

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE

Date de parution : mercredi 25 janvier 2012

**RECUEIL DES ACTES ADMINISTRATIFS
DU STIF
TOME 1**



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

**N°87- décembre 2011
Conseil du 7 décembre 2011**

INFORMATIONS

Sont publiées au recueil des actes administratifs du STIF :

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

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

SOMMAIRE

	Pages
<u>Délibérations du conseil</u>	TOME 1
<u>Affaires budgétaires et comptables</u>	
Délibération du conseil n° 2011-0884 du 7 décembre 2011 – Décision modificative n°3 au BP 2011.....	15
Délibération du conseil n° 2011-0885 du 7 décembre 2011 – Budget primitif 2012.....	36
Délibération du conseil n° 2011-0886 du 7 décembre 2011 – Règlement budgétaire et financier du STIF.....	61
Délibération du conseil n° 2011-0917 du 7 décembre 2011 – Modification du zonage du versement de transport – Avis du conseil du STIF sur le projet de décret relatif à la liste des communes prévue au 2° de l’article L.2531-4 du code général des collectivités territoriales.....	70
<u>Contrats, conventions financières</u>	
Délibération du conseil n° 2011-0888 du 7 décembre 2011 – avenant n°5 au contrat 2008-2011 entre le Syndicat des transports d’Ile-de-France et la RATP.....	72
Délibération du conseil n° 2011-0889 du 7 décembre 2011 – Avenant n°6 au contrat 2008-2011 entre le Syndicat des transports d’Ile-de-France et la SNCF.....	91
Délibération du conseil n° 2011-0890 du 7 décembre 2011 – Avenant n°7 au contrat de type 1 conclu entre le STIF et les entreprises privées de transport régulier de voyageurs en Ile-de-France.....	99
Délibération du conseil n° 2011-0938 du 7 décembre 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°2 au contrat d’exploitation de type 2 – Réseau Albatrans.....	103
Délibération du conseil n° 2011-0939 du 7 décembre 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenants n°1 au contrat d’exploitation de type 2 et à la convention partenariale – Réseau Aubergenville.....	108
Délibération du conseil n° 2011-0940 du 7 décembre 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°1 au contrat d’exploitation de type 2 – Réseau de Gonesse.....	121

Délibération du conseil n° 2011-0941 du 7 décembre 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°4 au contrat d’exploitation de type 2 – avenant n°3 à la convention partenariale – Réseau CASQY.....	125
Délibération du conseil n° 2011-0942 du 7 décembre 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°3 au contrat d’exploitation de type 2 – avenant n°3 à la convention partenariale – Réseau Deux rives de Seine.....	139
Délibération du conseil n° 2011-0943 du 7 décembre 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°5 au contrat d’exploitation de type 2 – avenant n°1 à la convention partenariale – Réseau Goussainville.....	152
Délibération du conseil n° 2011-0944 du 7 décembre 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°2 au contrat d’exploitation de type 2 – avenant n°1 à la convention partenariale – Réseau Grand Morin.....	161
Délibération du conseil n° 2011-0945 du 7 décembre 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°2 au contrat d’exploitation de type 2 – Réseau Houdanais.....	172
Délibération du conseil n° 2011-0946 du 7 décembre 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°3 au contrat d’exploitation de type 2 – Réseau interurbain de Rambouillet.....	177
Délibération du conseil n° 2011-0947 du 7 décembre 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenants n°1 au contrat d’exploitation de type 2 et à la convention partenariale – Réseau La Bassée....	182
Délibération du conseil n° 2011-0948 du 7 décembre 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°4 au contrat d’exploitation de type 2 – avenant n°3 à la convention partenariale – Réseau Les Ulis–Massy–Saclay.....	192
Délibération du conseil n° 2011-0949 du 7 décembre 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°2 au contrat d’exploitation de type 2 – Réseau Ligne Mobilien 212-195-018.....	203
Délibération du conseil n° 2011-0950 du 7 décembre 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – convention partenariale – Réseau Nord Hurepoix Essonne.....	208
Délibération du conseil n° 2011-0951 du 7 décembre 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – avenant n°1 à la convention partenariale – Réseau Orgebus-Genovebus.....	236
Délibération du conseil n° 2011-0952 du 7 décembre 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°2 au contrat d’exploitation de type 2 – avenant n°1 à la convention partenariale – Réseau du Pays de Meaux.....	241
Délibération du conseil n° 2011-0953 du 7 décembre 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°3 au contrat d’exploitation de type 2 – avenant n°2 à la convention partenariale – Réseau Le Parisis.....	257

Délibération du conseil n° 2011-0954 du 7 décembre 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – avenant n°3 au contrat d’exploitation de type 2 - avenant n°2 à la convention partenariale – Réseau PEPS.....	267
Délibération du conseil n° 2011-0955 du 7 décembre 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°4 au contrat d’exploitation de type 2 – Réseau Plaine de Versailles.....	280
Délibération du conseil n° 2011-0956 du 7 décembre 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°2 au contrat d’exploitation de type 2 – avenant n°2 à la convention partenariale – Réseau Poissy aval.....	284
Délibération du conseil n° 2011-0957 du 7 décembre 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°3 au contrat d’exploitation de type 2 – Réseau Poissy aval.....	293
Délibération du conseil n° 2011-0958 du 7 décembre 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°1 au contrat d’exploitation de type 2 – avenants n°1 et 2 à la convention partenariale – Réseau RESALYS.....	297
Délibération du conseil n° 2011-0959 du 7 décembre 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°3 au contrat d’exploitation de type 2 – avenant n°1 à la convention partenariale – Réseau SITUS.....	313
Délibération du conseil n° 2011-0960 du 7 décembre 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – avenant n°1 à la convention partenariale – Réseau Seine et Marne Express Procars.....	322
Délibération du conseil n° 2011-0961 du 7 décembre 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – avenant n°1 à la convention partenariale – Réseau Seine et Marne Express Transdev.....	331
Délibération du conseil n° 2011-0962 du 7 décembre 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – avenant n°1 à la convention partenariale – Réseau Seine et Marne Express Veolia.....	340
Délibération du conseil n° 2011-0963 du 7 décembre 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – contrat d’exploitation de type 2 – Réseau SMITEC (cars Sœur et STDM).....	349
Délibération du conseil n° 2011-0964 du 7 décembre 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°3 au contrat d’exploitation de type 2 – avenant n°1 à la convention partenariale – Réseau de Cergy-Pontoise.....	450
Délibération du conseil n° 2011-0965 du 7 décembre 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – avenant n°2 à la convention partenariale – Réseau Tam Limay.....	461
Délibération du conseil n° 2011-0966 du 7 décembre 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°6 au contrat TRA.....	469
Délibération du conseil n° 2011-0967 du 7 décembre 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°3 au contrat	

d'exploitation de type 2 – Réseau urbain de Rambouillet.....	484	
		TOME 2
Délibération du conseil n° 2011-0968 du 7 décembre 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 – Réseau Val de Seine.....	489	
Délibération du conseil n° 2011-0969 du 7 décembre 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°3 au contrat d'exploitation de type 2 – Réseau Val d'Yerres.....	493	
Délibération du conseil n° 2011-0970 du 7 décembre 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Convention partenariale – Réseau Val d'Yerres.....	498	
<u>Produits et affaires tarifaires</u>		
Délibération du conseil n° 2011-0891 du 7 décembre 2011 – avenant à la convention relative aux cartes de circulation police.....	524	
Délibération du conseil n° 2011-0893 du 7 décembre 2011 – Hausse des tarifs des forfaits Imagine R pour l'année 2012/2013.....	527	
Délibération du conseil n° 2011-0894 du 7 décembre 2011 – Financement des forfaits Imagine R.....	528	
Délibération du conseil n° 2011-0895 du 7 décembre 2011 – prix de cession des cartes Améthyste gratuite, des cartes Améthyste demi-tarif et des cartes Rubis.....	532	
<u>Marchés publics</u>		
Délibération du conseil n° 2011-0896 du 7 décembre 2011 – Marché 2011-60 – Assistance au recrutement.....	533	
Délibération du conseil n° 2011-0898 du 7 décembre 2011– Marché 2011-113 – Etudes des stations de maillage, des conditions d'intermodalité avec le réseau de surface et des synergies possibles au niveau des ateliers pour le tronçon Champigny centre/Noisy-Champs – Saint Denis Pleyel de la ligne Orange du Grand Paris Express	534	
Délibération du conseil n° 2011-0899 du 7 décembre 2011– Marché 2011-117 – Prolongement de ligne 1 à Val de Fontenay – Etudes préliminaires au prolongement de la ligne1 à Val de Fontenay.....	535	
Délibération du conseil n° 2011-0900 du 7 décembre 2011– Marché 2011-118 – Etudes des pôles d'échanges entre la ligne Orange et le réseau ferré national pour le tronçon Champigny centre/Noisy-Champs – Saint Denis Pleyel de la ligne Orange du Grand Paris Express.....	536	
Délibération du conseil n° 2011-0901 du 7 décembre 2011– Marché 2011-84 – Maîtrise d'œuvre TCSP Massy-Saclay.....	537	
Délibération du conseil n° 2011-0902 du 7 décembre 2011– Marché 2010-60 – Avenant n°2 – Marché d'études de système de transport et d'insertion urbaine pour le débranchement du tramway T4.....	538	
Délibération du conseil n° 2011-0903 du 7 décembre 2011– Marché 2010-82 – Avenant n°1 – Etudes relatives au prolongement de la ligne 11 du métro.....	539	
<u>Grands projets d'investissement</u>		
Délibération du conseil n° 2011-0904 du 7 décembre 2011 – Protocole de coordination STIF – Société du Grand Paris.....	540	
Délibération du conseil n° 2011-0905 du 7 décembre 2011 – Prolongement du RER E à l'ouest (EOLE) – Schéma de principe.....	556	

Délibération du conseil n° 2011-0906 du 7 décembre 2011 – Adaptation des stations existantes de la ligne 14 – passage de 6 à 8 voitures – Schéma de principe.....	559
Délibération du conseil n° 2011-0907 du 7 décembre 2011 – Schéma directeur du RER B au sud – convention de financement des études complémentaires pour l’élaboration du schéma directeur.....	561
Délibération du conseil n° 2011-0908 du 7 décembre 2011 – Modernisation du RER C – Convention de financement de l’avant-projet des opérations – Nœud ferroviaire de Brétigny, signalisation entre Juvisy et Brétigny, renforcement de l’alimentation électrique, création d’un terminus partiel en gare souterraine de Paris-Austerlitz.....	577
Délibération du conseil n° 2011-0909 du 7 décembre 2011 – Pôle d’échanges multimodal de Versailles Chantiers – Avant-projet modificatif – avenant n°1 à la convention de financement relative aux phases d’AVP modificatif, de projet et de réalisation de la phase 1 de l’opération.....	611
Délibération du conseil n° 2011- 0910 du 7 décembre 2011 – Bilan de la concertation – Bus à haut niveau de service (BHNS) reliant la gare RER D de Villiers-Le-Bel – Gonesse – Arnouville à la gare RER B du Parc des expositions de Villepinte.....	638
Délibération du conseil n° 2011-0911 du 7 décembre 2011 – Bilan de la concertation préalable et convention de maîtrise d’ouvrage du projet d’insertion d’un transport en commun en site propre, de type TZEN et de requalification sur l’ex-RN3.....	640
Délibération du conseil n° 2011-0912 du 7 décembre 2011 – TCSP Massy-Les Champarts - Convention de financement des études de DOCP, concertation préalable, schéma de principe et enquête publique.....	642
Délibération du conseil n° 2011-0913 du 7 décembre 2011 – TCSP SENIA – Orly – Convention de financement des études DOCP, concertation préalable, schéma de principe et enquête publique.....	667
Délibération du conseil n° 2011-0914 du 7 décembre 2011 – Electrification de la ligne P entre Trilport et La Ferté-Milon – Convention de financement des études préliminaires.....	690
Délibération du conseil n° 2011-0915 du 7 décembre 2011 – Schéma de principe du RER D - Convention de financement – Etude exploratoire et de faisabilité du doublement du tunnel Châtelet – Gare du Nord.....	700
Délibération du conseil n° 2011-0916 du 7 décembre 2011 – Prolongement de la Tangentielle Ouest à Versailles Chantiers – Convention de financement des études complémentaires de la phase 1.....	710
Délibération du conseil n° 2011-0933 du 7 décembre 2011 – Pôle d’échanges multimodal de Versailles Chantiers – Déclaration de projet.....	719
<u>Offre de transport</u>	
<i>Délégations de compétence pour la mise en œuvre de services locaux</i>	
Délibération du conseil n° 2011-0918 du 7 décembre 2011 – Délégations de compétence à la communauté d’agglomération Europ’Essonne pour l’organisation d’une desserte de niveau local – Navettes communautaires de Ballainvilliers/Longjumeau/Morangis, Champlan, Chilly-Mazarin, Epinay-sur-Orge, Massy, Saulx-les-Chartreux, Villebon-sur-Yvette, La-Ville-du-Bois, La-Ville-du-Bois/saulx/Longjumeau.....	729
Délibération du conseil n° 2011-0919 du 7 décembre 2011 – Avenant n°2 à la convention de délégation de compétence à la commune de Domont pour l’organisation d’une desserte de niveau local – Service régulier local de Domont.....	741

Délibération du conseil n° 2011-0920 du 7 décembre 2011 – Avenant n°2 à la convention de compétence à la commune du Pré-Saint-Gervais pour l’organisation d’une desserte de niveau local – Service régulier local « P’tit bus du Pré ».....	745
Délibération du conseil n° 2011-0921 du 7 décembre 2011 – Avenant n°1 à la convention de délégation de compétence à la communauté d’agglomération du Val de Bièvre pour l’organisation d’une desserte de niveau local Lignes V3,V4, V6 et V7 du réseau Valouette.....	748
Délibération du conseil n° 2011-0922 du 7 décembre 2011 – Délégation de compétence à la communauté de communes du Gâtinais Val de Loing pour l’organisation d’une desserte de niveau local – Service de transport à la demande....	761
Délibération du conseil n° 2011-0923 du 7 décembre 2011 – Délégation de compétence à la communauté d’agglomération du Val d’Orge pour l’organisation d’une desserte de niveau local – Service de transport à la demande.....	778
Délibération du conseil n° 2011-0934 du 7 décembre 2011 – Délégation de compétence à la ville de Livry-Gargan pour l’organisation d’une desserte de niveau local – Service communal de Livry-Gargan « La navette ».....	797
<i>Autres</i>	
Délibération du conseil n° 2011-0924 du 7 décembre 2011 – Mise en place de trains longs le week-end pour les lignes B et D du RER.....	811
Délibération du conseil n° 2011-0925 du 7 décembre 2011 – Modalités de la concertation préalable au projet de service des navettes fluviales de transport régulier de personnes sur le bief parisien de la Seine.....	812
Délibération du conseil n° 2011- 0926 du 7 décembre 2011 – Exploitation des deux lignes régulières expresses empruntant l’autoroute A 14.....	813
<u>Qualité de service et matériel roulant</u>	
Délibération du conseil n° 2011-0927 du 7 décembre 2011 – Investissements de rénovation et d’adaptation des gares SNCF de banlieue et des gares intramuros du RER C dans le cadre du plan IMPAQT.....	899
Délibération du conseil n° 2011-0928 du 7 décembre 2011 – PDU d’Ile-de-France – Contrat d’axe 179 – Aménagements de voirie sous maîtrise d’ouvrage du département des Hauts-de-Seine.....	928
Délibération du conseil n° 2011- 0929 du 7 décembre 2011 – Adaptation des infrastructures sur le réseau Est en vue du déploiement du Francilien.....	938
Délibération du conseil n° 2011-0930 du 7 décembre 2011 – Schéma directeur d’information voyageur – Déploiement des écrans d’information voyageurs des gares SNCF d’Ile-de-France – Extrémités de lignes.....	948
<u>Divers</u>	
Délibération du conseil n° 2011-0932 du 7 décembre 2011 – Dispositions relatives à la gestion des ressources humaines.....	966
<u>Décisions de la directrice générale</u>	
<u>Offre de transport</u>	
Décision de la directrice générale n° 2011-0983 du 22/12/2011 portant sur l’autorisation provisoire d’exploitation de la ligne n°293-193-644 « Vaujours (Collège Henri IV) – Le Raincy (Etablissement Scolaire A. Schweitzer) » exploitée par l’entreprise « Transports Rapides Automobiles (TRA) ».....	967

