

Délibération n°2013/549
Séance du 11 décembre 2013

**DEPLOIEMENT ET GENERALISATION DES TABLEAUX
D'INFORMATION MULTIMODALE (TIM) SUR LES LIGNES
B, C, D&R, E&P, L&J, H ET N – PHASE 2**

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

- VU** le code des transports (partie législative), notamment ses articles L.1241-1 et suivants et L.2142-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** La délibération n°2011/0765 portant adoption du mandat de négociation du contrat SNCF, notamment ses quatre axes prioritaires visant à
 - Placer le voyageurs au cœur du dispositif d'incitation à la régulation et à la qualité du service ;
 - Instaurer une gouvernance des investissements adaptée aux enjeux franciliens ;
 - Mieux prendre en compte les enjeux sociaux et environnementaux associés au développement des transports ;
 - Préserver les équilibres financiers du STIF et des collectivités territoriales qui composent son Conseil d'Administration.
- VU** le rapport n°2013/549 ;
- VU** les avis de la Commission de qualité de service du 05 décembre 2013 et de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 06 décembre 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'octroi de la subvention référencée au PQI SNCF 2012-2015 par l'identifiant 175, consistant au déploiement et à la généralisation des Tableaux d'Information Multimodale (TIM) sur les lignes B, C, D&R, E&P, L&J, H et N (phase 2), pour un montant 5 480 000,00 € ;

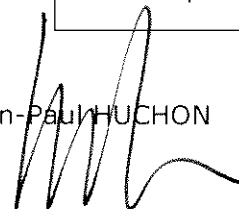
ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer les conventions correspondantes et leurs annexes avec la SNCF ;

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notamment de la mise en jour du plan régional de transport.

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

Accusé de réception en préfecture
0754870097820131211-2013-549-DE
Date de télétransmission : 16/12/2013
Date de réception en préfecture : 16/12/2013

Jean-Paul HUCHON





Mise en œuvre du PQI 2012-2015

CONVENTION DE PARTICIPATION FINANCIERE DU STIF

GENERALISATION TABLEAU d'INFORMATION MULTIMODAL (TIM)

Volet Information Voyageurs : Identifiant PQI 175

Opération référencée : J.2.

Sur AP 2013

Convention

Régissant les rapports

entre Le STIF et la SNCF

Pour la mise en œuvre du Plan Quadriennal d'Investissement 2012-2015
sur le programme d'information Voyageurs du contrat STIF-SNCF

SOMMAIRE

CONVENTION DE PARTICIPATION FINANCIERE DU STIF	1
Convention.....	2
SOMMAIRE	3
Entre,	5
Il est précisé et convenu ce qui suit :	5
ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION	8
ARTICLE 2. DESCRIPTIF DES INVESTISSEMENTS A FINANCER	8
ARTICLE 3. MAITRE D'OUVRAGE DES INVESTISSEMENTS A REALISER	8
ARTICLE 4. ESTIMATION DU COUT OBJECTIF DES INVESTISSEMENTS	8
ARTICLE 5. MODALITES DE FINANCEMENT	9
ARTICLE 6. CALENDRIER OBJECTIF DE REALISATION DU PROGRAMME	9
Objectifs de réalisation	9
Principe de suivi du calendrier	9
Respect des délais de réalisation.....	9
ARTICLE 7. SUIVI DE LA REALISATION DES INVESTISSEMENTS	9
Instance de suivi	9
Suivi des études et travaux par gare sur l'ensemble du réseau	10
Réunions de présentation et de coordination des investissements	10
Concertation avec les communes	10
ARTICLE 8. DISPOSITIF DE MISE EN PLACE ET DE SUIVI DES FINANCEMENTS	11
Affectation des financements STIF	11
Délais de validité des subventions attribuées	11
Suivi du coût effectif de réalisation de l'investissement financé	11
ARTICLE 9. MODALITES DE TRANSMISSION DES APPELS DE FONDS.....	13
Principe de sollicitation des appels de fonds intermédiaires.....	13
Modalités de communication des échéanciers prévisionnels d'appels de fonds.....	13
Pièces justificatives de sollicitation des appels de fonds intermédiaires	13
Pièces relatives au solde de la subvention du STIF	14
ARTICLE 10. MODALITES DE REGLEMENT DES SUBVENTIONS DU STIF	14
Modalités de versement des subventions du STIF.....	14
Modalités de règlement du solde.....	15
Coordonnées bancaires du bénéficiaire	15
ARTICLE 11. DROIT D'INFORMATION ET D'AUDIT DU STIF	15
Accès aux données relatives à la réalisation physique et financière des investissements	15
Droit d'audit du STIF.....	15
ARTICLE 12. PROPRIETE INTELLECTUELLE ET COMMUNICATION DES ETUDES.....	16

Propriété intellectuelle des études	16
Contenu et transmission des études	16
ARTICLE 13. INVARIABILITÉ DES PROJETS APRES MISE EN PLACE DES FINANCEMENTS	17
Modification du contenu du projet pour la réalisation des travaux	17
Démolition ou modification d'affectation des investissements financés	17
ARTICLE 14. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DES INVESTISSEMENTS DU PROGRAMME	17
ARTICLE 15. COMMUNICATION	18
Principes généraux	18
Mise en service des projets	Erreur ! Signet non défini.
ARTICLE 16. TRAITEMENT DES LITIGES	18
ARTICLE 17. DUREE DE LA CONVENTION	19
ARTICLE 18. RESILIATION DE LA CONVENTION.....	19
Liste des gares objet de l'investissement	21
Répartition par gares En Euros	Erreur ! Signet non défini.

Entre,

- Le **Syndicat des Transports d'Ile de France** (STIF) dont le siège est situé 39 bis - 41, rue de Châteaudun à Paris 9ème, numéro de SIRET 287 500 078 00020, représenté par Madame Sophie MOUGARD, en sa qualité de Directrice Générale, agissant en vertu de la délibération n° 2013-xxx du 11 Décembre 2013, dénommé ci après « le STIF ».

- **La Société Nationale des Chemins de fer Français** (SNCF), Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le numéro RCS Bobigny B 552 049 447, dont le siège est situé 2 place aux étoiles 93200 St Denis, représenté par Madame Rachel Picard, Directrice Générale de Gares & Connexions, 16 avenue d'Ivry, 75 013 Paris

Il est précisé et convenu ce qui suit :

Préambule

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

Pour mieux répondre à l'une des attentes majeures des voyageurs, à savoir être informés en temps réel et tout au long de leur trajet sur l'ensemble de l'offre de transport à leur disposition et les éventuelles perturbations, le STIF a approuvé, le 6 juin 2007, son Schéma Directeur de l'Information Voyageur.

Celui-ci s'articule autour de cinq orientations:

1. mettre en valeur l'offre globale de transport,
2. diminuer l'impact des situations perturbées,
3. construire la continuité de service dans les zones d'échanges,
4. tirer le meilleur parti de l'offre dans les zones peu denses,
5. donner une information pour tous et la rendre accessible à tous.

Sa mise en œuvre a déjà donné lieu à la création d'un document de référence - la Charte des Supports et des Contenus de l'Information voyageur validée par le Conseil du STIF du 9 décembre 2009 - et sera, à terme, complétée par un cahier de préconisations spécifiques au volet cartographies ainsi que par une « charte des domaines de responsabilité et des processus d'échange ».

