
tarification francilienne/spécifique)**

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 Navigo¹

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 : Pass 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

¹ Navigo est une marque du STIF

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.

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 autorisées 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 communautaire 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 les 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 Adhérents 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 télébilletique 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'adjoit 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 TELEBILLETTE IQUE 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.