Qualité de service

Décision de la directrice générale n° 2012-0005 du 21/12/2011 – Programme d'utilisation du produit des amendes 2011 – Opérations inférieures à 200 000 €..... 968

Décision de la directrice générale n° 2012-0006 du 21/12/2011 - Programme d'utilisation du produit des amendes 2011 – Opérations comprises entre 200 000 € et 2 000 000 € 970

Produits tarifaires

Décision de la directrice générale n° 2011-0978 du 12/12/2011 – Tarifs au 1^{er} janvier 2012 – Navigo annuel, mois et semaine – Forfaits solidarité transport – Mobilis, ticket jeunes week-end, Paris visite..... 972

Décision de la directrice générale n° 2011-0979 du 12/12/2011 – Tarifs au 1^{er} janvier 2012 – Forfait congrès – Orlybus – Roissybus..... 979

Décision de la directrice générale n° 2011-0980 du 05/12/2011 – Tarif applicable au titre scolaire émis pour les élèves et collégiens domiciliés à Crégy-lès-Meaux..... 980

Décision de la directrice générale n° 2011-0981 du 15/12/2011 – Tarifs des forfaits Imagine R pour l'année 2012-2013..... 981

Décision de la directrice générale n° 2011-0982 du 16/12/2011 – Tarifs applicables sur les lignes exploitées par les Cars Air France..... 982

Délégations de signature

Décision de la directrice générale n°2011-0974 du 05/12/2011 portant délégation de signature..... 983

Décision de la directrice générale n°2011-0975 du 05/12/2011 portant délégation de signature..... 984

Décision de la directrice générale n°2011-0976 du 05/12/2011 portant délégation de signature..... 987

Versement de transport

Décision de la directrice générale n° 2011-0973 du 01/12/2011 relative à l'exonération du versement de transport..... 990

Délibération n° 2011/0884

Séance du 7 décembre 2011



Décision modificative n°3 au BP2011

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.1241-20 et L.3111-14 à L.3111-16 ;
- Vu** le code des transports ;
- Vu** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- Vu** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- Vu** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- Vu** les arrêtés du 27 décembre 2005 et 13 décembre 2007 relatifs aux règles budgétaires et comptables applicables au Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- Vu** la délibération n° 2010/0703 du Conseil du STIF approuvant le budget initial 2011 ;
- Vu** la délibération n°2011/0460 du Conseil du STIF approuvant la décision modificative n°1 au budget 2011 ;
- Vu** la délibération n°2011/0762 du Conseil du STIF approuvant la décision modificative n°2 au budget 2011 ;
- Vu** le rapport n° 2011/0884 ;
- Vu** l'avis de la commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

Article 1 : la décision modificative n°3 au budget du syndicat des transports d'Ile-de-France pour l'exercice 2011 est adoptée.

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

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

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, appearing to be "Jean-Paul Huchon".

REPUBLIQUE FRANCAISE

		Désignation de l'établissement publicSTIF.....

POSTE COMPTABLE DE :

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE

BUDGET 2011 DECISION MODIFICATIVE N° 3

EXERCICE 2011

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

I - INFORMATIONS GENERALES

LISTE DES COLLECTIVITES MEMBRES

Région Ile de France
Ville de PARIS
Département des Hauts de Seine
Département de Seine St Denis
Département du Val de Marne
Département des Yvelines
Département de l'Essonne
Département du Val d'Oise
Département de Seine et Marne



Sommaire

p. 1	I	Informations générales		
p. 3/6	II.	Présentation générale du budget - Balance générale du budget		
p. 7/10	III. A.	Vote du budget - Section de fonctionnement		
p. 11/12	III. B	Section d'investissement - Vue d'ensemble -		
p. 13/14	III. B. 1	Section d'investissement - Détail par articles - 1. Dépenses d'équipement non individualisées - 2. Opérations votées - 3. Opérations financières - 4. Opérations d'ordre à l'intérieur de la section		
p. 15	III. B. 2	Section d'investissement - Détail par articles - 1. Recettes d'équipement non affectées à une opération - 2. Recettes affectées aux opérations - 3. Opérations financières – Opérations d'ordre à l'intérieur de la section		
ANNEXES			<i>Joint</i>	<i>Sans objet</i>
p.		Annexes - Etat de la dette - Détail		x
p.		Annexes - Etat des engagements donnés et reçus		x
p. 16		Annexes - Amortissements et provisions - Charges à répartir	X	
p. 17		Annexes - Etat du personnel - Méthodes utilisées	X	
p. 18-19		Annexes – Etat du suivi des autorisations de programme et des autorisations d'engagement – Etat des recettes grevées d'une affectation spéciale	X	
		Annexes – Détail des opérations pour comptes de tiers		x
p. 20		Annexes - Arrêté et signatures	X	

Dans toute la maquette, les cellules grisées ne doivent pas être remplies.
 Les italiques identifient les opérations d'ordre qui ne se traduisent, ni par un encaissement, ni par un décaissement effectifs.

1 – Dépenses

		Opérations de l'exercice (col 1)	Résultat reporté (col 2)	Restes à réaliser (col 3)	Cumul section (Col 1+2+3)
Fonctionnement	A1	5 147 646 469,70			5 147 646 469,70
Investissement	B1	399 095 360,30	2 230 666,42		401 326 026,72

2 – Recettes

		Opérations de l'exercice (col 1)	Résultat reporté (col 2)	Affectation (col 3)	Restes à réaliser (col 4)	Cumul section (Col 1+2+3)
Fonctionnement	A2	5 050 415 443,36	97 231 026,34			5 147 646 469,70
Investissement	B2	395 732 449,95		5 593 576,77		401 326 026,72

1 - DEPENSES de l'exercice

Chap	FONCTIONNEMENT	Opérations réelles(1)	Opérations d'ordre (2)	TOTAL
Dépenses	de fonctionnement - Total	5 004 433 256,51	143 213 213,19	A1 5 147 646 469,70
014	Atténuations de produits		0,00	
60	Achats et var. de stocks	537 100,00	0,00	537 100,00
61	Services extérieurs	44 699 269,95		44 699 269,95
62	Autres services ext.	13 076 861,34		13 076 861,34
63	Impôts, Taxes et Vers.	62 991 535,17		62 991 535,17
64	Charges de personnel	20 012 968,00		20 012 968,00
65	Autres charges de gestion	4 684 880 521,75	0,00	4 684 880 521,75
66	Charges financières		0,00	
67	Charges exceptionnelles	105 000,00	0,00	105 000,00
022	Dépenses imprévues			
68	Dotations amo. et prov.	178 130 000,30	48 054 523,13	226 184 523,43
71	Produits stockés			
023	Virement à la section d'inv.		95 158 690,06	95 158 690,06
002	Résultat de fonctionnement reporté			

Chap	INVESTISSEMENT	Opérations réelles	Opérations d'ordre (2)		TOTAL
			de section à section	à l'intérieur de la section.	
Dépenses	d'investissement - Total	367 247 200,35	31 848 159,95		B1 399 095 360,30
10	Dotations, fonds divers				
13	Subvention d'investissement		31 848 159,95		31 848 159,95
16	Emprunts et dettes				
20	Immobilisations incorporelles	4 914 690,39			4 914 690,39
204	Subv. D'équipements versées	344 017 784,00			344 017 784,00
21	Immobilisations corporelles	3 660 968,96			3 660 968,96
23	Immobilisations en cours	1 457 000,00			1 457 000,00
26	Participations et CR				
27	Autres immobilisations financières	20 000,00			20 000,00
458	Services à comptabilité distincte	13 176 757,00			13 176 757,00
020	Dépenses imprévues				
Dépenses d'ordre		20 000,00			
18	<i>Compte de liaison : affectation</i>				
22	<i>Immo. reçues affect.</i>				
24	<i>Immo. affectées</i>				
19	<i>Différ. réalisation d'immo.</i>				
15	<i>Prov. Pour risques et ch.</i>				
29	<i>Provisions pour dépréciation des immo.</i>				
39	<i>Provisions dépréciation des stocks en cours</i>				
49	<i>Prov. depr. des compte de tiers</i>				
481	<i>Charges à répartir sur pl. exercices</i>				
001	Solde d'exécution reporté				2 230 666,42

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

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

2 - RECETTES de l'exercice

Chap	FONCTIONNEMENT	Opérations réelles(1)	Opérations d'ordre (2)	TOTAL
Recettes	de fonctionnement - Total	5 018 567 283,41	31 848 159,95	A2 5 050 415 443,36
013	Atténuations de charges			
70	Ventes marchandises			
71	Produits stockés			
72	Travaux en régie			
73	Taxes			
74	Dot, subv. particulières	1 430 337 424,49		1 430 337 424,49
75	Autres prod. de gestion courantes	3 369 411 358,92		3 369 411 358,92
76	Produits financiers	1 200 000,00		1 200 000,00
77	Produits exceptionnels	93 918 500,00	31 848 159,95	125 766 659,95
78	Reprise sur amo	123 700 000,00		123 700 000,00
79	Transfert de charges			
002	Résultat de fonctionnement reporté			97 231 026,34

Chap	INVESTISSEMENT	Montants en recettes voté total Opérations réelles	Opérations d'ordre (2)		TOTAL
			de section à section	à l'intérieur de la section.	
Recettes	d'investissement - Total	258 112 813,53	143 213 213,19		B2 401 326 026,72
10	Dotations, fonds divers	281 472,45			281 472,45
1068	Excédents de fonctionnement capitalisés	5 593 576,77			5 593 576,77
13	Subvention d'investissement	239 061 007,31			239 061 007,31
16	Emprunts et dettes	0,00			0,00
27	Autres immobilisations financières	0,00			0,00
458	Services à comptabilité distincte	13 176 757,00			13 176 757,00
Recettes	d'ordre				
18	Compte de liaison : affectation				
22	Immo. reçues affect.				
24	Immo. affectées				
20	Immobilisations incorporelles				
21	Immobilisations corporelles		0,00		0,00
23	Immobilisations en cours				
26	Participations et CR				
19	Différ. réalisation d'immo.				
28	Amortis. des immo.		48 054 523,13		48 054 523,13
15	Prov. Pour risques et ch.				
29	Provisions pour dépréciation des immo.				
39	Provisions dépréciation des stocks en cours				
49	Prov. dépr. des compte de tiers				
59	Prov. Pr dépr. des comptes fi.				
481	Charges à répartir sur pl. exercices				
021	Virement de la section de fonct.		95 158 690,06		95 158 690,06
001	Solde d'exécution reporté				

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

- au niveau (1) du chapitre pour la section de fonctionnement.
- au niveau (1) du chapitre pour la section d'investissement ;
- avec les AP listées en page 18
- ~~avec~~ (sans) vote formel sur chacun des chapitres.(2)

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

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

- cumulé (2) de l'exercice précédent

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

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

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

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

(2) Rayer la mention inutile

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

Chap	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de DM 3	Vote du Syndicat
		DEPENSES DE L'EXERCICES (1)	5 125 046 469,40		22 600 000,30	(I) 22 600 000,30
014		Atténuations de produits				
60		Achats et var. de stocks	537 100,00			
	60611	Energies électricité	165 000,00			
	60617	Eau et assainiss.	18 200,00			
	60621	Combustibles	0,00			
	60622	Carburants	17 000,00			
	60628	Aut.four.non stockée	10 700,00			
	6063	Four.ent.petit équi	74 700,00			
	6064	Fournitures administ	144 500,00			
	6068	Autres mat.et fourni	101 000,00			
	607	Achats de marchand.	6 000,00			
61		Services extérieurs	44 699 269,95			
	6132	Locations immobil.	3 671 623,60			
	6135	Locations mobilières	211 700,00			
	614	Ch.locatives et copr	230 000,00			
	61522	Bâtiments	99 000,00			
	61551	Matériel roulant	41 500,00			
	6156	Maintenance	1 893 500,00			
	616	Primes d'assurances	211 900,00			
	6171	Etudes générales	10 022 809,87			
	6173	Etudes de trafic	5 954 100,00			
	6174	Etudes divers CPER	16 248 992,33			
	6175	Etudes hors CPER sub	5 309 368,15			
	6181	Document.gle et tech	152 300,00			
	6184	Organis.de formation	300 000,00			
	6185	colloq.et séminaires	352 476,00			

62		Autres services ext.	13 076 861,34			
	6225	Ind.comptable régis.	6 000,00			
	6226	Honoraires	83 128,08			
	6227	Frais act et content	130 000,00			
	6228	Divers (honoraires)	3 809,76			
	6231	Annonces et insert.	2 407 000,00			
	6232	Fêtes et cérémonies	75 600,00			
	6233	Foires et exposition	50 000,00			
	6237	Publications	1 800 000,00			
	6238	Divers	314 580,73			
	6241	Transports de biens	74 200,00			
	6251	Voy.déplts, missions	51 300,00			
	6255	Frais de déménagt	3 500,00			
	6257	Réceptions	252 900,00			
	6261	Frais d'affranchis.	98 600,00			
	6262	Frais de télécom.	277 800,00			
	627	Sces banc.et assimil	4 552,00			
	6281	Concours divers	95 000,00			
	6286	Frais nettoy.locaux	163 000,00			
	6287	Rembourt de frais	682 000,00			
	6288	Autres	6 503 890,77			
63		Impôts,Taxes et Vers.	62 991 535,17			
	6331	Verst de transport	304 220,00			
	6336	Cotisations au CNFPT	206 634,00			
	63512	Taxes foncières	353 613,00			
	63513	Autres impôts locaux	15 729,48			
	63514	Impots mat.roul IFER	62 100 000,17			
	6354	Droits d'enreg.timbr	149,52			
	6355	Taxes et imp.véhicul	660,00			
	6378	Taxes diverses	10 529,00			
64		Charges de personnel	20 012 968,00			
	64111	Rémunér. principale	3 560 000,00			
	64112	NBI, suppl. familial	171 203,00			
	64118	Autres indem.primes	1 943 230,00			
	64131	Rémunérations	5 505 500,00			
	64132	Supplément familial	91 310,00			
	64138	Autres indem.primes	2 339 100,00			
	6451	Cotisations URSSAF	2 759 800,00			
	6453	Cotis.caisses de ret	1 756 700,00			
	6456	Versement au FNC	55 125,00			
	64731	Versées directement	260 000,00			
	6475	Médecine du travail	25 000,00			
	6476	Restauration collect	335 000,00			
	6478	Autres chges sociale	151 000,00			
	6484	Remb.agents à dispos	1 050 000,00			
	6488	Autres charges	10 000,00			