Selon différentes études menées soit par le STIF, soit par les exploitants eux-mêmes, l'information voyageurs arrive dans les 3 premières attentes fondamentales en matière de transport en commun.

Par ailleurs, en matière de déplacement, les points de correspondance entre mode de transport restent un moment de stress auquel est confronté le voyageur (correspondances non assurées entraînent des temps d'attente importants allongeant de fait le temps de parcours global - ligne en correspondance perturbée ne permettant pas au voyageur de modifier son parcours)

Proposer aux voyageurs de l'information sur les autres modes de transport en correspondance directement dans les espaces d'échange peut contribuer à limiter les aléas et ainsi améliorer la chaîne de déplacement de bout en bout.

Sous l'impulsion du STIF, la SNCF propose de déployer dans certaines gares des écrans d'information diffusant les prochains départs en temps réel des autres lignes de transport en correspondance.

Ces écrans situés principalement dans les flux de voyageurs sortant des espaces SNCF peuvent inciter les voyageurs à se rendre directement en gare routière pour une correspondance sans couture, ou bien patienter dans les espaces d'échange SNCF présentant plus de services que certaines petites gares routières (salle d'attente, commerces, ...). Enfin en cas de situation perturbée sur une ligne en correspondances, le voyageur pourra rapidement décider dès la sortie de son train de la meilleure stratégie d'itinéraires en fonction des possibilités lui étant affichées.

Suivant la configuration de certaines gares, un ou plusieurs écrans seront nécessaire afin d'orienter au mieux le client vers la bonne sortie (cas des pôles disposant de plusieurs gares routières)

Dans ce cadre, le STIF a défini un schéma directeur de l'information temps réel qui vise à faciliter les échanges de données temps réel entre transporteurs.

Ce schéma directeur est constitué de 2 étapes :

1. Mise en place de relais « producteur d'information » par les transporteurs (SNCF, RATP, Kéolis, Veolia-Transdev et le STIF pour les transporteurs Indépendants). Les transporteurs s'échangent une à une les données
2. Mise en place d'un relais unique Ile de France par le STIF. Les données sont échangées via le relais unique : les transporteurs enrichissent le relais de leurs données et Interrogent le relais pour obtenir celles des autres transporteurs.

La 1ère étape du schéma directeur est demandée pour mi 2014.

En parallèle, la SNCF réalise un logiciel TIPI permettant la diffusion de l'information voyageurs en gare sur des écrans PIGD (Panneaux d'information des Gares Desservies) et la possibilité de faire des écrans TIM (Tableaux d'information Multimodale). TIPI s'appuiera sur les étapes 1 et 2 du schéma directeur.

Certains transporteurs disposent déjà de leurs données au format SIRI.

Dans le cadre d'une première expérimentation réalisée, la SNCF exploite ces données pour alimenter des TIM avec un logiciel expérimental sur 3 gares : Achères Ville, Rambouillet et Massy-Verrière.

Afin de mettre à disposition des voyageurs de l'information multimodale sans attendre la mise en place du relais SIRI, la SNCF souhaite poursuivre ses déploiements en 2 étapes :

1. Première étape d'expérimentations complémentaires : déploiement de TIM sur 17 gares en plus des 3 sites existants. Ces TIM sont alimentés par un logiciel « expérimental » qui récupère les données directement auprès des transporteurs au format SIRI profil IDF.
2. Deuxième étape : poursuite du déploiement des TIM sur 125 gares dont tous les pôles de première catégorie du POU. Les TIM seront alimentés par l'outil TIPI qui récupèrera les données sur le relais SIRI de la SNCF.

L'investissement relatif à la présente convention de financement traite du déploiement de 236 écrans d'information multimodale dans 125 gares d'Ile de France correspondant à la deuxième étape de généralisation.

Concernant le nombre d'écrans à déployer gare par gare, la SNCF s'engage à prendre dans les projets les mesures conservatoires nécessaires, c'est-à-dire pour les aspects les plus dimensionnant des équipements des TIM :

- prendre en compte la réservation d'emplacements pour l'implantation de TIM supplémentaires, si nécessaire, à l'issue de l'étude d'implantation ;
- Concevoir les Installations de distribution d'énergie avec une capacité d'évolution en vue d'écrans supplémentaires ;
- Concevoir les Installations de transmission d'information vers les écrans avec une capacité d'évolution pour gérer des écrans supplémentaires ;

Par ailleurs, la SNCF s'engage à ce que le remplacement des équipements d'information voyageurs se fasse avec des niveaux de service et de qualité au moins égaux à ceux actuels. Ces supports d'information dynamique répondent aux prescriptions du SDIV.

Le Conseil du STIF dans sa séance du 11 Décembre 2013 a approuvé le projet présenté.

La présente convention a pour objet de déterminer les obligations réciproques des deux parties concernant la participation du STIF au financement de l'opération de la généralisation des tableaux d'information multimodale (TIM).

-

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet la mise en place de financements et le suivi des investissements prévus au programme « information Voyageurs » du PQI concernant **la généralisation des Tableaux d'Information Multimodale (TIM)** et de déterminer les obligations de chacune des deux parties.

ARTICLE 2. DESCRIPTIF DES INVESTISSEMENTS A FINANCER

La présente convention concerne les investissements du sous-programme du PQI «TIPI – Affichage Tableau d'information Multimodal (TIM)».

La liste des gares concernées figure en annexe 1

Cet investissement est référencé par la SNCF : ID n°175

ARTICLE 3. MAITRE D'OUVRAGE DES INVESTISSEMENTS A REALISER

La SNCF est maître d'ouvrage de l'investissement de ce sous-programme.

La SNCF exerce sa responsabilité de maître d'ouvrage, conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP. A ce titre, elle est notamment responsable, avec la maîtrise d'œuvre, de la conception de ces investissements, et de leur exploitation après mise en service.

La SNCF s'engage à assurer une coordination étroite de la réalisation des investissements avec RFF, propriétaire des quais et de leurs accès, notamment:

- pour tout ce qui relève de la sécurité
- pour la conception détaillée des aménagements à réaliser et l'organisation des travaux correspondants, afin de prendre en compte l'ensemble des impacts sur le service aux voyageurs (caractéristiques et dimensionnement des équipements, gestion des flux de voyageurs, information des voyageurs en phase chantier...), ainsi que les projets coups partis ou en cours d'études sur les gares
- pour la définition et la programmation des travaux à réaliser sur les gares et leur articulation avec des travaux d'une autre nature à réaliser sur les infrastructures ferroviaires

ARTICLE 4. ESTIMATION DU COUT OBJECTIF DES INVESTISSEMENTS

Le montant de cet investissement, tel que mentionné dans l'article 2, est exprimé en euros hors taxes. Il correspond au total des unités programmées par la SNCF dans le PQI 2012-2015.

Il est exprimé, en euros courants, et comprend les frais de MOA/MOE (à hauteur de 3 % / 16%), ainsi qu'une provision pour aléas de 10%.

L'estimation prévisionnelle de ces montants, en euros courants, depuis les études jusqu'à la mise en service des **Tableaux d'Information Multimodale (TIM)** a été évaluée et validée par la SNCF, sur la base de 125 gares à hauteur de 5 480 000,00 €.

Les financements mis en place par le STIF par la présente convention sont relatifs aux études et aux travaux décrits dans la présente convention et ses annexes.