65		Autres charges de gestion	4 738 880 521,75		-54 000 000,00	-54 000 000,00
	651	Redevances concess.	292 066,67			
	654	Pertes s/créa.irréc	19 200,00			
	6558	Autres contrib.oblig	51 000,00			
	65621	PA QS	11 630 492,19			
	65622	PA Sécurité	8 125 843,05			
	65623	PA Accès corresponda	5 189 475,41			
	65624	PA Information QS	5 169 768,50			
	65625	PA Complém.CPER	9 109 370,77			
	65626	PA Etudes circul PDU	0,00			
	656411	Frais de recouvre.	30 324 179,16			
	656412	Rembt aux employeurs	53 000 000,00			
	6564221	Conventions P M R	11 750 000,00			
	6564223	Convent.polit. ville	3 503 923,00			
	6564224	PDU	652 200,00			
	65642252	Chèque-mobilité 30%	1 500 000,00			
	65642253	Chèque-mobilité gest	250 000,00			
	6564227	Solidarité transport	5 600 000,00			
	6564228	Autres conventions	544 000,00			
	6564229	Bonus - QS	2 000 000,00			
	6564311	Contrib. RATP HT	1 968 140 000,00		-54 000 000,00	
	6564321	Contrib. SNCF HT	1 680 800 000,00			
	65645	Compensations OPTILE	623 574 000,00			
	65646	Transports scolaires	108 536 900,00			
	65647	Services délégués (h	1 965 000,00			
	65648	Transport Fluvial	2 657 294,00			
	65738	Autres orga.divers	200 000,00			
	65747	Subv. Creastif	200 000,00			
	65748	Subv. fonct. pers. d	400 000,00			
	6581	Redevances RFF sillo	203 695 809,00			
67		Charges exceptionnelles	105 000,00			
	6711	Intérêts moratoires	15 000,00			
	6718	Autres ch.exception	80 000,00			
	673	Titres annulés ex.an	10 000,00			
68		Dotation amo. et prov.	149 584 523,13		76 600 000,30	76 600 000,30
	6811	Dotat. amortissement	48 054 523,13			
	6875	Dotations aux provis	101 530 000,00		76 600 000,30	
023		Virement à la section d'inv.	95 158 690,06			
	023	Virement à la sectio	95 158 690,06			

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

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

III - VOTE DU BUDGET

III

A - SECTION DE FONCTIONNEMENT

A

Chap	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de DM 3	Vote du Syndicat
		RECETTES DE L'EXERCICES (1)	5 027 815 443,36		22 600 000,00	(II) 22 600 000,00
013		Atténuations de charges				
74		Dot, subv. particulières	1 430 337 424,49			
	747182	Transports scolaires	128 271 920,00			
	747183	Cont.plan Etat-Régio	190 508,86			
	74721	Particip.statutaires	593 405 735,33			
	74722	Carte Imagine'R	51 260 000,00			
	747283	Subvention CPER	4 492 593,14			
	747285	Subvention Région ta	78 501 745,00			
	747288	Aut Subv et Particip	4 000 000,00			
	747311	Part.stat.dépt 75	353 483 651,74			
	747312	Part.stat.dépt.92	90 058 046,89			
	747313	Part.stat. dépt 93	43 632 774,66			
	747314	Part.stat. dépt 94	35 022 573,79			
	747315	Part.stat. dépt 78	18 500 296,45			
	747316	Part.stat.dépt 91	11 402 698,44			
	747317	Part.stat.dépt 95	10 588 219,98			
	747318	Part.stat dépt 77	7 446 660,21			
	74771	FSE	80 000,00			
75		Autres prod. de gestion courantes	3 369 411 358,92			
	751	Redev.pr concessions	130 000,00			
	752	Revenus immeubles	580 000,00			
	7562	Produit des amendes	39 224 949,92			
	75642	Versement de transp.	3 125 630 600,00			
	75648	Autres produits	150 000,00			
	7581	Produits redev. Sill	203 695 809,00			
76		Produits financiers	300 000,00		900 000,00	900 000,00
	767	Prod.nets cess.valeu	300 000,00		900 000,00	
77		Produits exceptionnels	104 066 659,95		21 700 000,00	21 700 000,00
	771	Produits exception.	29 061 500,00			
	773	Mandats annulés	43 157 000,00		21 700 000,00	
	777	Quote-part sub.inves	31 848 159,95			
78		Reprise sur amo	123 700 000,00			
	7875	Reprises sur provisi	123 700 000,00			

		Opérations de l'exercice (col 1)	Résultat reporté (col 2)	Restes à réaliser (col 3)	Cumul section (Col 1+2+3)
Dépenses	I	5 147 646 469,70			5 147 646 469,70
Recettes	II	5 050 415 443,36	97 231 026,34		5 147 646 469,70

III - VOTE DU BUDGET

III

B - SECTION D'INVESTISSEMENT

B

VUE D'ENSEMBLE

Chap	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de DM 3	Vote du Syndicat
	DEPENSES	426 155 360,30		-27 060 000,00	(I) -27 060 000,00
	<i>Dépenses d'équipements</i>				
20	Immobilisations incorporelles	4 914 690,39			
204	Subv. D'équipements versées	344 017 784,00			
21	Immobilisations corporelles	18 660 968,96		-15 000 000,00	-15 000 000,00
23	Immobilisations en cours	1 457 000,00			
231	Immobilisations en cours				
	<i>Dépenses des opérations financières</i>				
18	Compte de liaison : affectation				
22	Immo. reçues affect.				
24	Immo. affectées				
16	Emprunts et dettes				
26	Participations et CR				
19	Différ. réalisation d'immo.				
27	Autres immobilisations financières	12 080 000,00		-12 060 000,00	-12 060 000,00
020	Dépenses imprévues				
	<i>Reprises sur :</i>				
10	Dotations, fonds divers				
13	Subvention d'investissement	31 848 159,95			
15	Prov. Pour risques et ch.				
29	Provisions pour dépréciation des immo.				
39	Provisions dépréciation des stocks en cours				
49	Prov. dépr. des compte de tiers				
59	Prov. Pr dépr. des comptes fi.				
481	Charges à répartir sur pl. exercices				
458	Services à comptabilité distincte	13 176 757,00			
	RECETTES	428 386 026,72		-27 060 000,00	(II) -27 060 000,00
	<i>Recettes d'équipement</i>				
13	Subvention d'investissement	242 001 007,31		-2 940 000,00	-2 940 000,00
16	Emprunts et dettes	0,00			
	<i>Recettes des opérations financières</i>				
18	Compte de liaison : affectation				
22	Immo. reçues affect.				
24	Immo. affectées				
10	Dotations, fonds divers	281 472,45			
1068	Excédents de fonctionnement capitalisés	5 593 576,77			
20	Immobilisations incorporelles				
21	Immobilisations corporelles	12 060 000,00		-12 060 000,00	-12 060 000,00
23	Immobilisations en cours				
26	Participations et CR				
19	Différ. réalisation d'immo.				
28	Amortis. des immo.	48 054 523,13			
15	Prov. Pour risques et ch.				
29	Provisions pour dépréciation des immo.		26		

Chap	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de DM 3	Vote du Syndicat
39	Provisions dépréciation des stocks en cours				
49	Prov. dépr. des compte de tiers				
59	Prov. Pr dépr. des comptes fi.				
481	Charges à répartir sur pl. exercices				
27	Autres immobilisations financières	12 060 000,00		-12 060 000,00	-12 060 000,00
458	Services à comptabilité distincte	13 176 757,00			
021	Virement de la section de fonct.	95 158 690,06			

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

(2) Les dépenses sont égales aux recettes. Voir le détail des opérations pour compte de tiers en annexe p. 20.

		Opérations de l'exercice (col 1)	Résultat reporté (col 2)	Restes à réaliser (col 3)	Affectation c/1068 (col 4)	Cumul section (Col 1+2+3+4)
Dépenses	I	399 095 360,30	2 230 666,42			401 326 026,72
Recettes	II	395 732 449,95			5 593 576,77	401 326 026,72

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

1) DEPENSES D'EQUIPEMENT NON INDIVIDUALISEES

Chap	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de DM 3	Vote du Syndicat
		DEPENSES (1)	25 032 659,35		-15 000 000,00	-15 000 000,00
20		Immobilisations incorporelles	4 914 690,39			
	2031	Frais d'études	1 059 654,00			
	2053	Logiciels	3 803 348,39			
	2058	Licences, marques	51 688,00			
21		Immobilisations corporelles	18 660 968,96		-15 000 000,00	-15 000 000,00
	2113	Terrains aménagés	1 914 000,00			
	2135	Installations généra	462 361,00			
	2138	Autres constructions	402 451,31			
	2145	Constructions sur so	15 000 000,00		-15 000 000,00	
	2181	Installations gales	97 438,04			
	21831	Matériel de bureau	17 015,26			
	21832	Matériel informatiqu	610 680,37			
	2184	Mobilier	157 022,98			
23		Immobilisations en cours	1 457 000,00			
	2314	Constructions sur so	1 457 000,00			

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

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

3) OPERATIONS FINANCIERES

Chap	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de DM 3	Vote du Syndicat
	DEPENSES (1)	43 928 159,95		-12 060 000,00	-12 060 000,00
	Remboursement d'emprunts et dettes				
	Reprise sur :				
13932	Subventions d'inv. t	31 848 159,95			
	Autres dépenses financières				-12 060 000,00
275	Dépôts, cautionnemt	20 000,00			
2762	Créanc/transf. drTVA	12 060 000,00		-12 060 000,00	

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

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

Chap	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1	Proposition de DM 3	Vote du Syndicat
	DEPENSE (1)			-12 060 000	-12 060 000,00
27	Autres immobilisations financières	12 060 000,00		-12 060 000	-12 060 000,00

(1) Les dépenses sont égales aux recettes

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

1) RECETTES D'EQUIPEMENT NON AFFECTEES A UNE OPERATION

Chap	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de DM 3	Vote du Syndicat
		RECETTES (1)	242 001 007,31		-2 940 000,00	-2 940 000,00
13		Subvention d'investissement	242 001 007,31		-2 940 000,00	-2 940 000,00
	13118	Autres subvention de	39 000 000,00			
	13228	Subv nt div région	300 000,00			
	1332	Produits des amendes	202 701 007,31		-2 940 000,00	
16		Emprunts et dettes	0,00			
	1641	Emprunts en euros	0,00			
		BESOIN DE FINANCEMENT				
		EXCEDENT DE FINANCEMENT				

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

2) RECETTES AFFECTEES AUX OPERATIONS

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

(1) de l'opération votée

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

3) OPERATIONS FINANCIERES

Chap	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de DM 3	Vote du Syndicat
	RECETTES (1)	155 273 213,19		-12 060 000,00	-12 060 000,00
	Ressources propres externes				
	Ressources propres internes	155 273 213,19		-12 060 000,00	-12 060 000,00
021	Vir section fonction	95 158 690,06			
2762	Créanc/transf. drTVA	12 060 000,00		-12 060 000,00	
281	Amort immo corporell	48 054 523,13			

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

Chap	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1	Proposition de DM 3	Vote du Syndicat
	RECETTES (1)				-12 060 000,00
21	Immobilisations corporelles	12 060 000,00		-12 060 000,00	-12 060 000,00

IV - ANNEXES	IV
AMORTISSEMENTS ET PROVISIONS	
CHARGES A REPARTIR	

AMORTISSEMENT DES IMMOBILISATIONS

Désignation (localisation pour les immeubles)	Date		Valeur d'acquisition au 01/01/2011	(a)	Durée d'amortissement	Amortissements (*) au 01/01/2011 antérieurs (b)	Valeur nette comptable (a) - (b)		Amortissements de l'exercice 2011
	d'acquisition						(a)	(b)	
204 Subv. d'équipements versées	2006 à 2010		809 382 489,23		5 à 30 ans	39 253 804,88	770 128 684,35	40 375 126,64	
2031 Fms d'études	2008 à 2010		8 489 002,82		1 ans	2 519 941,69	5 969 061,13	5 969 061,13	
2053 Concessions et droits	1997 à 2010		4 567 026,00		1 à 5 ans	3 249 549,82	1 317 476,18	848 877,95	
2058 Concessions et droits	2005 à 2010		95 234,11		1 à 5 ans	89 958,11	5 276,00	5 276,00	
2111 (2113) Terrains	1969 à 2010		2 431 489,78		-	0,00	2 431 489,78	0,00	
2131 Bâtiments publics	1969 à 2010		6 595 409,31		0 à 80 ans	1 432 402,13	5 163 007,18	77 599,41	
2135 Construction instal.générales	1983 à 2010		2 307 986,87		7 à 20 ans	1 505 203,40	802 783,47	94 357,67	
2138 Constructions	1969 à 2010		1 405 299,72		0 à 20 ans	797,63	1 404 502,09	15 313,89	
21538 Autres	2008 à 2009		57 683,08		10 ans	11 536,62	46 146,46	5 768,31	
2181 Installa. générales agencement	2008		1 423,72		10 ans	284,74	1 138,98	142,37	
21811 Installa. générales agencement	2009 à 2010		383 523,32		1 à 10 ans	44 922,70	338 600,62	65 711,35	
2182 Mat de transport	1999 à 2010		56 679,09		5 ans	56 679,09	0,00	0,00	
21831 Matériel de bureau	1990 à 2010		90 265,08		5 à 12 ans	77 620,43	12 644,65	9 070,64	
21832 Matériel informatique	1998 à 2010		2 803 529,59		1 à 6 ans	2 277 616,66	525 912,93	450 380,86	
2184 Mobilier	1997 à 2010		1 234 405,18		1 à 10 ans	297 544,83	936 860,35	137 836,94	
2314 Immobilisations en cours	2010		212 877,23		-			0,00	
TOTAL			840 114 324,13			59 817 862,73	789 083 584,17	48 054 523,16	

Compte d'imputation	CONSTITUTION				Complément		REPRISE - pour utilisation (1) - sans utilisation (1)		SOLDE
	Date	Objet	Montant	date	Montant	Date	Montant		
6875 12/12/2007		Fiscalité Taxes/ salaires	1 959 157			04/10/2010	1 959 157	-	479 650,00
6875 02/10/2008		Bicorana	479 650						532 059,00
6875 02/10/2008		Psacok	532 059						-
6875 02/10/2008		Autocars L.Gaibert	20 000 000						
6875 27/05/2009		Transports scolaires	1 600 000						
6875 27/05/2009		id	1 000 000	07/10/2009	2 273 622,00				9 873 622,30
6875 09/12/2009		Contentieux SwissLife	45 000	07/12/2011	6 600 000,30				45 000,00
6875 04/10/2010		Risque contentieux Geccina	69 700 000						
6875 04/10/2010		Risque fiscal SNCF (TVA)	54 000 000						
6875 04/10/2010		Risque fiscal RATP (TVA)	83 400 000						
6875 01/06/2011		Risque retraites SNCF 2008-2011	5 300 000						83 400 000,00
6875 01/06/2011		Risque sillons grèves 2010 SNCF	12 830 000						5 300 000,00
6875 05/10/2011		Risque différents divers sur facture annuelle 2010 SNCF	70 000 000						12 830 000,00
6875 07/12/2011		Risque fiscal RATP (Taxe/salaire)	320 845 866,00						70 000 000,00
TOTAL			8 873 622,30		8 873 622,30		147 259 157,00		182 460 331,30

TABLEAU DES EMPLOIS AU 5 OCTOBRE 2011

CATEGORIE	GRADES ou EMPLOIS	EFFECTIFS BUDGETAIRES au 01/01/2011		EFFECTIFS BUDGETAIRES au 05/10/2011	
			ETP transférés dans le cadre de la loi 2004- 809 du 13 août 2004 et créés		ETP transférés dans le cadre de la loi 2004- 809 du 13 août 2004
Emplois fonctionnels	Directeur général : - Cadres d'emplois suivants : administrateur territorial, ingénieur territorial ayant le grade d'ingénieur en chef et cadres d'emplois et grades équivalents - Contractuel remplissant les conditions de diplôme et/ou expérience équivalente	1		1	
	Directeur général adjoint : - Cadres d'emplois suivants : administrateur territorial, ingénieur territorial ayant le grade d'ingénieur en chef et cadres d'emplois et grades équivalents - Contractuel remplissant les conditions de diplôme et/ou expérience équivalente	5		5	
Agent comptable	Comptable public nommé par arrêté du ministre du budget (art. 9 du décret du 10 juin 2005)	1		1	
Catégorie A +	Filière administrative : - Cadre d'emplois des administrateurs territoriaux	17		18	
	Filière technique : - Cadre d'emplois des ingénieurs territoriaux ayant les grades d'ingénieurs en chef				
	Agents non titulaires : - Contractuels remplissant les conditions de diplôme et/ou d'expérience équivalente - Agents du STIF en CDI ou CDD de niveau équivalent				
Catégorie A	Filière administrative : - Cadre d'emplois des attachés territoriaux	164	3,08	203	3,08
	Filière technique : - Cadre d'emplois des ingénieurs territoriaux ayant les grades d'ingénieur principal et d'ingénieur				
	Agents non titulaires : - Contractuels remplissant les conditions de diplôme et/ou d'expérience équivalente - Agents du STIF en CDI ou CDD de niveau équivalent				
Catégorie B	Filière administrative : - Cadre d'emplois des rédacteurs territoriaux	42	13,25	47	13,25
	Filière technique : Cadres d'emplois suivants : - Techniciens supérieurs territoriaux - Contrôleurs territoriaux de travaux				
	Agents non titulaires : - Contractuels remplissant les conditions de diplôme et/ou d'expérience équivalente - Agents du STIF en CDI ou CDD de niveau équivalent				
Catégorie C	Filière administrative : - Cadre d'emplois des adjoints administratifs territoriaux	45	18,04	48	18,04
	Filière technique : Cadres d'emplois suivants : - Agents de maîtrise territoriaux - Adjoints techniques territoriaux				
	Agents non titulaires : - Contractuels remplissant les conditions de diplôme et/ou d'expérience équivalente - Agents du STIF en CDI ou CDD de niveau équivalent				
Total		275	34,37	323	34,37

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

Référence programme	Intitulé	État des autorisations d'engagement									
		Total crédits AE après DM2 (14) = (1+2)	Proposition d'AE DM2 (12)	Cumul engagements juridiques de programme au 31/10/11 (13)	Total crédits AE après DM2 (14) = (1+2)	Credits de paiement antérieurs (réalisations cumulées au 31/10/2010) (15)	Credits de paiement ouverts au titre de l'exercice 2011 BP (16)	Cumul CP ouverts en 2011 DM1+DM2 (16)	Proposition CP DM2	CP réalisés durant l'exercice 2011 au 31/10/11 (18)	Restes à financer (au delà de 2011) sur AE (19)=(15+16)
2008 0000011	AE Etudes 2008	81 069 723,06		69 118 521,43	81 069 723,06	27 891 394,17	14 549 413,06	27 943 974,06		17 496 862,33	10 171 864,43
2008 0000008	Cours Francorussiens (PDU) 2008	2 190 486,64		2 190 486,64	2 190 486,64	1 022 739,19	496 203,00	496 203,00		45 403,50	671 527,43
2009 0000009	Cours Francorussiens (PDU) 2009	1 130 000,00		890 809,31	1 130 000,00	660 000,00	0,00	0,00		0,00	430 000,00
2009 0000001	AE Etudes 2009	8 219 510,00		8 219 510,00	8 219 510,00	4 097 165,65	2 771 800,00	3 327 489,00		102 998,58	794 555,33
2010 0000008	AE Etudes 2010	16 283 373,09		7 122 910,37	16 283 373,09	1 042 571,66	8 874 810,00	2 341 998,00		3 906 123,10	7 858 094,00
2010 0000009	Cours Francorussiens (PDU) 2010	1 264 000,00		1 057 802,01	1 264 000,00	131 888,24	400 000,00	400 000,00		210 000,00	752 111,76
2011 0000011	Cours Francorussiens (PDU) 2011	1 460 000,00		60 000,00	1 215 143,06			270 000,00		0,00	945 143,06
2011 000000X	AE Etudes 2011	10 243 000,00		350 709,31	10 243 000,00		1 404 000,00	1 147 807,00		229 044,00	9 105 193,00
Totaux		121 830 972,64	0,00	89 010 751,67	121 885 236,64	34 845 248,23	28 598 223,00	35 937 468,00		21 990 296,50	50 802 019,29

ARRETE - SIGNATURES

Présenté par la directrice générale

A Paris le 7 décembre 2011

La directrice générale,



Nombre d'administrateurs présents : 25

Nombre de suffrages exprimés : 25

VOTES / Pour : 16 Contre : 0

Date de convocation : 25/11/2011

Administrateurs : 9

Délibéré par le conseil réuni en séance

A Paris.....le 07/12/2011

Les membres du syndicat :

Le président du conseil du STIF

Jean-Paul HUCHON



Transmis au Préfet le .../.../2011. 9/12/2011.

(1) en approbant des textes du STIF, les votes sont comptabilisés par rapport aux administrateurs présents ou représentés pour ou contre le vote

**Délibération n°2011/0885
Séance du 7 décembre 2011**

BUDGET PRIMITIF 2012



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.1241-20 et L.3111-14 à L.3111-16 ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** l'arrêté du 27 décembre 2005 relatif aux règles budgétaires et comptables applicables au STIF (INTB0500872A) ;
- VU** la délibération n° 2006/0253 du Conseil du STIF approuvant le règlement budgétaire et financier du STIF ;
- VU** le rapport n° 2011/0885 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

CONSIDERANT En application de l'article 6-13° du décret statutaire du 10 juin 2005, « ne peuvent pas être déléguées et doivent faire l'objet de décisions du conseil l'approbation des emprunts d'un montant supérieur à un seuil qu'il fixe ».

Il convient de fixer le seuil correspondant ainsi que de déterminer les conditions de réalisation des opérations financières utiles à la gestion des emprunts et de passer à cet effet les actes nécessaires.

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1: le budget primitif du syndicat des transports d'Ile-de-France pour l'exercice 2012 est adopté.

ARTICLE 2 : le montant annuel plafond de l'emprunt pour l'année 2012, en application de l'article 6-13° susvisé, est fixé à 178,8 M€.

ARTICLE 3 : la directrice générale est autorisée, dans les conditions définies ci-après, à réaliser les opérations financières utiles à la gestion des emprunts et de passer à cet effet les actes nécessaires, notamment :

1. procéder à la réalisation des emprunts sous forme bancaire ou obligataire, en euro ou en toute autre devise, destinés au financement des investissements prévus par le budget 2012, dans la limite des montants inscrit au budget. Les montants inscrits au budget s'entendent comme ceux du budget principal et des décisions modificatives intervenants en cours d'exercice.

Dans le cadre de la politique de gestion de la dette engagée par le STIF qui vise à faire face efficacement à l'évolution des conditions de marché, autrement dit à :

- ⇒ maîtriser le risque de taux inhérent à la volatilité des marchés,
- ⇒ diminuer la charge d'intérêts,

ces emprunts pourront comporter une ou plusieurs des caractéristiques ci-après :

- la faculté de passer du taux variable au taux fixe ou du taux fixe au taux variable,
 - la faculté de modifier une ou plusieurs fois l'index relatif au calcul du ou des taux d'intérêt,
 - la possibilité de recourir à des opérations particulières, comme des emprunts en devises,
 - la faculté de procéder à des tirages échelonnés dans le temps avec faculté de remboursement anticipé et/ou de consolidation,
 - la possibilité d'allonger la durée du prêt,
 - la possibilité de procéder à un différé d'amortissement,
 - la faculté de modifier la périodicité et le profil de remboursement
2. procéder à toutes les opérations susvisées liées à la gestion des emprunts existants ou mobilisés en cours d'année 2012,
 3. procéder aux renégociations, aux remboursements anticipés de prêts en cours avec ou sans pénalités et contracter éventuellement tout contrat de prêt nécessaires au refinancement des capitaux restant dus et, le cas échéant, les pénalités.
 4. procéder à des opérations de couvertures de risques de taux, en complément des conventions d'emprunts déjà signées et à résilier ou à modifier, avec ou sans indemnités, les contrats déjà conclus ou à conclure, en fonction de la fluctuation des taux d'intérêt.

Ces opérations visent notamment à

- Neutraliser un risque de taux inhérent à la volatilité des marchés,
- Diminuer la charge d'intérêts des emprunts à taux fixe élevé assortis d'une indemnité actuarielle,
- Diversifier la nature des indexations en fonction de l'évolution des marchés.

4.1. Ces opérations comprennent notamment la conclusion de contrats :

- d'échange de taux d'intérêt ou SWAP modifiant ainsi l'exposition du ou des prêts visés,
- de garantie d'un taux plafond (CAP), d'un taux plancher (FLOOR), d'un taux plafond et d'un taux plancher (COLLAR ou TUNNEL),
- de garantie d'un taux futur : accord de taux futur (FRA) pour une échéance exposée.

4.2. Les index de références pourront être :

- Le taux fixe
- Les références monétaires de la zone euro : Euribor EONIA et ses déclinaisons françaises (TAM TAG T4M)
- Les références du marché obligataire : TME, TMO, TEC
- Les références du marché de swap : CMS (constant maturity swap)

4.3. Les opérations susvisées sont autorisées dans la limite d'un plafond fixé à 15% de l'encours.

4.4. La durée des contrats de couverture ne pourra excéder la durée du sous-jacent.

4.5. Le montant maximal des primes et commissions ne pourra excéder 1,00% de l'encours visé par l'opération pour les primes et 0,10% HT annuel du montant de l'opération envisagée pour les commissions, pendant la durée de celle-ci.

4.6. Les opérations de couverture déjà réalisées pourront faire l'objet d'annulation. Dans ce cas, une soulte de débouclage, calculée en fonction du niveau du marché au moment de l'opération de débouclage, assimilable à une indemnité actuarielle, pourra être perçue ou versée par la collectivité.

4.7. La directrice générale est autorisée

- à lancer les consultations auprès des établissements de crédit,
- à passer les ordres auprès du ou des établissements sélectionnés,
- à signer les contrats de couverture ou de retournement, au nom et pour le compte du Syndicat de transport
- à régler les primes dues au titre des opérations et les commissions dues aux banques ou établissement contrepartie.

Article 4 : la directrice générale est autorisée à :

1. procéder à la réalisation des lignes de trésorerie sur la base d'un montant maximum autorisé par le conseil arrêté à 300 M€ pour l'année 2012 ;
2. procéder à toutes les opérations liées à la gestion de ces lignes de trésorerie.

Article 5 : Le conseil du syndicat sera tenu informé de toutes les opérations effectuées dans le cadre des articles 3 et 4.

1. Un rapport sera présenté annuellement au Conseil, décrivant la réalisation des opérations, et faisant ressortir leurs principales caractéristiques
2. Concernant les opérations de couverture des risques de taux, une annexe sera jointe au compte administratif ainsi qu'au budget primitif de chaque exercice suivant la date de conclusion du ou des contrats. Elle regroupera les caractéristiques de chaque contrat, le montant des éléments de dette couverts, le montant maximum autorisé de la dette susceptible d'être couverte et le montant autorisé par la collectivité pour l'année considérée, enfin le coût effectif des lignes de trésorerie et des instruments de couverture associés comparé.

ARTICLE 6 : La décision de réaliser une opération financière avec un établissement sera désormais appréciée en tenant compte de la situation de cet établissement au regard des Etats et territoires non coopératifs telle que définie par arrêté ministériel chaque année au 1er janvier, en application du deuxième alinéa du paragraphe 1 de l'article 238-0 A du Code Général des Impôts, ainsi que les procédures et outils que l'établissement a pu mettre en place afin de lutter contre le blanchiment, la corruption et la fraude fiscale.

ARTICLE 7 : Afin de prendre en compte l'augmentation du taux de TVA sur les transports publics, de 5,5% à 7% au 1^{er} janvier 2012, les tarifs des titres de transport sont augmentés de 1,5%, moyennant les arrondis nécessaires. L'augmentation par catégorie de titre est présentée en annexe à cette délibération.

ARTICLE 8 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON

Tarif à compter du 1^{er} janvier 2012

carnet de 10 tickets t+ à plein tarif :	12,70 €
carnet de 10 tickets t+ à tarif réduit :	6,35 €
ticket t+ vendu à l'unité :	1,70 €
ticket d'accès à bord :	1,90 €
navette Orlyval (seule ou en correspondance)	8,40 €

Les tarifs appliqués aux réseaux ferrés de banlieue sont augmentés de 1,5% aux arrondis près.

Les prix des forfaits Navigo sont augmentés de 1,5% en moyenne ; pour les Navigo semaine cette augmentation s'applique à compter de la semaine 1.

Les prix des forfaits journaliers Mobilis, des tickets jeune week-end et des forfaits Paris Visite sont augmentés de 1,5% en moyenne.