ARTICLE 5. MODALITES DE FINANCEMENT

Plan de financement du programme et participation du STIF au financement

Conformément au PQI du contrat 2012-2015, le financement de cet investissement est assuré à 100% par le STIF.

Le montant maximal de financement du STIF à cet investissement s'élève à un montant non actualisable et non révisable de 5 480 000,00 €.

ARTICLE 6. CALENDRIER OBJECTIF DE REALISATION DU PROGRAMME

Objectifs de réalisation

Les objectifs de réalisation des investissements inscrits au PQI sont ceux définis à l'article 75-1 du contrat STIF - SNCF.

Le calendrier prévisionnel est précisé en annexe 2. Il est mis à jour et est présenté au moins à chaque comité de programme par la SNCF au STIF dans sa version initiale et dans une version mise à jour régulièrement selon la réalisation de ces investissements.

Principe de suivi du calendrier

La programmation des travaux de cet investissement doit être régulièrement affinée et optimisée par la SNCF conformément à l'article 75 du contrat STIF – SNCF.

Respect des délais de réalisation

Le respect des délais de réalisation fait l'objet du mécanisme d'incitation financière décrit à l'article 76 du contrat STIF – SNCF et qui s'appuie sur le calendrier d'étude de l'article 6.1.

ARTICLE 7. SUIVI DE LA REALISATION DES INVESTISSEMENTS

Instance de suivi

Les parties conviennent d'assurer un suivi de la mise en œuvre de ces investissements, de la notification de la présente convention jusqu'à la clôture administrative de l'ensemble des financements liés à cette convention, dans le cadre du « comité de programme information Voyageurs » prévu dans le contrat STIF-SNCF 2012-2015 (art. 75-2).

Pour mémoire, le comité de programme « Information Voyageurs » a pour objet :

- de définir plus précisément le contenu, des programmes du PQI et leur déploiement sur les réseaux, d'orienter et de suivre la réalisation des projets,
- de suivre les difficultés rencontrées,
- d'examiner des adaptations éventuelles des investissements,
- de mettre en place un suivi physique de la réalisation du programme, en actualisant notamment le tableau de bord des calendriers prévisionnels des sous programmes,
- de mettre en place un suivi financier de la réalisation des investissements du programme information Voyageurs.

Le comité de programme information Voyageurs est composé de la SNCF et du STIF et se réunit en tant que de besoin, au moins deux fois par an, en amont des CSPQI. Il peut associer les prestataires extérieurs missionnés par une ou plusieurs des parties pour effectuer les études ou coordonner la réalisation et le suivi du programme.

Les ordres du jour du comité de programme sont établis en accord entre la SNCF et le STIF et les documents d'études permettant une instruction du STIF sont transmis par la SNCF au moins 6 jours ouvrables avant la tenue du comité. Les parties peuvent différer la tenue d'un comité de programme ou l'examen de dossiers à ces comités si les éléments de présentation attendus sont incomplets ou sont reçus trop tardivement.

Les points nécessitant des prises de décision de l'instance supérieure (CA ou CQS) font l'objet d'analyses synthétiques argumentées et d'éléments d'évaluation sur les impacts significatifs potentiels (réglementaires, techniques, financiers, calendaires ...). Ces éléments sont présentés par la SNCF et transmis en amont de la tenue de cette instance.

Chaque comité de programme fait l'objet d'un compte-rendu proposé par la SNCF. Ce compte rendu est diffusé aux parties avant les comités de programme et les comités de suivi du PQI suivants, après avoir été validé par chacune d'entre elles.

Suivi des études et travaux par gare sur l'ensemble du réseau

Le suivi des études et travaux relatifs à ces investissements est effectué par la SNCF, à partir notamment d'un tableau de bord sur l'ensemble des gares, mis à jour trimestriellement par la SNCF. Il précise notamment le calendrier prévisionnel des différentes phases de réalisation des études et travaux ainsi que les coûts. (Selon le formalisme de l'annexe 2)

Réunions de présentation et de coordination des investissements

Des réunions de présentation et de coordination des investissements sont organisées en tant que de besoin entre les parties, à l'initiative de la SNCF ou du STIF. Elles ont pour principales fonctions :

- de stabiliser les éléments fonctionnels des investissements, et ce avant ou au cours des AVP, plus particulièrement quand des options nécessitent d'être examinées
- de coordonner la réalisation de ces investissements avec d'autres investissements programmés ou en cours sur les gares concernées

Concertation avec les communes

La concertation avec les communes au cours de la phase de conception des investissements, est assurée en cas de besoin par la SNCF, qui peut associer le STIF si nécessaire.

Dans le cas où l'investissement présenté par la SNCF fait l'objet d'un blocage, la SNCF informe le STIF en comité de programme.

ARTICLE 8. DISPOSITIF DE MISE EN PLACE ET DE SUIVI DES FINANCEMENTS

Affectation des financements STIF

Conformément aux dispositions de financement décrites aux articles 4 et 5 une subvention de 5,48 M€ est attribuée par le STIF à la SNCF.

Le comité de suivi du PQI (CSPQI) prévu dans le contrat STIF – SNCF 2012-2015 peut autoriser une réorientation des investissements prévus par la subvention du STIF, sous réserve d'un examen préalable en Comité de Programme.

Dans tous les cas, le montant de la subvention du STIF est maximal, non actualisable et non révisable. Il a été établi sur la base du coût objectif tel qu'indiqué dans l'article 4 et énoncé ci-après, et s'attachera à respecter les échéanciers types de demande de subvention prévus dans le contrat STIF – SNCF et détaillés en annexe.

L'attribution de la subvention du STIF est notifiée à la SNCF, en sa qualité de maître d'ouvrage tel que précisé à l'article 3, par l'envoi d'un exemplaire original de la présente convention signée par les parties.

Délais de validité des subventions attribuées

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier révisé par le Conseil du STIF du 7 décembre 2011:

- la SNCF dispose d'un délai de deux ans, à compter de la notification de la présente convention par le STIF, pour démarrer les travaux. Au delà, ladite subvention devient caduque et est annulée. Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision de la directrice générale du STIF si la SNCF établit, avant l'expiration du délai de deux ans, que les retards dans le démarrage de l'investissement concerné ne lui sont pas imputables.
- la SNCF doit systématiquement informer le STIF du commencement d'exécution des travaux dans les différentes gares concernées par ces investissements
- à compter de la date de demande du premier acompte, la SNCF dispose d'un délai de 4 ans pour présenter le solde de l'opération.

Suivi du coût effectif de réalisation de l'investissement financé

Dispositif général de suivi du coût prévisionnel final de l'investissement

L'avancement plus détaillé des études et l'achèvement de travaux sur un nombre croissant d'unités permet d'affiner progressivement la prévision de coût final de réalisation. La traçabilité du coût final par rapport au coût objectif est formalisée de la façon suivante :

- à chaque comité de programme, le coût prévisionnel final de l'investissement financé est présenté par la SNCF en sa qualité de maître d'ouvrage, en distinguant :
 - D'une part les différents appels de fonds réalisés et les montants versés par le STIF sur l'investissement considéré,
 - D'autre part, l'avancement des projets financés par gare et leur coût prévisionnel réactualisé au vu des dépenses réellement encourues :
 - les projets dont les travaux ont été achevés et dont le coût final est connu
 - les projets dont les travaux sont en cours de lancement ou de réalisation (coût connu des études PRO)

-
- les projets faisant l'objet d'études AVP seulement
 - les projets faisant l'objet d'études préliminaires seulement ou d'AVP comportant encore à ce stade des options pouvant avoir un impact financier significatif
 - les autres projets qui n'ont pas encore fait l'objet d'études préliminaires.
- Sur chacune des catégories de cette liste, le coût des études réalisées est détaillé suivant la phase correspondante (EP/AVP/PRO...).