REPUBLIQUE FRANCAISE

	Désignation de l'établissement public STIF.....
---	--

POSTE COMPTABLE DE :

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'Ile-De-France

BUDGET PRIMITIF 2012

EXERCICE 2012

I - INFORMATIONS GENERALES

LISTE DES COLLECTIVITES MEMBRES

Région Ile-de-France
Ville de Paris
Département des Hauts de Seine
Département de Seine Saint Denis
Département du Val de Marne
Département des Yvelines
Département de l'Essonne
Département du Val d'Oise
Département de Seine et Marne



Sommaire

p.1	I	Informations générales		
p.3/5	II	Présentation générale du budget - Balance générale du budget		
p.7/10	III.A.	Vote du budget - Section de fonctionnement		
p.11	III.B.	Section d'investissement - Vue d'ensemble		
p.12	III.B.1	Section d'investissement - Détail par articles		
		1. Dépenses d'équipement non individualisées		
		2. Opérations financières		
		3. Opérations d'ordre à l'intérieur de la section		
p.13	III.B.2	Section d'investissement - Détail par articles		
		1. Recettes d'équipement non affectées à une opération		
		2. Recettes affectées aux opérations		
		3. Opérations financières		
		4. Opérations d'ordre à l'intérieur de la section		
ANNEXES			Joint	Sans objet
p.		Annexes - Etat de la dette - Détail		X
p.		Annexes - Etat des engagements donnés et reçus		X
p.14		Annexes - Amortissements et provisions - Charges à répartir	X	
p.15		Annexes - Subventions de fonctionnement versées	X	
p.16/17		Annexes - Etat du personnel - Méthodes utilisées	X	
p.18		Annexes - Etat du suivi des autorisations de programme et des autorisations d'engagement - Etat des recettes grevées d'une affectation spéciale	X	
p.20		Annexes - Détail des opérations pour comptes de tiers	X	
p.21		Annexes - Arrêté et signatures	X	

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

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

II - PRESENTATION GENERALE : BALANCE GENERALE DU BUDGET

1 - Dépenses

		Opérations de l'exercice (col1)	Résultat reporté (col2)	Restes à réaliser	Cumul section (Col 1+2+3)
Fonctionnement	A1	5 015 589 411,00	D002		5 015 589 411,00
Investissement	B1	477 446 867,00	D001		477 446 867,00

2 - Recettes

		Opérations de l'exercice (col1)	Résultat reporté (col2)	Affectation (col3)	Restes à réaliser (col4)	Cumul section (Col 1+2+3+4)
Fonctionnement	A2	5 015 589 411,00	R002			5 015 589 411,00
Investissement	B2	477 446 867,00	R001	R1068		477 446 867,00

II - PRESENTATION GENERALE : BALANCE GENERALE DU BUDGET

1 - Dépenses de l'exercice

Chap	FONCTIONNEMENT	Opérations réelles (1)	Opérations d'ordre (2)	TOTAL
	Dépenses de fonctionnement - Total	4 940 807 438,00	74 781 973,00	A1 5 015 589 411,00
60	Achat et variation de stocks	554 150,00		554 150,00
61	Services extérieurs	30 182 946,00		30 182 946,00
62	Autres services extérieurs	12 369 750,00		12 369 750,00
63	Impôts, taxes et versements assimilés	62 976 200,00		62 976 200,00
64	Charges de personnel	20 237 050,00		20 237 050,00
65	Autres charges de gestion courante	4 813 987 342,00		4 813 987 342,00
66	Charges financières	500 000,00		500 000,00
67	Charges exceptionnelles			
68	Dotations aux amortissements et aux provisions		58 460 000,00	58 460 000,00
71	Production stockée (ou de stockage)			
023	Virement à la section d'investissement		16 321 973,00	16 321 973,00
002	Resultat de fonctionnement reporté			

Chap	INVESTISSEMENT	Opérations réelles	Opérations d'ordre (2)		TOTAL
			de section à section	à l'intérieur de la section	
	Dépenses d'investissement - Total	421 446 867,00	56 000 000,00		B1 477 446 867,00
10	Dotation, fonds divers et réserves				
13	Subventions d'investissement		50 000 000,00		50 000 000,00
16	Emprunts et dettes assimilées				
20	Immobilisations incorporelles	2 770 000,00			2 770 000,00
204	Subvention d'équipement versée	359 163 037,00			359 163 037,00
21	Immobilisations corporelles	18 795 100,00			18 795 100,00
23	Immobilisations en cours	15 541 973,00			15 541 973,00
26	Participations et créances rattachées à des participations				
27	Autres immobilisations financières	12 000 000,00			12 000 000,00
458	Services à comptabilité distincte	13 176 757,00			13 176 757,00
	Dépenses D'ordre (2)		6 000 000,00		6 000 000,00
22	<i>Immobilisations reçues en affectation</i>				
24	<i>Immobilisations affectées, concédées, affermées ou mises à disposition</i>				
19	<i>Différences sur réalisation d'immobilisations</i>		6 000 000,00		6 000 000,00
15	<i>Provisions pour risques et charges</i>				
29	<i>Provision pour dépréciation des immobilisations</i>				
001	Solde d'exécution de la section d'investissement reporté				

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

(2) Voir détail p.7-11 Opérations financières. Les dépenses sont égales aux recettes.

II - PRESENTATION GENERALE : BALANCE GENERALE DU BUDGET

2 - Recettes de l'exercice

Chap	FONCTIONNEMENT	Opérations réelles (1)	Opérations d'ordre (2)	TOTAL
Recettes de fonctionnement - Total		4 959 589 411,00	56 000 000,00	A2 5 015 589 411,00
70	Ventes de produits fabriqués, marchandises et prestations de services			
71	Production stockée (ou de stockage)			
72	Travaux en régie			
73	Taxes			
74	Dotations, subventions et participations	1 458 532 702,00		1 458 532 702,00
75	Autres produits de gestion courante	3 500 000 000,00		3 500 000 000,00
76	Produits financiers			
77	Produits exceptionnels		56 000 000,00	56 000 000,00
78	Reprise sur amortissements et provisions	1 056 709,00		1 056 709,00
79	Transferts de charges			
002	Resultat de fonctionnement reporté			

Chap	INVESTISSEMENT	Opérations réelles	Opérations d'ordre (2)		TOTAL
			de section à section	à l'intérieur de la section	
Recettes d'investissement - Total		393 124 894,00	84 321 973,00		B2 477 446 867,00
10	Dotation, fonds divers et réserves	300 000,00			300 000,00
13	Subventions d'investissement	188 870 000,00			188 870 000,00
16	Emprunts et dettes assimilées	178 778 137,00			178 778 137,00
27	Autres immobilisations financières	12 000 000,00			12 000 000,00
458	Services à comptabilité distincte	13 176 757,00			13 176 757,00
Recettes D'ordre(2)			84 321 973,00		84 321 973,00
22	<i>Immobilisations reçues en affectation</i>				
24	<i>Immobilisations affectées, concédées, affermées ou mises à disposition</i>				
20	<i>Immobilisations incorporelles</i>				
21	<i>Immobilisations corporelles</i>		12 000 000,00		12 000 000,00
23	<i>Immobilisations en cours</i>				
26	<i>Participations et créances rattachées à des participations</i>				
19	<i>Différences sur réalisation d'immobilisations</i>				
28	<i>Amortissement des immobilisations</i>		56 000 000,00		56 000 000,00
15	<i>Provisions pour risques et charges</i>				
29	<i>Provision pour dépréciation des immobilisations</i>				
021	<i>Virement de la section de fonctionnement</i>		16 321 973,00		16 321 973,00
1068	Excédents de fonctionnement capitalisés				
001	Solde d'exécution de la section d'investissement reporté				

- I - Le conseil du syndicat a voté le présent budget :
- au niveau(1) du chapitre pour la section de fonctionnement.
 - au niveau(1) du chapitre pour la section d'investissement.
- avec les opérations listées en page 10
- avec (sans) vote formel sur chacun des chapitres (2).

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

La comparaison s'effectue par rapport au budget : - primitif (2)
- cumulé (2) de l'exercice précédent

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

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

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

(1) A compléter par <<du chapitre>> ou <<de l'article>>.

(2) Rayer la mention inutile.

III - VOTE DU BUDGET					III	
A - SECTION DE FONCTIONNEMENT					A	
Chap	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la Directrice	Vote du Syndicat
		DÉPENSES DE L'EXERCICES (1)	4 969 766 541,50		5 015 589 411,00	5 015 589 411,00
014		ATTENUATIONS DE PRODUITS				
60		Achat et variation de stocks	607 100,00		554 150,00	554 150,00
	60611	Energies électricité	135 000,00		170 000,00	170 000,00
	60617	Eau et assainissement	20 000,00		12 000,00	12 000,00
	60621	Combustibles	1 600,00		1 600,00	1 600,00
	60622	Carburants	25 000,00		15 000,00	15 000,00
	60628	Autres fournitures non stockées	12 000,00		15 000,00	15 000,00
	6063	Fournitures d'entretien et de petit équipement	60 500,00		85 550,00	85 550,00
	6064	Fournitures administratives	241 500,00		150 500,00	150 500,00
	6068	Autres matières et fournitures	101 500,00		100 500,00	100 500,00
	607	Achats de marchandises	10 000,00		4 000,00	4 000,00
61		Services extérieurs	34 664 616,60		30 182 946,00	30 182 946,00
	6132	Locations immobilières	3 731 823,60		4 111 050,00	4 111 050,00
	6135	Locations mobilières	182 500,00		242 200,00	242 200,00
	614	Charges locatives et de copropriété	422 470,00		489 726,00	489 726,00
	61522	Bâtiments	100 000,00		119 000,00	119 000,00
	61551	Matériel roulant	13 500,00		30 600,00	30 600,00
	6156	Maintenance	1 470 000,00		1 440 000,00	1 440 000,00
	616	Primes d'assurances	202 000,00		220 000,00	220 000,00
	6171	Etudes générales	10 084 893,00		11 254 000,00	11 254 000,00
	6173	Etudes de trafic	5 018 810,00		1 450 000,00	1 450 000,00
	6174	Etudes et divers CPER	9 410 844,00		6 484 070,00	6 484 070,00
	6175	Etudes hors CPER subventionnées	3 177 476,00		3 731 700,00	3 731 700,00
	6181	Documentation générale et technique	105 300,00		190 600,00	190 600,00
	6184	Versements à des organismes de formation	350 000,00		300 000,00	300 000,00
	6185	Frais de colloques et séminaires	395 000,00		120 000,00	120 000,00

III - VOTE DU BUDGET						III
A - SECTION DE FONCTIONNEMENT						A
Chap	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la Directrice	Vote du Syndicat
62		Autres services extérieurs	12 511 950,00		12 369 750,00	12 369 750,00
	6225	Indemnités au comptable et aux régisseurs	6 000,00		6 500,00	6 500,00
	6226	Honoraires	70 000,00		100 000,00	100 000,00
	6227	Frais d'actes et de contentieux	30 000,00		90 000,00	90 000,00
	6228	Divers (honoraires)	150,00		150,00	150,00
	6231	Annonces et insertions	2 415 000,00		2 025 000,00	2 025 000,00
	6232	Fêtes et cérémonies	45 600,00		120 800,00	120 800,00
	6233	Foires et expositions	200 000,00		100 000,00	100 000,00
	6237	Publications	1 800 000,00		1 630 000,00	1 630 000,00
	6238	Divers	350 000,00		180 000,00	180 000,00
	6241	Transports de biens	35 000,00		84 000,00	84 000,00
	6251	Voyages, déplacements émissions	90 600,00		70 500,00	70 500,00
	6255	Frais de déménagement	4 000,00		4 000,00	4 000,00
	6257	Réceptions	240 200,00		60 300,00	60 300,00
	6261	Frais d'affranchissement	100 100,00		100 200,00	100 200,00
	6262	Frais de télécommunications	197 800,00		230 000,00	230 000,00
	627	Services bancaires et assimilés	50 000,00		350 000,00	350 000,00
	6281	Concours divers (cotisations)	110 000,00		100 000,00	100 000,00
	6286	Frais de nettoyage des locaux	110 000,00		200 000,00	200 000,00
	6287	Remboursement de frais	742 000,00		638 000,00	638 000,00
	6288	Autres	5 915 500,00		6 280 300,00	6 280 300,00
63		Impôts, taxes et versements assimilés	64 228 267,56		62 976 200,00	62 976 200,00
	6331	Versement de transport	279 220,00		301 500,00	301 500,00
	6336	Cotisations au CNFPT et autres	181 634,00		207 000,00	207 000,00
	63512	Taxes foncières	305 000,00		335 000,00	335 000,00
	63513	Autres impôts locaux	60 000,00		17 500,00	17 500,00
	63514	Impôts directs mat. roulant IFER	63 387 232,56		62 100 000,00	62 100 000,00
	6354	Droits d'enregistrement et de timbre	181,00		200,00	200,00
	6378	Taxes diverses	15 000,00		15 000,00	15 000,00
64		Charges de personnel	18 062 243,00		20 237 050,00	20 237 050,00
	64111	Rémunération principale	3 350 000,00		3 720 000,00	3 720 000,00
	64112	NBI, supplément familial de traitement et indemnités de résidence	165 603,00		175 000,00	175 000,00
	64118	Autres (indemnités, primes)	1 443 230,00		1 920 000,00	1 920 000,00
	64131	Rémunérations	5 505 500,00		5 640 000,00	5 640 000,00
	64132	Supplément familial de traitement	91 310,00		95 000,00	95 000,00
	64138	Autres (indemnités, primes)	1 839 100,00		2 240 000,00	2 240 000,00
	6451	Cotisations à l'URSSAF	2 684 800,00		2 920 000,00	2 920 000,00
	6453	Cotisations aux caisses de retraites	1 636 700,00		1 850 000,00	1 850 000,00
	6456	Versement au FNC du supplément familial			66 000,00	66 000,00
	64731	Versées directement	160 000,00		280 000,00	280 000,00
	6475	Médecine du travail, pharmacie	25 000,00		30 000,00	30 000,00
	6476	Restauration collective	300 000,00		425 000,00	425 000,00
	6478	Autres charges sociales diverses	151 000,00		221 050,00	221 050,00
	6484	Remboursement des agents mis à disposition	700 000,00		640 000,00	640 000,00
	6488	Autres charges	10 000,00		15 000,00	15 000,00

III - VOTE DU BUDGET						III
A - SECTION DE FONCTIONNEMENT						A
Chap	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la Directrice	Vote du Syndicat
65		Autres charges de gestion courante	4 709 761 488,09		4 813 987 342,00	4 813 987 342,00
	651	Redev pour conces.brevets, licences, procédés, droits et valeurs similaires	141 000,00		236 000,00	236 000,00
	654	Pertes sur créances irrécouvrables	20 000,00		10 000,00	10 000,00
	6558	Autres contributions obligatoires	50 100,00		56 000,00	56 000,00
	65621	PA QS	17 954 733,68		9 930 000,00	9 930 000,00
	65622	PA Sécurité	9 123 690,87		4 700 000,00	4 700 000,00
	65623	PA Accès correspondance	6 238 816,42		3 100 000,00	3 100 000,00
	65624	PA Information qualité de service	7 277 986,18		4 000 000,00	4 000 000,00
	65625	PA Opérations complémentaires au CPER	10 084 071,91		5 340 000,00	5 340 000,00
	65626	PA Etudes circulation PDU	3 893,70			
	656411	Frais de recouvrement	30 024 179,16		31 830 400,00	31 830 400,00
	656412	Remboursement aux employeurs	53 000 000,00		14 300 000,00	14 300 000,00
	6564221	Conventions Personnel Mobilité Réduite	11 750 000,00		12 700 000,00	12 700 000,00
	6564223	Conventions politique de la ville	13 503 923,00		2 403 942,00	2 403 942,00
	6564224	PDU (réseaux principaux,pôles, expérimentation)	896 200,00		223 000,00	223 000,00
	65642252	Chèque - mobilité 30%	1 500 000,00		1 500 000,00	1 500 000,00
	65642253	Chèque - mobilité gestion	250 000,00		280 000,00	280 000,00
	65642262	Imagine'R Gestion bonus			2 100 000,00	2 100 000,00
	6564227	Gestion tarification "solidarité transport"	5 800 000,00		5 800 000,00	5 800 000,00
	6564228	Autres conventions	30 000,00		1 100 000,00	1 100 000,00
	6564229	Bonus - Qualité de service	2 000 000,00			
	65642292	Bonus QS / Investissements			168 000,00	168 000,00
	6564311	Contributions versées à la RATP HT	1 960 740 000,00		2 059 000 000,00	2 059 000 000,00
	6564321	Contributions versées à la SNCF HT	1 642 600 000,00		1 712 000 000,00	1 712 000 000,00
	65645	Compensations, pertes derecttes versées aux transporteurs privés (OPTILE)	580 658 184,17		639 000 000,00	639 000 000,00
	65646	Transports scolaires	145 188 900,00		92 000 000,00	92 000 000,00
	65647	Services délégués (hors OPTILE)	1 460 000,00		2 200 000,00	2 200 000,00
	65648	Transport Fluvial	4 320 000,00			
	65738	Autres organismes divers	250 000,00		300 000,00	300 000,00
	65747	Subv. Créastif	200 000,00		210 000,00	210 000,00
	65748	Subv. fonct. pers. dr. privé autres	1 000 000,00		500 000,00	500 000,00
	6581	Redevances RFF sillons	203 695 809,00		209 000 000,00	209 000 000,00
66		Charges financières			500 000,00	500 000,00
	661	Charges d'intérêts			500 000,00	500 000,00
022		DEPENSES IMPREVUES				
67		Charges exceptionnelles	100 000,00			
	6711	Intérêts moratoires et pénalités sur marchés	10 000,00			
	6718	Autres charges exceptionnelles sur opérations de gestion	80 000,00			
	673	Titres annulés (sur exercices antérieurs)	10 000,00			
68		Dotations aux amortissements et aux provisions	42 000 000,00		58 460 000,00	58 460 000,00
	6811	Dotations aux amortissements des immobilisat. incorporelles et corporelles	42 000 000,00		58 460 000,00	58 460 000,00
71		PRODUCTION STOCKEES (OU DESTOCKAGE)				
023		Virement à la section d'investissement	87 830 876,25		16 321 973,00	16 321 973,00
	023	Virement à la section d'investissement	87 830 876,25		16 321 973,00	16 321 973,00

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

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

III - VOTE DU BUDGET				III		
A - SECTION DE FONCTIONNEMENT				A		
Chap	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la Directrice	Vote du Syndicat
		RECETTES DE L'EXERCICES (1)	4 969 766 541,50		5 015 589 411,00	5 015 589 411,00
013		ATTENUATIONS DES CHARGES				
74		Dotations, subventions et participations	1 430 262 317,49		1 458 532 702,00	1 458 532 702,00
	747182	Transports scolaires	127 179 915,00		128 515 302,00	128 515 302,00
	74721	Participations statutaires RIF	593 405 735,33		604 087 000,00	604 087 000,00
	74722	Carte Imagine'R	51 260 000,00		52 272 000,00	52 272 000,00
	74728	Autres subventions et participations			5 100 000,00	5 100 000,00
	747283	Subvention CPER	5 700 000,00		9 000 000,00	9 000 000,00
	747285	Subvention Région tarification sociale	78 501 745,00		79 161 000,00	79 161 000,00
	747288	Autres subventions et participations	4 000 000,00			
	747311	Participations statutaires département 75	353 483 651,74		359 846 400,00	359 846 400,00
	747312	Participations statutaires département 92	90 058 046,89		91 679 100,00	91 679 100,00
	747313	Participations statutaires département 93	43 632 774,66		44 418 200,00	44 418 200,00
	747314	Participations statutaires département 94	35 022 573,79		35 653 000,00	35 653 000,00
	747315	Participations statutaires département 78	18 500 296,45		18 833 300,00	18 833 300,00
	747316	Participations statutaires département 91	11 402 698,44		11 607 900,00	11 607 900,00
	747317	Participations statutaires département 95	10 588 219,98		10 778 800,00	10 778 800,00
	747318	Participations statutaires département 77	7 446 660,21		7 580 700,00	7 580 700,00
	74771	FSE	80 000,00			
75		Autres produits de gestion courante	3 350 385 001,76		3 500 000 000,00	3 500 000 000,00
	751	Redevances pour concessions, brevets, licences, marques, procédés, dr. et valeur			500 000,00	500 000,00
	752	Revenus des immeubles	580 000,00		1 200 000,00	1 200 000,00
	7562	Produit des amendes	50 683 192,76		27 100 000,00	27 100 000,00
	75642	Versement de transport (produit courant)	3 095 276 000,00		3 262 200 000,00	3 262 200 000,00
	75648	Autres produits	150 000,00			
	7581	Produits redev. Sillons RFF	203 695 809,00		209 000 000,00	209 000 000,00
76		Produits financiers				
77		Produits exceptionnels	35 200 000,00		56 000 000,00	56 000 000,00
	7768	Neutralisation des amortissements			6 000 000,00	6 000 000,00
	777	Quote-part des subventions d'investiss. transférées au compte de résultat	35 200 000,00		50 000 000,00	50 000 000,00
78		Reprise sur amortissements et provisions	69 700 000,00		1 056 709,00	1 056 709,00
	7875	Reprises sur provisions pour risques et charges exceptionnelles	69 700 000,00		1 056 709,00	1 056 709,00
002		Résultat de fonctionnement reporté	84 219 222,25			
	002	Solde d'exécution de la section de fonctionnement reporté	84 219 222,25			

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

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

	Opérations de l'exercice (col1)	Résultat reporté (col2)	Restes à réaliser (col3)	Cumul section (Col 1+2+3)
Dépenses I	5 015 589 411,00	D002		5 015 589 411,00
Recettes II	5 015 589 411,00	R002		5 015 589 411,00

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

VUE D'ENSEMBLE

Chap	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la Directrice Générale	Vote du Syndicat
	DEPENSES (I)	410 995 638,00		477 446 867,00	477 446 867,00
	<i>Dépenses d'équipement</i>	<i>364 015 638,00</i>		<i>396 270 110,00</i>	<i>396 270 110,00</i>
20	Immobilisations incorporelles	2 259 654,00		2 770 000,00	2 770 000,00
204	Subvention d'équipement versée	356 423 984,00		359 163 037,00	359 163 037,00
21	Immobilisations corporelles	4 510 000,00		18 795 100,00	18 795 100,00
23	Immobilisations en cours	822 000,00		15 541 973,00	15 541 973,00
	<i>Dépenses des opérations financières</i>	<i>11 780 000,00</i>		<i>18 000 000,00</i>	<i>18 000 000,00</i>
22	Immobilisations reçues en affectation				
24	Immobilisations affectées, concédées, affermées ou mises à disposition				
16	Emprunts et dettes assimilées				
26	Participations et créances rattachées à des participations				
19	Différences sur réalisation d'immobilisations			6 000 000,00	6 000 000,00
27	Autres immobilisations financières	11 780 000,00		12 000 000,00	12 000 000,00
	<i>Reprises sur :</i>	<i>35 200 000,00</i>		<i>63 176 757,00</i>	<i>63 176 757,00</i>
10	Dotation, fonds divers et réserves				
13	Subventions d'investissement	35 200 000,00		50 000 000,00	50 000 000,00
15	Provisions pour risques et charges				
29	Provision pour dépréciation des immobilisations				
458	Services à comptabilité distincte			13 176 757,00	13 176 757,00
	RÉCETTES (II)	410 995 638,00		477 446 867,00	477 446 867,00
	<i>Recettes d'équipement</i>	<i>269 144 761,75</i>		<i>367 648 137,00</i>	<i>367 648 137,00</i>
13	Subventions d'investissement	219 426 000,00		188 870 000,00	188 870 000,00
16	Emprunts et dettes assimilées	49 718 761,75		178 778 137,00	178 778 137,00
	<i>Recettes des opérations financières</i>	<i>141 850 876,25</i>		<i>109 798 730,00</i>	<i>109 798 730,00</i>
22	Immobilisations reçues en affectation				
24	Immobilisations affectées, concédées, affermées ou mises à disposition				
10	Dotation, fonds divers et réserves	260 000,00		300 000,00	300 000,00
20	Immobilisations incorporelles				
21	Immobilisations corporelles			12 000 000,00	12 000 000,00
23	Immobilisations en cours				
26	Participations et créances rattachées à des participations				
19	Différences sur réalisation d'immobilisations				
28	Amortissement des immobilisations	42 000 000,00		56 000 000,00	56 000 000,00
15	Provisions pour risques et charges				
29	Provision pour dépréciation des immobilisations				
27	Autres immobilisations financières	11 760 000,00		12 000 000,00	12 000 000,00
458	Services à comptabilité distincte			13 176 757,00	13 176 757,00
021	Virement de la section de fonctionnement	87 830 876,25		16 321 973,00	16 321 973,00

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

	Opérations de l'exercice (col1)	Résultat reporté (col2)	Restes à réaliser (col3)	Affectation c/1068 (col4)	Cumul section (Col 1+2+3+4)
Dépenses I	477 446 867,00	D001			477 446 867,00
Recettes II	477 446 867,00	R001			477 446 867,00

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

1) DEPENSES D'EQUIPEMENT NON INDIVIDUALISEES

Chap	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la Directrice Générale	Vote du Syndicat
		DEPENSES (1)	7 591 654,00		37 107 073,00	37 107 073,00
20		Immobilisations incorporelles	2 259 654,00		2 770 000,00	2 770 000,00
	2031	Frais d'études	1 059 654,00			
	2053	Logiciels	1 150 000,00		2 770 000,00	2 770 000,00
	2058	Concessions et droits similaires, brevets, licences, marques	50 000,00			
21		Immobilisations corporelles	4 510 000,00		18 795 100,00	18 795 100,00
	2111	Terrains nus			3 000 000,00	3 000 000,00
	2113	Terrains aménagés autres que voirie	800 000,00			
	2135	Installations générales, agencements, aménagements des constructions	180 000,00		25 100,00	25 100,00
	2138	Autres constructions	80 000,00			
	2145	Constructions sur sols d'autrui Installations générales, agct, amngt	2 940 000,00		15 000 000,00	15 000 000,00
	2181	Installations générales dont l'établissement n'est pas propriétaire	65 000,00		140 000,00	140 000,00
	21831	Matériel de bureau	15 000,00		17 000,00	17 000,00
	21832	Matériel informatique	280 000,00		413 000,00	413 000,00
	2184	Mobilier	150 000,00		200 000,00	200 000,00
23		Immobilisations en cours	822 000,00		15 541 973,00	15 541 973,00
	2314	Constructions sur sol d'autrui	822 000,00		15 541 973,00	15 541 973,00

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

2) OPERATIONS FINANCIERES

Chap	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la Directrice Générale	Vote du Syndicat
	DEPENSES (1)	47 802 000,00		83 541 973,00	83 541 973,00
	Remboursement d'emprunts et dettes				
	Autres dépenses financières	11 760 000,00		18 000 000,00	18 000 000,00
	198 Neutralisation des amortissements			6 000 000,00	6 000 000,00
	275 Dépôts et cautionnement versés	20 000,00			
	2762 Créances sur transfert de droits à déduction de TVA	11 760 000,00		12 000 000,00	12 000 000,00
	Reprise sur :	35 200 000,00		50 000 000,00	50 000 000,00
	139 Subventions d'investissement transférées au compte de résultat			50 000 000,00	50 000 000,00
	13932 Subventions d'inv. transférées au CR produits des amendes	35 200 000,00			
	Charges à répartir				
	Travaux en régie	822 000,00		15 541 973,00	15 541 973,00
	2314 Constructions sur sol d'autrui	822 000,00		15 541 973,00	15 541 973,00

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

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

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

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

1) RECETTES D'EQUIPEMENT NON AFFECTEES A UNE OPERATION

Chap	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la Directrice Générale	Vote du Syndicat
		RECETTES (1)	269 144 761,75		367 648 137,00	367 648 137,00
13		Subventions d'investissement	219 426 000,00		188 870 000,00	188 870 000,00
	13118	Autres subvention de l'Etat et des établissements nationaux	39 000 000,00		39 000 000,00	39 000 000,00
	1318	Subv perçue autres établissements			1 450 000,00	1 450 000,00
	13228	Subv non transf. région autres	800 000,00		3 000 000,00	3 000 000,00
	1332	Produits des amendes	179 626 000,00		145 420 000,00	145 420 000,00
16		Emprunts et dettes assimilées	49 718 761,75		178 778 137,00	178 778 137,00
	1641	Emprunts en euros	49 718 761,75		178 778 137,00	178 778 137,00
		BESOIN DE FINANCEMENT				
		EXCEDENT DE FINANCEMENT	330 541 064,00			

2) RECETTES AFFECTEES AUX OPERATIONS

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

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

3) OPERATIONS FINANCIERES

Chap	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la Directrice Générale	Vote du Syndicat
	RECETTES (1)	141 850 876,25		109 798 730,00	109 798 730,00
	Ressources propres externes	260 000,00		300 000,00	300 000,00
10222	F.C.T.V.A.	260 000,00		300 000,00	300 000,00
	Ressources propres internes	141 590 876,25		96 321 973,00	96 321 973,00
021	Virement de la section de fonctionnement	87 830 876,25		16 321 973,00	16 321 973,00
2145	Constructions sur sols d'autrui Installations générales, agct, amngt			12 000 000,00	12 000 000,00
2762	Créances sur transfert de droits à déduction de TVA	11 760 000,00		12 000 000,00	12 000 000,00
281	Amortissements des immobilisations corporelles	42 000 000,00		56 000 000,00	56 000 000,00