Analyse des écarts entre le coût objectif initial et le cout final prévisionnel de réalisation

S'il apparaît un dépassement prévisible du coût objectif initial indiqué dans l'article 4 par investissement, la SNCF en informe le STIF, en indiquant notamment le montant du dépassement prévu et l'impact possible de ce dépassement sur la réalisation de l'investissement financé.

Pour chacun des investissements, les écarts font l'objet d'une analyse globale et synthétique qui permet de décrire les principaux postes de dépassements ou d'économies de coûts. Cette analyse distingue notamment les postes suivants :

- évolution des fonctionnalités
- contraintes techniques lourdes, exceptionnelles et non prévisibles qui ne peuvent être couvertes par les provisions courantes pour risques, aléas courants et petits postes non valorisables
- contraintes réglementaires mises à jours en cours d'études
- autres motifs

L'analyse des écarts est présentée au comité de programme.

Principe de traitement des écarts

Dans le cas d'un dépassement prévisionnel du coût objectif initial d'un investissement, la SNCF présente au comité de programme les mesures de toutes natures pouvant être mises en œuvre pour qu'à échéance de la convention, le coût prévisionnel final global des investissements ne dépasse pas son coût objectif initial global tel qu'indiqué dans l'article 4.

Ces mesures doivent permettre de trouver des économies par des solutions techniques particulières ou des modifications de programmes, sans dénaturer pour autant les objectifs et fonctionnalités attendues des investissements financés

S'il apparaît, après validation de ces mesures correctives par le comité de programme, que les subventions octroyées par le STIF et le financement équivalent apporté par la SNCF ne permettent pas de couvrir les dépenses prévisionnelles réajustées pour la réalisation de l'investissement en surcoût, la SNCF informe le comité de programme des conséquences possibles sur les projets restants à réaliser.

La SNCF et le STIF examinent dans ce cas les différents scénarios dans lesquels l'achèvement de la mise en œuvre du sous programme peut être proposé sans subvention supplémentaire du STIF.

—

ARTICLE 9. MODALITES DE TRANSMISSION DES APPELS DE FONDS

La SNCF effectue les appels de fonds auprès du STIF et en conformité avec les principes de financement de l'article 5, au fur et à mesure de l'avancement de réalisation des études et travaux correspondants.

Principe de sollicitation des appels de fonds intermédiaires

Les montants des appels de fonds prévisionnels sont déterminés sur la base d'études préliminaires.

Les appels de fonds intermédiaires pourront être effectués aux échéances ci-après :

- Pour les études préliminaires, AVP, PRO : à 100% de réalisation ;
- Pour la phase REA : au prorata de l'avancement des travaux.

Le montant cumulé des appels de fonds intermédiaires ne pourra pas excéder 90% du montant total de la subvention accordée par le STIF.

Modalités de communication des échéanciers prévisionnels d'appels de fonds

L'échéancier prévisionnel des appels de fonds de la SNCF est joint en annexe 3 à la présente convention.

La SNCF transmet au STIF l'actualisation de ses prévisions d'appels de fonds selon les échéanciers suivants :

- Prévisions d'appels de fonds annuels : une fois par an fin octobre de l'année n pour les prévisions d'appels de fonds actualisées (échéances et montants) pour l'année n+1

Les prévisions d'appels de fonds de la SNCF sont exprimées en euros courant et présentent les éléments ci-après, pour la période concernée:

- Total des fonds demandés sur l'ensemble des travaux et études financés
- Ventilation des fonds demandés pour l'investissement décrit aux articles 4 et 5, comparés aux subventions déjà sollicitées, accordées et déjà payées par le STIF sur ces travaux et études.

Pièces justificatives de sollicitation des appels de fonds intermédiaires

Les appels de fonds relatifs aux paiements intermédiaires présentent les pièces ci-après, pour chaque investissement :

1. Un appel de fond signé par le représentant légal de la SNCF précisant, en référence
 - Référence de la subvention à indiquer sur l'appel de fonds : J.2.108.
 - le montant de l'appel de fonds.
2. En annexe, un tableau de bord par gare récapitulatif de l'avancement des projets de la ligne d'investissement du PQI, précisant :
 - L'état d'avancement des EP, AVP, PRO et l'avancement de la phase REA en pourcentage de réalisation
 - le montant du coût objectif de l'investissement

-
- le montant de la subvention correspondante attribuée par le STIF en euros courants
 - le montant de subvention déjà versé par le STIF
 - le montant des fonds appelés dans cette demande auprès du STIF et la phase des études (EP, AVP et PRO) ou travaux (REA) auxquelles elle se rattache ;
 - le montant du coût final de réalisation prévisionnel réactualisé la date de démarrage des travaux.

Ce tableau de bord récapitulatif est présenté selon le formalisme prévu en annexe 4.

Les appels de fonds intermédiaires de la SNCF sont effectués auprès du STIF au plus tard les 15 février et 15 octobre de chaque année.

Pièces relatives au solde de la subvention du STIF

A l'achèvement des travaux, la demande de solde de la subvention du STIF pour cet investissement, conformément à l'article 4, s'effectue selon les modalités définies dans l'article 10.2, la SNCF adresse au STIF un état de solde comportant les pièces suivantes:

- l'avis d'achèvement des travaux, sans réserve, daté, établi par la SNCF
- la communication de la date de mise en service des travaux par gare
- l'état récapitulatif des dépenses acquittées par ligne d'investissement et par années civiles, sur toute la durée de la convention.

Cet état récapitulatif des dépenses est exprimé en euros courants HT, et visé par le représentant légal de la SNCF. ,

- La liste des dépenses acquittées sur toute la durée de la convention, en version papier et en version électronique (tableur), présentant la liste des factures acquittées avec le détail suivant pour chaque facture :
 - Le numéro de facture,
 - L'objet de la facture
 - Le montant HT
 - La date de paiement
 - L'investissement concerné (préciser, le cas échéant si dépense affectée à plusieurs investissements)
- le montant du solde à verser par le STIF ou le trop-perçu à reverser par la SNCF au STIF, au vu de l'état récapitulatif des dépenses.

ARTICLE 10. MODALITES DE REGLEMENT DES SUBVENTIONS DU STIF

Modalités de versement des subventions du STIF

Le versement des montants de subventions appelés doit être effectué dans un délai de 45 jours à compter de la date d'émission des appels de fonds, sous réserve du respect des articles 8 et 9 de la présente convention.

En cas de réception incomplète des pièces justificatives, le STIF en informe la SNCF dans les meilleurs délais. Toute demande de complément par le STIF vient proroger le délai de paiement.

En cas d'irrecevabilité, le maître d'ouvrage doit présenter un nouvel appel de fonds.