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

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

IV - ANNEXES **IV**
AMORTISSEMENTS ET PROVISIONS
CHARGES A REPARTIR

AMORTISSEMENT DES IMMOBILISATIONS		AMORTISSEMENTS		AMORTISSEMENTS		AMORTISSEMENTS	
Désignation (localisation pour les immeubles)		Date	 Valeur d'acquisition au 01/01/2011	 au 01/01/2012	 Valeur nette comptable (a) - (b)	 de l'exercice 2011	
d'acquisition	(a)	d'amortissement	antérieurs (b)	(a) - (b)			2011
204 Subv. d'équipements versées	1 133 382 489,23	5 à 30 ans	79 628 931,52	1 053 753 557,71	53 500 696,25		
2031 Frais d'études	9 495 455,40	1 ans	8 489 002,82	1 006 452,58	1 006 452,58		
2053 Concessions et droits	8 284 646,39	1 à 5 ans	4 098 427,77	4 186 218,62	2 707 688,15		
2058 Concessions et droits	96 922,11	1 à 5 ans	95 234,11	1 688,00	6 120,00		
2111 /2113 Terrains	2 617 977,78	-	0,00	2 617 977,78	0,00		
2131 Bâtimts publics	6 595 409,31	0 à 80 ans	1 510 001,54	5 085 407,77	77 599,41		
2135 Construction instal.générales	2 770 346,79	7 à 20 ans	1 599 561,07	1 170 785,72	140 593,66		
2138 Constructions	1 624 113,28	0 à 20 ans	16 111,52	1 608 001,76	37 195,25		
21538 Autres	57 683,08	10 ans	17 304,93	40 378,15	5 768,31		
2181 Installa. générales agencement	1 423,72	10 ans	427,11	996,61	142,37		
21811 Installa. générales agencement	480 961,36	1 à 10 ans	110 634,05	370 327,31	85 198,96		
2182 Mat de transport	56 679,09	5 ans	56 679,09	0,00	0,00		
21831 Matériel de bureau	102 600,13	5 à 12 ans	86 691,07	15 909,06	11 537,65		
21832 Matériel informatique	3 380 212,39	1 à 6 ans	2 727 997,52	652 214,87	738 722,26		
2184 Mobilier	1 256 646,42	1 à 10 ans	435 381,74	821 264,68	142 285,16		
2314 Immobilisations en cours	1 314 202,67	-	0,00	1 314 202,67	0,00		
TOTAL	1 171 517 769,15		98 872 385,86	1 072 645 383,29	58 460 000,00		

Compte d'imputation	CONSTITUTION		Complément		REPRISE		SOLDE
	Date	Objet	Montant	date	- pour utilisation (1)	- sans utilisation (1)	
6875 02/10/2008	Bricorama	479 650	07/10/2009	2 273 622,00	07/12/2011	479 650	-
6875 02/10/2008	Peacock	532 059	07/12/2011	6 600 000,30	07/11/2011	532 059	-
6875 27/05/2009	Contentieux SwissLife	1 000 000					9 873 622,30
6875 09/12/2009	Risque contentieux Geccina	45 000			07/12/2011	45 000	-
6875 01/06/2011	Risque retraites SNCF 2008-2011	83 400 000					83 400 000,00
6875 01/06/2011	Risque sillons grèves 2010 SNCF	5 300 000					5 300 000,00
6875 05/10/2011	Risque différents divers sur facture annuelle 2010 SNCF	12 830 000					12 830 000,00
6875 07/12/2011	Risque fiscal RATP (Taxe/salaire)	70 000 000					70 000 000,00
TOTAL		173 586 709,00		8 873 622,30		1 056 709,00	181 403 622,30

IV - ANNEXES	IV
SUBVENTIONS DE FONCTIONNEMENT VERSEES	

Compte d'imputation	Objet de la subvention	Nom du bénéficiaire	Date de la délibération	Montant de la dépense au BP 2010
65738	Financement d'une chaire de recherche	Ecole Nationale des Ponts et Chaussées	07/10/2009	250 000,00
TOTAL				250 000,00

**ETAT DU PERSONNEL
au 31 décembre 2011**

	Modalités de rémunération	Effectifs budgétaires hors création des 48 postes à la DM2 (Y compris les 34 ETP transférés dans le cadre de la loi 2004-809 du 13 août 2004)	Effectifs pourvus (Y compris les 34 ETP transférés dans le cadre de la loi 2004-809 du 13 août 2004)	Effectifs budgétaires y compris les 48 postes créés à la DM2 (Y compris les 34 ETP transférés dans le cadre de la loi 2004-809 du 13 août 2004)	Effectifs pourvus y compris les 48 postes (Y compris les 34 ETP transférés dans le cadre de la loi 2004-809 du 13 août 2004)	Dont : TEMPS NON COMPLET
GRADES ou EMPLOIS						
Emplois fonctionnels		6	3	6	3	0
Agent Comptable		1	1	1	1	0
Catégorie A		184	169	223	169	0
Catégorie B		55	54	61	54	0
Catégorie C		63	60	66	60	0
TOTAL		309	287	357	287	0

TABLEAU DES EMPLOIS 2012

CATEGORIE	GRADES ou EMPLOIS	EFFECTIFS BUDGETAIRES au 05/10/2011		EFFECTIFS BUDGETAIRES au 01/01/2012	
			ETP transférés dans le cadre de la loi 2004-809 du 13 août 2004 et créés et créés)		ETP transférés dans le cadre de la loi 2004-809 du 13 août 2004 et créés et créés)
Emplois fonctionnels	Directeur général : - Cadres d'emplois suivants : administrateur territorial, ingénieur territorial ayant le grade d'ingénieur en chef et cadres d'emplois et grades équivalents - Contractuel remplissant les conditions de	1		1	
	Directeur général adjoint : - Cadres d'emplois suivants : administrateur territorial, ingénieur territorial ayant le grade d'ingénieur en chef et cadres d'emplois et grades équivalents - Contractuel remplissant les conditions de	5		5	
Agent comptable	Comptable public nommé par arrêté du ministre du budget (art. 9 du décret du 10 juin 2005)	1		1	
Catégorie A +	Filière administrative : - Cadre d'emplois des administrateurs territoriaux	18		18	
	Filière technique : - Cadre d'emplois des ingénieurs territoriaux ayant les grades d'ingénieurs				
	Agents non titulaires : - Contractuels remplissant les conditions de diplôme et/ou d'expérience équivalente - Agents du STIF en CDI ou CDD de niveau équivalent				
Catégorie A	Filière administrative : - Cadre d'emplois des attachés territoriaux	203	3,08	202	3,08
	Filière technique : - Cadre d'emplois des ingénieurs territoriaux ayant les grades d'ingénieur principal et d'ingénieur				
	Agents non titulaires : - Contractuels remplissant les conditions de diplôme et/ou d'expérience équivalente - Agents du STIF en CDI ou CDD de niveau équivalent				
Catégorie B	Filière administrative : - Cadre d'emplois des rédacteurs	47	13,25	48	13,25
	Filière technique : Cadres d'emplois suivants : - Techniciens supérieurs territoriaux				
	Agents non titulaires : - Contractuels remplissant les conditions de diplôme et/ou d'expérience équivalente - Agents du STIF en CDI ou CDD de niveau équivalent				
Catégorie C	Filière administrative : - Cadre d'emplois des adjoints administratifs territoriaux	48	18,04	48	18,04
	Filière technique : Cadres d'emplois suivants : - Agents de maîtrise territoriaux				
	Agents non titulaires : - Contractuels remplissant les conditions de diplôme et/ou d'expérience équivalente - Agents du STIF en CDI ou CDD de niveau équivalent				
Total		323	34,37	323	34,37

IV - ANNEXES

ENGAGEMENTS HORS BILAN

AUTORISATIONS DE PROGRAMME ET CREDITS DE PAIEMENT

AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT ET CREDITS DE PAIEMENT

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

Référence programme	Intitulé AP	Montant des autorisations de programme						Montants des crédits de paiement			
		Rappel : AP votées y compris ajustements(*) (1)	Proposition d'AP BP 2012 (2)	Cumul engagements juridiques de programme au 22/11/11 (3)	Total cumulés AP (4)=(1+2)	Crédits de paiement antérieurs(réalisations cumulées au 01/01/2011 (5)	Prévision de réalisation 2011 (6)	Crédits de paiement ouverts au titre de l'exercice 2012 (7)	Restes à financer (au delà de 2012) sur AP (8)=(4)-(5+6+7)		
Dépenses		3 616 568 294,09	730 322 000,00	3 250 942 842,50	4 346 890 294,09	824 535 770,23	346 714 438,00	374 730 110,00	2 773 042 194,98		
2 Infrastructures	1 Tangentielle Nord Intermodalité	16 300 000,00	0,00	0,00	16 300 000,00	0,00	0,00	1 000 000,00	15 300 000,00		
2 Infrastructures	2 Ligne Orange GPE	0,00	20 000 000,00	0,00	20 000 000,00	0,00	0,00	2 800 000,00	17 200 000,00		
2 Infrastructures	3 AP Etudes infrastructures	10 208 261,00	0,00	10 208 261,00	10 208 261,00	8 487 594,89	1 059 654,00	0,00	661 012,11		
2 Infrastructures	3 TSCP Massy Saclay	0,00	60 000 000,00	0,00	60 000 000,00	0,00	0,00	2 600 000,00	57 400 000,00		
2 Infrastructures	4 MOA STIF	14 000 000,00	0,00	2 429 927,32	14 000 000,00	305 277,79	1 457 000,00	5 501 973,00	6 735 749,21		
2 Infrastructures	4 TTME	0,00	250 000 000,00	0,00	250 000 000,00	0,00	0,00	4 640 000,00	245 360 000,00		
2 Infrastructures	5 RER B Quais Signalisation	100 398 000,00	0,00	100 398 000,00	100 398 000,00	38 020 491,86	36 677 500,00	17 390 400,00	8 309 608,14		
2 Infrastructures	6 L 13 Façades de quai	17 950 000,00	1 500 000,00	17 950 000,00	19 450 000,00	6 507 345,97	6 125 000,00	6 406 000,00	411 654,03		
2 Infrastructures	7 RER B Milny Claye	31 630 000,00	3 000 000,00	31 630 000,00	34 630 000,00	22 313 283,96	6 751 300,00	5 090 724,00	474 692,04		
3 Matériel roulant ferré	1 Antierayeurs Z2N	10 450 000,00	0,00	10 450 000,00	10 450 000,00	0,00	5 125 000,00	5 225 000,00	100 000,00		
3 Matériel roulant ferré	1 MPO5 L14 Extension Mairie de Saint Ouen	0,00	126 700 000,00	0,00	126 700 000,00	0,00	0,00	12 700 000,00	76 500 000,00		
3 Matériel roulant ferré	2 MF01 Ligne 9	184 300 000,00	0,00	184 300 000,00	184 300 000,00	0,00	16 150 000,00	9 400 000,00	158 750 000,00		
3 Matériel roulant ferré	2 MR TLN	0,00	99 800 000,00	0,00	99 800 000,00	0,00	0,00	10 300 000,00	89 500 000,00		
3 Matériel roulant ferré	8 Francilien	1 047 000 000,00	0,00	1 047 000 000,00	1 047 000 000,00	0,00	75 965 000,00	62 000 000,00	544 097 531,30		
3 Matériel roulant ferré	9 M09	727 060 000,00	0,00	727 060 000,00	727 060 000,00	137 040 822,85	73 500 000,00	90 000 000,00	426 519 177,15		
3 Matériel roulant ferré	10 M179	163 890 000,00	2 000 000,00	163 890 000,00	165 890 000,00	37 086 347,53	23 000 000,00	20 000 000,00	85 803 652,47		
3 Matériel roulant ferré	11 MPO5	26 430 000,00	0,00	26 430 000,00	26 430 000,00	1 408 055,00	5 300 000,00	10 600 000,00	9 121 945,00		
3 Matériel roulant ferré	12 Z2N	51 371 000,00	0,00	51 371 000,00	51 371 000,00	3 935 435,12	5 400 000,00	7 400 000,00	34 635 564,88		
4 Matériel roulant bus	14 Matériel roulant bus	247 473 926,56	8 822 000,00	89 503 522,72	256 295 926,56	43 482 595,85	20 350 000,00	34 310 913,00	158 152 417,71		
5 Investissements qualité de service	1 Investissement Billetterie-Vente	0,00	16 500 000,00	0,00	16 500 000,00	0,00	0,00	5 100 000,00	6 500 000,00		
5 Investissements qualité de service	15 Accès correspondance	140 086 409,95	30 000 000,00	114 126 414,95	170 086 409,95	33 252 747,79	19 584 442,00	10 000 000,00	107 249 220,16		
5 Investissements qualité de service	16 Accessibilité PMR et SDA	455 419 445,95	10 000 000,00	388 545 688,86	465 419 445,95	39 232 377,73	22 454 163,75	13 000 000,00	360 732 904,47		
5 Investissements qualité de service	17 Information Voyageur	108 088 367,09	20 000 000,00	69 223 767,09	128 088 367,09	23 854 636,19	12 619 841,00	15 000 000,00	89 449 109,02		
5 Investissements qualité de service	18 Intermodalité	153 000 477,16	24 000 000,00	110 514 149,16	177 000 477,16	36 537 229,24	10 020 463,00	6 500 000,00	123 942 784,92		
5 Investissements qualité de service	19 Plan Impact	30 303 000,00	57 000 000,00	30 303 000,00	87 303 000,00	0,00	0,00	2 000 000,00	87 000 000,00		
5 Investissements qualité de service	20 Sécurité	90 128 891,78	1 000 000,00	74 528 598,78	81 128 891,78	27 795 235,53	4 712 690,00	15 740 000,00	32 880 957,25		
5 Investissements qualité de service	22 Vaires	1 090 514,60	0,00	1 090 514,60	1 090 514,60	338 824,23	462 375,25	25 100,00	254 215,12		
Recettes											

* AP caduque, conformément au Règlement Budgétaire et Financier du STIF

IV - ANNEXES

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

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

Référence programme	Intitulé AE	Montant des autorisations d'engagement					Montants des crédits de paiement			
		Rappel : AE votées y compris ajustements (1)	Proposition d'AE BP 2012 (2)	Cumul engagements juridiques de programme au 22/11/11 (3)	Total cumulés AE (4)=(1+2)	Crédits de paiement antérieurs/réalisés au 01/01/2011 (5)	Prévision de réalisation 2011 (6)	Crédits de paiement ouverts au titre de l'exercice 2012 (7)	Restes à financer (au delà de 2012) sur AE (8)=(4)-(5+6+7)	
Dépenses		132 038 353,46	57 505 604,00	95 372 967,89	189 543 957,46	70 694 042,07	35 937 468,00	23 142 770,00	59 769 677,39	
1 Etudes générales		65 858 060,56	20 373 473,00	44 420 702,63	86 231 533,56	36 714 443,79	11 935 615,00	10 163 000,00	27 418 474,77	
2 Infrastructures		60 115 806,26	36 952 131,00	46 753 166,90	97 067 937,26	32 164 970,85	22 835 653,00	12 756 770,00	29 310 543,41	
5 Investissements qualité de service		6 064 486,64	180 000,00	4 199 098,36	6 244 486,64	1 814 627,43	1 166 200,00	223 000,00	3 040 659,21	
Recettes										

IV - ANNEXES
DETAIL DES OPERATIONS POUR COMPTE DE TIERS

Date de délibération : le 9 février 2011

	<i>Cumul des réalisations (au 18/11/2011)</i>	Sur l'exercice Crédits ouverts (BP2012)
DEPENSES REELLES 4581		
Sécurité Bus	-	13 176 757,00
RECETTES REELLES 4582		
Financement Région	-	13 176 757,00

ARRETE - SIGNATURES

Présenté par la Directrice Générale

A Paris le 7/12/2011

La Directrice Générale



Délibéré par le Conseil réuni en séances

Nombre d'administrateurs présents : 27

Nombre de suffrages exprimés (1)

VOTES / Pour : 16

Contre 11

Date de convocation :

A Paris le 25/11/2011

Les membres du syndicat :

Le Président du Conseil du STIF

Jean-Paul HUCHON



Transmis au Préfet le .../.../... 9/12/2011

- (1) En application des textes du STIF le décompte des votes se fait sur le nombre d'administrateurs présents ou représentés qui prennent part au vote.