Modalités de règlement du solde

Si le coût définitif de réalisation des investissements est inférieur à l'estimation sur la base de laquelle la subvention du STIF a été accordée, le montant de la subvention du STIF est alors ajusté, à hauteur de son prorata de cofinancement (précisé à l'article 5), au vu des dépenses acquittées présentées dans l'Etat de solde de la SNCF et acceptées par le STIF.

- *Cas n°1 : la SNCF doit reverser au STIF le montant trop-perçu*

Dans le cas où le montant versé par le STIF à la SNCF est supérieur au montant définitif de la subvention du STIF, la SNCF reverse spontanément au STIF le montant du trop-perçu au vu de l'Etat de solde dans un délai maximal de 6 mois à compter du versement du solde.

- *Cas n° 2 : le STIF doit verser un solde à la SNCF*

Dans le cas où le montant versé par le STIF à la SNCF est inférieur au montant définitif de la subvention du STIF aux travaux, le STIF procède au versement du solde dû à la SNCF selon les principes généraux définis dans l'article 9.1 et sur présentation de l'Etat de solde visé à l'article 8.4 ci-avant.

Coordonnées bancaires du bénéficiaire

Le versement des paiements est effectué par virement bancaire portant numéros de référence de l'appel de fonds correspondant (numéro porté dans le libellé du virement) à :

Bénéficiaire	Etablissement Agence	Titulaire du Compte	Code Etablissement	Code Guichet	N° de compte	Clé RIB
SNCF	Agence Centrale de la Banque de France à Paris		30001	00064	00000062417	31

IBAN : FR76 3000 1000 6400 0000 6247 131

ARTICLE 11. DROIT D'INFORMATION ET D'AUDIT DU STIF

Accès aux données relatives à la réalisation physique et financière des investissements

A la demande du STIF, la SNCF prend les dispositions nécessaires pour assurer une transmission dans un délai de 30 jours ouvrables de toutes pièces justificatives complémentaires sollicitées, financières comme techniques. Cette transmission peut se faire sous forme d'un accès informatique aux documents ponctuel ou permanent, ou d'une transmission des documents sous forme papier.

Droit d'audit du STIF

Le STIF dispose d'un droit d'audit et de contrôle se rapportant à l'exécution de la présente convention, qu'il exerce soit directement, soit par l'intermédiaire d'un ou de plusieurs organismes extérieurs qu'il mandate à cet effet.

Ce droit d'audit vise à assurer au STIF de la bonne exécution par la SNCF des investissements objets de la présente convention. Il consiste à vérifier, sur pièces et éventuellement sur place, les documents et informations attestant que les financements

accordés par le STIF sont exécutés conformément aux principes énoncés dans la présente convention et dans les études ayant servi de base à l'octroi des subventions.

Ce droit vise également à permettre au STIF de s'assurer de l'étanchéité entre les financements mis en place pour la réalisation du programme aménagement des gares, et le financement d'autres investissements sur les mêmes gares de ce programme.

Au vu des résultats de l'audit, le STIF peut demander à la SNCF d'apporter des éléments complémentaires. Si les résultats de l'audit et les éléments complémentaires ne permettent pas d'attester la bonne exécution du programme par la SNCF, il peut être procédé, sur demande formulée officiellement par le STIF, au reversement des subventions payées.

Compte tenu du caractère stratégique des informations relatives aux données financières, le droit d'audit en matière financière s'exerce par l'intermédiaire d'agents du STIF accrédités ou d'organismes extérieurs mandatés par le STIF. Le STIF s'engage à communiquer à la SNCF la liste des auditeurs internes accrédités à cet effet et à les prévenir de toute modification de ladite liste.

Les parties s'engagent notamment à conserver la confidentialité des données, informations et documents auxquels les auditeurs ont eu accès lors de ces contrôles et audits durant la période de validité de la convention.

Si les éléments fournis par la SNCF ne permettent pas de garantir un audit ou si les constats d'audit ne permettent pas d'attester la bonne exécution du programme par la SNCF, le STIF se réserve la possibilité de suspendre ses paiements ou de modifier le montant de ses versements.

ARTICLE 12. PROPRIETE INTELLECTUELLE ET COMMUNICATION DES ETUDES

Propriété intellectuelle des études

Les études produites dans le cadre de cette convention sont et restent la propriété exclusive de la SNCF.

Le STIF a toute latitude pour utiliser, dans le cadre de ses missions, les éléments de ces études permettant de présenter le contenu fonctionnel, la nature des travaux envisagés et le coût prévisionnel des investissements étudiés ou réalisés. Toute autre utilisation est subordonnée à l'accord préalable de la SNCF.

Le STIF s'engage à prendre toutes les précautions et mesures nécessaires afin d'assurer la confidentialité et d'empêcher la diffusion des éléments d'études et tableaux de bord communiqués par la SNCF autres que ceux nécessaires à la présentation générale des investissements.

Contenu et transmission des études

La SNCF communique au STIF, les études DI, AVP et/ou PRO au format informatique au moins, dans un délai maximum de 10 jours à compter de leur validation par la SNCF.

Les documents d'études produits par la SNCF comprennent, a minima, pour chaque gare:

- un plan d'ensemble de la gare indiquant où sont les unités à remplacer
- les principales caractéristiques et fonctionnement des équipements
- un explicatif des travaux à effectuer exprimé en programme fonctionnel lié au service voyageur (nature des modifications apportées à la gare du point de vue des voyageurs)
- un chiffrage estimatif des travaux envisagés

-
- des informations nécessaires à la justification des choix techniques effectués
 - le calendrier prévisionnel

La SNCF s'engage en outre à répondre sous 15 jours ouvrés à toute demande de précision du STIF sur ces études, à l'exception des informations qui relèvent de son savoir faire industriel.

Les documents transmis au STIF font l'objet des engagements de confidentialité mentionnés dans l'article 12.

ARTICLE 13. INVARIABILITÉ DES PROJETS APRES MISE EN PLACE DES FINANCEMENTS

Modification du contenu du projet pour la réalisation des travaux

Si une modification substantielle d'un projet apparaît nécessaire après la mise en place de son financement, la SNCF présente au comité de programme dans les meilleurs délais la demande de modification, en précisant l'impact de cette modification sur le contenu du projet, son calendrier de réalisation et son coût.

Aucune modification substantielle non autorisée expressément par le STIF ne peut être apportée au contenu du projet une fois celui-ci précisément défini par les deux parties et à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention.

S'il est constaté que le projet réalisé n'est pas conforme à celui décrit dans l'AVP ou dans le projet modifié après acceptation expresse du STIF, la SNCF devra procéder aux adaptations nécessaires, ou reverser au STIF la subvention perçue pour le programme de travaux modifié substantiellement. Le versement du solde sera dans ce cas suspendu.

Si au terme du délai fixé par le STIF, les adaptations demandées n'ont pas été réalisées, aucun nouveau paiement ne sera effectué par le STIF sur les autres gares du programme tant que les adaptations attendues n'auront pas été effectuées.

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

Démolition ou modification d'affectation des investissements financés

En cas de démolition ou de modification d'affectation des investissements réalisés dans le cadre de la présente convention, la SNCF en informe préalablement le STIF par lettre recommandée avec accusé de réception six mois avant la démolition ou la modification.

Dans cette hypothèse, ce sujet est porté en comité de suivi du PQI qui décidera de la reconstitution des fonctionnalités initialement prévues ou du reversement de la subvention perçue. Dans ce second cas de figure la subvention perçue par la SNCF est alors reversée au STIF au prorata de la durée d'amortissement non exécutée.

Le cas échéant les reconstitutions intégreront les éventuelles évolutions réglementaires intervenues depuis, et elles ne pourront pas faire l'objet de nouvelles subventions au titre du PQI au cours de la période d'amortissement des aménagements considérés

ARTICLE 14. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DES INVESTISSEMENTS DU PROGRAMME

Un bilan synthétique des aménagements réalisés et de leur coût final, est effectué par la SNCF dans un délai de 10 mois maximum après la réception des travaux de l'ensemble de l'investissement considéré (achèvement de la réalisation des financements). Ce bilan est communiqué au STIF.

Le bilan comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant notamment le descriptif des travaux réalisés et retraçant l'évolution éventuelle du coût d'objectif et des principales décisions,
- le récapitulatif des subventions attribuées,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres),
- le récapitulatif des dépenses comptabilisées à la date de réalisation du bilan établi sur la base des décomptes généraux définitifs des marchés lorsqu'ils existent,
- le calcul et la justification de l'état du solde par rapport aux dépenses comptabilisées (celui ci représentant la différence entre les dépenses comptabilisées par la SNCF à la date de réalisation du bilan et les versements comptabilisés),
- la nature et l'estimation des dépenses prévisionnelles totales restant à comptabiliser (contentieux, réclamations d'entreprise, finitions, garanties des aménagements paysagers),
- un état des éventuelles suggestions de compléments d'aménagement le concernant consécutives à la mise en service de l'opération.

ARTICLE 15. COMMUNICATION

Principes généraux

La SNCF s'engage à :

- afficher dans toute communication ou information relative à cet investissement, au niveau régional comme local, la clé de financement relative au programme dans son ensemble (100% STIF)
- associer le STIF à la validation des documents
- faire figurer le logotype du STIF sur tout acte d'information concernant les projets, y compris sur l'implantation de la signalétique de chantier

La mise à jour, le renouvellement, ou les modifications mineures de documents existants ne nécessitent pas la validation du STIF. Les informations ponctuelles de service aux voyageurs, notamment les travaux en gare ou la mise en place de services de substitution n'impliquent pas une validation du STIF, ni la présence de son logo.

S'il est constaté sur un support d'étude, de communication, ou de chantier, l'affichage d'une clé de financement autre que celle de la présente convention, le STIF suspendra le règlement des appels de fonds dans l'attente d'une rectification des supports communiqués. Les rectifications à apporter seront dans ce cas financées par la SNCF.

ARTICLE 16. TRAITEMENT DES LITIGES

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

—

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

ARTICLE 17. DUREE DE LA CONVENTION

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

Sans préjudice des dispositions des articles 13 et 18, la convention prend fin 20 ans après la mise en service du dernier équipement.

La durée de validité de la subvention est encadrée par les dispositions de l'article 8.2.

ARTICLE 18. RESILIATION DE LA CONVENTION

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par l'autre partie d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation du programme.

La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

- si dans ce délai les obligations citées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution,
- si l'inexécution des prestations requises est consécutive à un cas de force majeure.

Jusqu'à l'expiration du délai de préavis défini ci-dessus, les parties s'engagent au strict respect des obligations que leur assigne la présente convention.

En cas de résiliation de la présente convention, un relevé final des dépenses acquittées par la SNCF dans le cadre de la présente convention sera établi. Dans un délai de 30 jours à compter de la date de résiliation, la SNCF transmet au STIF les pièces justificatives relatives au solde de l'opération précisées à l'article 9.4. Le règlement du solde sera effectué dans les conditions précisées à l'article 10.2 de la présente.

Dans tous les cas, le STIF s'engage à rembourser au bénéficiaire, sur la base d'un décompte général définitif, et au prorata de sa participation, les dépenses acquittées jusqu'à la date de la résiliation ainsi que des dépenses de travaux et d'études nécessaires à établir une situation à caractère définitif.

Article 19. MODIFICATION

Toute modification de la présente convention à l'exception des références bancaires et des domiciliations de factures, donne lieu à l'établissement d'un avenant à la présente convention.

Fait à Paris, le

En deux exemplaires originaux.

Pour SNCF,		Pour le Syndicat des Transports d'Ile-de-France,
La Directrice de Gare et Connexions		La Directrice Générale du STIF
Date et signature		Date et signature
Rachel PICARD		Sophie MOUGARD

ANNEXE 1

Liste des gares objet de l'investissement

Gare	Ligne	Phase	Échéance cible	Nombre d'écrans TIM	Nb lignes bus	Exploitants
Villeneuve Saint-Georges	D	Phase 1	nov-14	3	12 + 3 Noctilien	Kéolis, Transdev, SNCF
Evry- Courcouronnes	D	Phase 1	nov-14	4	19 + 2 Noctilien	Kéolis, Transdev, Optile, SNCF
Grigny centre	D	Phase 1	nov-14	1	3 + 2 Noctilien	Kéolis, DM (Optile), SNCF
Savigny le Temple	D	Phase 1	nov-14	2	11 + 1 Noctilien	Transdev, SNCF
Combs la Ville	D	Phase 1	nov-14	2	8 + 2 Noctilien	Transdev, SNCF
Boussy St Antoine	D	Phase 1	nov-14	2	4 + 1 Noctilien	Transdev, SNCF
Montgeron	D	Phase 1	nov-14	2	6 + 1 Noctilien	Transdev, Kéolis, SNCF
Brunoy	D	Phase 1	nov-14	2	9 + 1 Noctilien	Transdev, optile, SNCF
Corbeil-Essonne	D	Phase 1	nov-14	2	Tzen 1 + 9 + 2 Noctilien	Transdev, Keolis, Optile, SNCF
Lieusaint - Moissy	D	Phase 1	nov-14	2	Tzen 1 + 17 + 1 Noctilien	Transdev, SNCF
Melun	D	Phase 1	nov-14	2	25 + 1 Noctilien	Transdev, Optile, SNCF
Fontainebleau	R	Phase 1	nov-14	3	16	Transdev (11), Optile (5)
Saint-Cyr l'école	N	Phase 1	nov-14	2	9 + 1 Noctilien	Kéolis, SNCF
Houdan	N	Phase 1	nov-14	1	6	Transdev
Aulnay-sous-Bois	B	Phase 1	nov-14	1	15 + 1 Noctilien	Kéolis, Transdev, RATP, SNCF
Sevran Livry	B	Phase 1	nov-14	1	6 + 2 Noctilien	Keolis, Transdev, RATP, SNCF
Villepinte	B	Phase 1	nov-14	3	5	Transdev
Le Parc des Expositions	B	Phase 1	nov-14	2	7	Keolis, Transdev, RATP
Houilles - Carrières sur Seine	J	Phase 1	nov-14	2	6 + 1 Noctilien	Transdev, SNCF
Les Mureaux	J	Phase 1	nov-14	4	27 + 1 Noctilien	RATP, Transdev, SNCF
Sartrouville	L	Phase 1	nov-14	2	9 + 1 Noctilien	RATP, Transdev, Optile, SNCF
Maisons Laffitte	L	Phase 1	nov-14	1	4 + 1 Noctilien	Transdev, RATP, SNCF
St Michel sur Orge	C	Phase 1	nov-14	2	5 + 1 Noctilien	Optile, SNCF
Lagny-Thorigny	P	Phase 1	nov-14	3	6	Transdev
Le Chenay-Gagny	E	Phase 1	nov-14	2	3	Transdev, RATP
Versailles Rive Gauche	C	Phase 1	nov-14	3	22 + 3 nuits / Noctilien	Keolis, RATP, Optile, SNCF
Versailles Chantiers	C	Phase 1	nov-14	2	19 + 3 nuit/Noctilien	Kéolis, Optile, SNCF
Villeparisis	B	Phase 1	nov-14	2	10+ 1 nuit	Kéolis
Val Argenteuil	J	Phase 1	nov-14	2	4	Transdev, RATP
Stade de France	D	Phase 1	nov-14	1	3	RATP
La Plaine Stade de France	B	Phase 1	nov-14	1	6	RATP
Le Bourget	B	Phase 1	nov-14	1	5 + 1 Noctilien	RATP, Transdev
La Courneuve Aubervilliers	B	Phase 1	nov-14	2	4 + 1 Noctilien	RATP
Colombes	J	Phase 1	nov-14	2	5	RATP
Ivry	C	Phase 1	nov-14	2	2 + 1 Noctilien	RATP, SNCF
Vitry	C	Phase 1	nov-14	3	2 + 1 Noctilien	RATP, SNCF
Choisy le roi	C	Phase 1	nov-14	1	9 + 1 Noctilien	RATP, Keolis, SNCF
Bondy	E	Phase 1	nov-14	1	4	RATP, Transdev
Val de Fontenay	E	Phase 1	nov-14	2	7 + 2 Noctilien	Transdev, RATP, SNCF
Pantin	E	Phase 1	nov-14	1	4 + 3 noctilien	RATP, SNCF

ANNEXE 1

Gare	Ligne	Phase	Échéance cible	Nombre d'écrans TIM	Nb lignes bus	Exploitants
Moret Veneux	R	Phase 2	sept-15	2	4	Transdev
Montfort	N	Phase 2	sept-15	1	8	Transdev
St Ouen L'Aumone Liesse	H	Phase 2	sept-15	2	5 + 1 Noctilien	Optile, SNCF
Cergy Préfecture	L	Phase 2	sept-15	2	33 + 2 Noctilien	Optile, RATP, Transdev, SNCF
Cergy Le Haut	L	Phase 2	sept-15	2	8 + 1 Noctilien	Optile, Transdev, SNCF
Neuville	J	Phase 2	sept-15	2	8 + 1 Noctilien	Optile, Transdev, RATP, SNCF
Vigneux S/ Seine	D	Phase 2	sept-15	4	10 + 1 Noctilien	Kéolis, SNCF
Garges - Sarcelles	D	Phase 2	sept-15	1	10 + 1 Noctilien	Kéolis, RATP
Pierrefitte Stains	D	Phase 2	sept-15	3	4 + 1 Noctilien	RATP
Paris Gare de Lyon	D	Phase 2	sept-15	1	8 + 13 Noctilien	RATP, SNCF
Maison Alfort	D	Phase 2	sept-15	4	4 + 2 Noctilien	RATP, SNCF
Paris Nord	H	Phase 2	sept-15	2	12 + 3 Noctilien	RATP, SNCF
Epinay - Villetaneuse	H	Phase 2	sept-15	2	5 + 1 Noctilien	Transdev, RATP
Ermont - Eaubonnes	H	Phase 2	sept-15	2	7 + 1 Noctilien	Transdev; RATP, Optile
Sarcelles - St Brice	H	Phase 2	sept-15	3	5 + 1 Noctilien	RATP, Keolis, Lacroix (Optile)
Paris Montparnasse	N	Phase 2	sept-15	2	7 + 7 Noctilien	RATP
Drancy	B	Phase 2	sept-15	1	4 + 1 Noctilien	RATP, Transdev
CDG 1	B	Phase 2	sept-15	4	29 + 2 Noctilien + 1 nuit	Transdev, Keolis, SNCF
Paris St Lazare	J	Phase 2	sept-15	1	11 + 11 Noctilien	RATP, SNCF
Argenteuil	J	Phase 2	sept-15	3	15 + 1 Noctilien	Optile, RATP, Transdev
Nanterre Université	L	Phase 2	sept-15	4	2 + 1 Noctilien	RATP
Clichy Levallois	L	Phase 2	sept-15	2	3 + 1 Noctilien	RATP, SNCF
Juvisy	C	Phase 2	sept-15	3	19 + 1 Noctilien	RATP, Kéolis, Optile, SNCF
Massy Palaiseau	C	Phase 2	sept-15	1	16 + 2 Noctilien	Keolis, Transdev, RATP, Optile
Saint-Michel Notre Dame	C	Phase 2	sept-15	2	5	RATP
Bibliothèque François Mitterand	C	Phase 2	sept-15	2	5 + 2 Noctilien	RATP + SNCF
Bd Victor, Pont Garigliano	C	Phase 2	sept-15	2	3	RATP, Transdev
Pont de Rungis la Fraternelle	C	Phase 2	sept-15	3	4	Transdev, RATP, Optile
Invalides	C	Phase 2	sept-15	2	5 + 2 Noctilien	RATP, Cars Air France
Paris Austerlitz	C	Phase 2	sept-15	1	6 + 5 Noctilien	RATP
Saint Gratien	C	Phase 2	sept-15	2	4 + 1 Noctilien	Transdev, RATP, SNCF
Epinay s/ Seine	C	Phase 2	sept-15	4	4	Transdev, RATP
St Ouen	C	Phase 2	sept-15	2	3	RATP
Pérelre Levallois	C	Phase 2	sept-15	2	6 + 3 Noctilien	RATP, SNCF
Neuilly Porte maillot	C	Phase 2	sept-15	2	3 + 4 Noctilien	RATP, SNCF
Boulaivilliers	C	Phase 2	sept-15	1	3 + 1 Noctilien	RATP
Meudon Val Fleury	C	Phase 2	sept-15	1	4	RATP
Pont de l'Alma	C	Phase 2	sept-15	1	4	RATP
Musée Orsay	C	Phase 2	sept-15	1	3 + 1 Noctilien	RATP
Savigny s/ Orge	C	Phase 2	sept-15	1	3 + 1 Noctilien	RATP, SNCF
Issy val de seine	C	Phase 2	sept-15	2	5	RATP
Pte de Clichy	C	Phase 2	sept-15	2	5 + 2 Noctilien	RATP
Magenta	E	Phase 2	sept-15	2	5 + 1 Noctilien	RATP
Hausmann	E	Phase 2	sept-15	1	6 + 2 Noctilien	RATP
Paris Est	E	Phase 2	sept-15	2	11 + 13 Noctilien	RATP, SNCF
Noisy-le-Sec	E	Phase 2	sept-15	3	3	RATP
Rosny-Bois-Perrier	E	Phase 2	sept-15	4	4 + 1 noctilien	RATP, SNCF
Rosny-sous-Bois	E	Phase 2	sept-15	1	3 + 1 Noctilien	RATP, SNCF
Les Yvris	E	Phase 2	sept-15	2	3	RATP
Villiers-sur-Marne	E	Phase 2	sept-15	2	7 + 2 Noctilien	RATP, SNCF
Gagny	E	Phase 2	sept-15	1	5 + 1 Noctilien	RATP, Transdev
Nogent-le-Perreux	E	Phase 2	sept-15	1	5 + 2 noctilien	RATP, SNCF
Montereau	R	Phase 2	sept-15	1	16	Transdev, Optile
Persan Beaumont	H	Phase 2	sept-15	2	7	Keolis

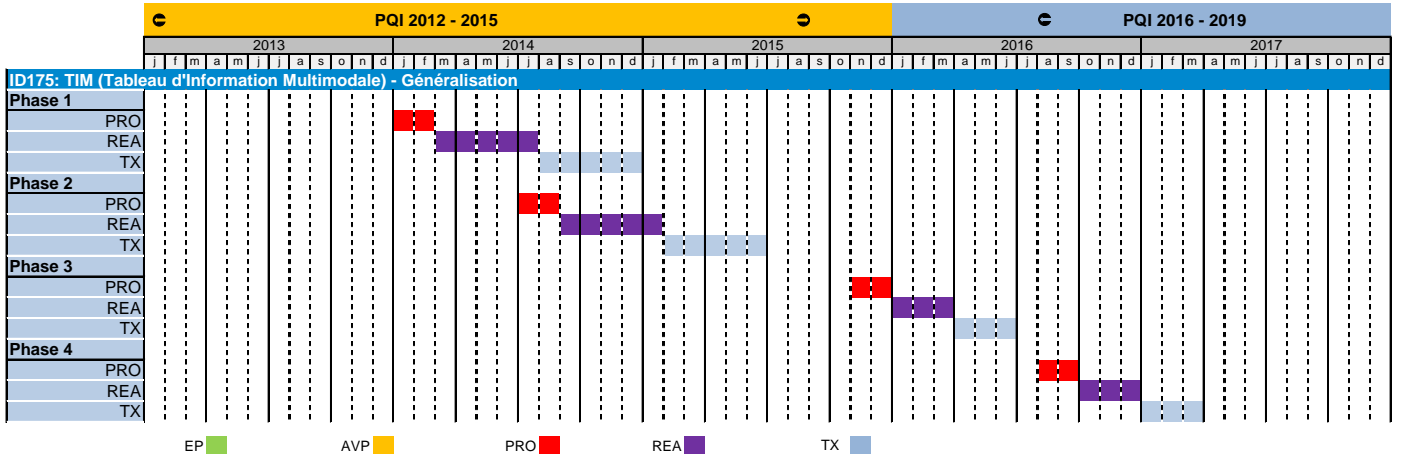
ANNEXE 1

Gare	Ligne	Phase	Échéance cible	Nombre d'écrans TIM	Nb lignes bus	Exploitants
Meaux	P	Phase 3	juin-16	2	31 + 1 noctilien	Transdev, Kéolis, SNCF
Tournan	E	Phase 3	juin-16	3	14 + 1 noctilien	Transdev, Optile, SNCF
Emerainville - Pontault Combault	E	Phase 3	juin-16	1	7 + 1 noctilien	RATP, Transdev, SNCF
Gretz Armainvilliers	E	Phase 3	juin-16	1	4 + 1 Noctilien	Transdev, SNCF
Ozoir-la-Ferrière	E	Phase 3	juin-16	1	8 + 1 noctilien	Transdev, SNCF
Roissy-en-Brie	E	Phase 3	juin-16	3	6 + 1 Noctilien	Transdev, SNCF
Lizy-sur-Ourcq	P	Phase 3	juin-16	1	10	Transdev
Esbly	P	Phase 3	juin-16	2	7 + 1 noctilien	Transdev
Crécy la chapelle	P	Phase 3	juin-16	1	8	Transdev
Dourdan	C	Phase 3	juin-16	1	10	Transdev, réseau Optile
Trappes	N	Phase 3	juin-16	1	6 + 1 Noctilien	RATP, SNCF
La Verrière	N	Phase 3	juin-16	1	9 + 1 Noctilien	RATP, Optile, SNCF
Saint-Quentin en Yvelines	N	Phase 3	juin-16	2	32 + 1 Noctilien	Transdev, Kéolis, Optile, RATP, SNCF
Pontoise	H	Phase 3	juin-16	1	16 + 1 Noctilien	Transdev, STIVO, RATP, SNCF
Mantes La Jolie	J	Phase 3	juin-16	3	28 + 1 Noctilien	RATP, Optile, SNCF
Cergy St Christophe	L	Phase 3	juin-16	1	10 + 2 Noctilien	RATP, Transdev, Optile
Epinay s/ Orge	C	Phase 3	juin-16	2	6 + 1 Noctilien	Transdev, Kéolis, Optile, SNCF
St Geneviève des Bois	C	Phase 3	juin-16	1	8 + 1 Noctilien	Transdev, Optile, SNCF

Gare	Ligne	Phase	Échéance cible	Nombre d'écrans TIM	Nb lignes bus	Exploitants
Villiers Le Bel	D	Phase 4	avr-17	2	11	Transdev, RATP
La Celle St Cloud	L	Phase 4	avr-17	2	8 + 1 nuit	Kéolis, Transdev
St Cloud	L	Phase 4	avr-17	2	7	Transdev, RATP, Optile
Brétigny/Orge	C	Phase 4	avr-17	1	10 + 1 Noctilien	Transdev, Optile, Keolis, SNCF
La Ferté-sous-Jouarre	P	Phase 4	avr-17	1	13	Transdev
Coulommiers	P	Phase 4	avr-17	2	8	Transdev, Optile
Herblay	J	Phase 4	avr-17	1	7	Optile, SNCF
Montigny - Beauchamp	H	Phase 4	avr-17	2	10 + 2 Noctilien	Optile, SNCF
Franconville le Plessis	H	Phase 4	avr-17	2	5 + 1 Noctilien	Optile, SNCF
Cormeilles en Parisis	J	Phase 4	avr-17	2	7	Optile
Etampes	C	Phase 4	avr-17	1	15	Transdev, Optile
Arpajon	C	Phase 4	avr-17	1	4	réseau Optile
Plaisir Grignon	N	Phase 4	avr-17	1	14	Transdev, Optile

ANNEXE 2

Planning prévisionnel des phases



ANNEXE 3

Echéancier prévisionnel des appels de fonds

En Euros

2014	2015	2016	2017	2018
0,5 M€	1,45 M€	1,63 M€	1,00 M€	0,9 M€

ANNEXE 4

Principe de sollicitation des appels de fonds

N° Notification	Identifiant PQI	Libellé Programme	Programme	Sous programme	Intitulé	Participation financière				Avancement à date		Prévisions des appels de fonds année A						Historique des appels de fonds antérieurs à A																		
						Coût total en € courants	Part SNCF (en %)	Part STP (en %)	Part SNCF (en € Courant)	Part STP (en € Courant)	Avancement en % à date	Date prévue de mise en service de la dernière opération du programme	1		2		3		4		5		% de réalisation lors du dernier appel de fonds													
													Montant prévu	% prévu	Date prévue	Montant prévu	% prévu	Date prévue	Montant	Date	Montant	Date	Montant	Date	Montant	Date	Montant	Date	En montant	Reste à appeler par tranche	Par Tranche	Total (Montant)	Reste à appeler	Total (%)		
					Titre de la convention de financement						15/04/2013		1		2			1		2			3		4		5									