Délibération n° 2011/0886

Séance du 7 décembre 2011



REGLEMENT BUDGETAIRE ET FINANCIER DU STIF

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.1241-20 et L.3111-14 à L.3111-16 ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** l'arrêté du 27 décembre 2005 relatif aux règles budgétaires et comptables applicables au STIF (INTB0500872A) ;
- VU** la délibération n° 2006/0253 du Conseil du STIF approuvant le règlement budgétaire et financier du STIF ;
- VU** le rapport n° 2011/0886 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011 ;
- VU** l'avis favorable de l'Agent comptable du STIF ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : le règlement budgétaire et financier modifié du STIF figurant en annexe 1 est adopté.

ARTICLE 2 : Le règlement budgétaire et financier modifié entrera en vigueur au 1^{er} janvier 2012.

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JP Huchon', written over the printed name.

REGLEMENT BUDGETAIRE ET FINANCIER DU STIF

Titre I. Préambule

Le présent règlement budgétaire et financier est pris en application du décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, de l'arrêté du 27 décembre 2005 et de l'arrêté du 13 décembre 2007 relatifs aux règles budgétaires et comptables applicables au STIF.

Ce règlement fixe notamment :

- les règles relatives à l'adoption des délibérations budgétaires (vote et modification du budget) du Syndicat des transports d'Ile de France (Titres III & IV),
- les modalités de gestion des autorisations de programme, des autorisations d'engagement (Titre V) et des crédits de paiement ainsi que les règles de caducité de ces autorisations. (Titre VI),
- Les règles relatives à la constitution des dotations aux amortissements des dépenses d'équipement et des subventions versées au titre du matériel roulant ou des projets ferrés lourds.(Titre VII),
- Les règles relatives à la constitution des provisions (Titre VIII).

Titre II. Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par :

- « Budget du syndicat » : Acte par lequel le Syndicat des transports d'Ile de France (STIF) prévoit et autorise les dépenses et les recettes de l'exercice. Il se matérialise par des documents sur lesquels sont indiquées les recettes prévues et les dépenses autorisées pour la période considérée.
- « Autorisation de Programme » ou AP : Limite supérieure des dépenses qui peuvent être engagées pour le financement des investissements.
- « Autorisation d'Engagement » ou AE : Limite supérieure des dépenses qui peuvent être engagées pour le financement de dépenses de fonctionnement relatives à des contrats ou des conventions conclus par le STIF, à l'exception des dépenses de personnel.
- Autorisation de programme ou d'engagement « de projet » : limite supérieure des dépenses pouvant être engagées pour le financement d'un ou plusieurs projets clairement identifiés au moment du vote de l'autorisation pluriannuelle. Les AP et AE de projet sont notamment utilisées pour les projets d'infrastructure et de matériel roulant.
- Autorisation de programme ou d'engagement « de programme » : limite supérieure des enveloppes pluriannuelles de regroupement thématique qui financent différentes opérations de nature proche dont le contenu et le montant exacts ne sont pas connus avec certitude au moment de leur vote. Les AP et AE de programme sont notamment utilisées pour les projets d'investissement de qualité de service.
- « Crédit de Paiement » : Limite supérieure des dépenses pouvant être mandatées pendant l'année pour la couverture des AP ou des AE.
- « Affectation » : Décision qui consacre tout ou partie d'une autorisation de programme *ou* d'une autorisation d'engagement au financement d'une opération identifiée et évaluée.
- « Engagement » : Acte par lequel le syndicat constate à son encontre une obligation de laquelle résultera une charge. Il doit rester dans les limites des autorisations budgétaires de programme ou d'engagement. Il est matérialisé par l'émission d'un engagement juridique pluriannuel.
- « Opération » : Elle est le sous-ensemble d'un projet (études, acquisition de matériel roulant, infrastructures...) regroupant tout ou partie des dépenses d'un projet.
- « Dépenses directes » : Dépenses exposées par le STIF en tant que maître d'ouvrage.
- « Dotation aux provisions » : Dotation constituée en vue de la couverture d'un risque, d'une charge à caractère budgétaire et/ou financier.

Titre III Structuration et vote du budget

Article 1. Structure budgétaire

Le budget du syndicat est établi en section de fonctionnement et en section d'investissement, tant en recettes qu'en dépenses. Il est divisé en chapitres et articles.

L'article budgétaire correspond à la subdivision la plus détaillée de la nomenclature approuvée par l'arrêté du 27 décembre 2005.

Article 2. Vote

Les recettes sont votées par chapitre sauf pour les articles suivants :

- 747182 Subvention de l'Etat – Transports scolaires.
- 74721 Participation statutaire de la Région.
- 747311 Participation statutaire du département de Paris.
- 747312 Participation statutaire du département des Hauts de Seine.
- 747313 Participation statutaire du département de Seine St Denis.
- 747314 Participation statutaire du département du Val de Marne.
- 747315 Participation statutaire du département des Yvelines.
- 747316 Participation statutaire du département de l'Essonne.
- 747317 Participation statutaire du département du Val d'Oise.
- 747318 Participation statutaire du département de Seine et Marne.
- 7564 Produit du versement de transport.
- 7562 Produit des amendes.

En section de fonctionnement, les crédits sont votés par chapitre, sauf pour les articles suivants :

- 656422 Contributions conventionnelles.
- 656431 Contributions versées à la RATP.
- 656431 Contributions versées à la SNCF
- 65645 Compensation versée aux transporteurs privés (Optile).
- 6562 Utilisation du produit des amendes

En section d'investissement, les crédits sont votés par chapitre.

Article 3. Périmètre d'application de la gestion pluriannuelle

L'inscription des autorisations pluriannuelles de programme porte sur les dépenses d'investissement (AP).

L'inscription des autorisations d'engagement porte sur les dépenses de fonctionnement (AE).

Les autorisations de programme et les autorisations d'engagement déterminent les crédits que le syndicat décide d'allouer à la mise en œuvre des opérations d'investissement et des opérations de fonctionnement. Les AP et les AE constituent la traduction financière de la programmation des choix politiques du syndicat. A ce titre, elles déterminent la limite supérieure des dépenses pouvant être engagées pour le financement des opérations.

Les crédits de paiement liés à des AP ou des AE constituent la limite supérieure des dépenses pouvant être mandatées en cours de l'exercice.

Le règlement financier définit deux types d'autorisation pluriannuelle :

- Les autorisations d'engagement et de programme dites de « projet »,
- Les autorisations d'engagement et de programme dites de « programme ».

Les règles d'affectation et de caducité sont différentes selon la nature des autorisations pluriannuelles.

Titre IV. Modifications du budget

Article 4. Règles d'ajustement appliquées aux AP et aux AE

La création d'une nouvelle AP ou AE au sein du budget relève du Conseil du syndicat dans le cadre du budget primitif ou des décisions modificatives.

Toute modification du montant des crédits d'une autorisation de programme ou autorisation d'engagement est décidée par le Conseil du syndicat dans le cadre du budget primitif ou des décisions modificatives votées en cours d'année.

Article 5. Règles d'ajustement appliquées aux crédits de paiement

En section de fonctionnement, les virements de crédits de paiement entre chapitres et articles soumis au vote du conseil, sont décidés par le Conseil du syndicat dans le cadre des décisions modificatives votées en cours d'année.

En section d'investissement, les virements de crédits de paiement entre chapitres, soumis au vote du conseil, sont décidés par le Conseil du syndicat dans le cadre des décisions modificatives.

Titre V. Modalités de gestion des AP/AE et des CP

Article 6. Les autorisations de programme et les dépenses d'investissement

Les dotations budgétaires affectées aux dépenses d'investissement peuvent comprendre des autorisations de programmes et des crédits de paiement.

Les autorisations de programme constituent la limite supérieure des dépenses qui peuvent être engagées pour le financement des investissements. Elles demeurent valables sans limitation de durée jusqu'à ce qu'il soit procédé à leur annulation.

Les crédits de paiement constituent la limite supérieure des dépenses pouvant être mandatées pendant l'année pour la couverture des engagements contractés dans le cadre des autorisations de programme correspondantes.

L'équilibre budgétaire de la section d'investissement s'apprécie en tenant compte des seuls crédits de paiement.

Chaque autorisation de programme comporte la répartition prévisionnelle par exercice des crédits de paiement correspondants et une évaluation des ressources envisagées pour y faire face.

Les autorisations de programme sont proposées par le directeur général. Elles sont votées par le Conseil du syndicat à l'occasion du budget primitif ou des décisions modificatives ultérieures.

Article 7. Les autorisations d'engagement et les dépenses de fonctionnement

Les autorisations d'engagement sont réservées aux seules dépenses de fonctionnement résultant de conventions, de délibérations ou de décisions, au titre desquelles, le STIF s'engage, au-delà d'un exercice budgétaire, à verser une subvention, une participation ou une rémunération à un tiers à l'exclusion des frais de personnel.

Les autorisations d'engagement constituent la limite supérieure des dépenses qui peuvent être engagées pour le financement desdites dépenses de fonctionnement. Elles sont valables sans limitation de durée jusqu'à ce qu'il soit procédé à leur annulation.

Les crédits de paiement constituent la limite supérieure des dépenses pouvant être mandatées pendant l'année pour la couverture des engagements contractés dans le cadre des autorisations d'engagement correspondantes.

Les modalités de vote et d'affectation des AE sont soumises aux mêmes règles que celles afférentes aux AP.

Article 8. Règles de gestion des autorisations de programme, des autorisations d'engagement et des crédits de paiement

Le projet de budget ou de décision modificative est accompagné d'une situation, arrêtée au 1^{er} janvier de l'exercice budgétaire considéré, des autorisations de programme et des autorisations d'engagement ouvertes antérieurement ainsi que d'un échéancier indicatif des crédits de paiement correspondants.

Le compte financier est accompagné d'une situation arrêtée, au 31 décembre de cet exercice, des autorisations de programme et des autorisations d'engagement ouvertes et des crédits de paiement réalisés.

Le montant de l'autorisation équivaut à tout instant au cumul des crédits de paiement consommés et des crédits de paiement prévisionnels.

Les crédits de paiement inscrits au budget, non mandatés en fin d'exercice ne sont pas reportés sur l'exercice suivant.

L'échéancier indicatif des CP peut être revu, en tant que de besoin.

Article 9. Les autorisations de programme et d'engagement et les opérations

Les autorisations de programme et d'engagement sont affectées par opération puis engagées.

Les règles d'affectation des AP et des AE sont différentes en fonction de leur nature et des projets concernés. Sont distinguées pour les règles de caducité :

- les AP/AE de projet, l'affectation des autorisations pluriannuelles est fondée sur une délibération du conseil ou sur une convention de financement ou un marché.
- les AP/AE de programme, les décisions budgétaires valent affectation.

L'autorisation de programme et d'engagement est caractérisée par les éléments suivants :

- L'année de son vote initial ;
- Son montant ;
- Un échéancier indicatif de crédits de paiement.

Titre VI. Caducité des AP et des AE

Les règles de gestion des AP et des AE sont différentes en fonction de leur nature et des projets concernés. Sont distinguées pour les règles de caducité :

- les AP/AE de programme,
- les AP/AE de projet.

Article 10. Caducité des autorisations de programmes et d'engagement ouvertes au budget mais non encore affectées.

Les autorisations de programme et d'engagement votées doivent être affectées au plus tard à la fin de l'année de leur vote.

A défaut, elles sont caduques et annulées. Une décision prise par le directeur général en constate la caducité et l'annulation.

Article 11. Caducité des autorisations de programme et d'engagement affectées non engagées

- Pour les AP et AE de projet, la part des autorisations de programme affectée mais non engagée est caduque et est annulée à la fin de l'opération ou à la fin de l'année au cours de laquelle est caduque la délibération du conseil, la convention ou le marché qui a justifié l'affectation.
- Pour les AP et AE de programme, la part des autorisations de programme affectée mais non engagée à la fin de la première année qui suit le 31 décembre de la date d'affectation est caduque et est annulée.

Les autorisations de programme correspondantes sont désaffectées et annulées à hauteur du quantum non engagé. Une décision prise par le directeur général en constate la désaffectation et l'annulation.

Article 12. Caducité des autorisations de programme engagées et non mandatées

Pour les AP de projets correspondant à des subventions d'investissement les règles sont les suivantes :

- Si à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la notification d'attribution de la subvention, le bénéficiaire n'a pas transmis aux services du STIF une demande de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et est annulée. Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision du directeur général, si le bénéficiaire établit, avant l'expiration du délai de deux ans, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables.
- A l'expiration du délai concerné, l'autorisation de programme rendue impossible est désengagée et désaffectée par décision du directeur général. Une décision prise par le directeur général en constate la désaffectation et l'annulation.

A compter de la date de demande de premier acompte, le bénéficiaire dispose du délai prévu dans la convention de financement pour présenter le solde de l'opération, par défaut, ce délai est au maximum de dix ans. Ce délai peut être prorogé à titre exceptionnel (à charge pour la maîtrise d'ouvrage de justifier que le retard ne lui est pas imputable) par décision du directeur général.

Pour les autres subventions d'investissement versées sur des AP de programme, les règles sont les suivantes :

- Si à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la notification d'attribution de la subvention, le bénéficiaire n'a pas transmis aux services du STIF une demande de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et est annulée. Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision du directeur général, si le bénéficiaire établit, avant l'expiration du délai de deux ans, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables.

A l'expiration du délai concerné, l'autorisation de programme rendue impossible est désengagée et désaffectée par décision du directeur général. Une décision prise par le directeur général en constate la désaffectation et l'annulation.

- A compter de la date de demande de premier acompte, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de l'opération.

Pour les dépenses directes, et sous réserves des dispositions précédentes, les engagements restent valables jusqu'à l'achèvement de l'opération.

Article 13. Caducité des autorisations d'engagement engagées non mandatées

- Pour les subventions de fonctionnement,
 - Si à l'expiration d'un délai d'un an à compter de la notification d'attribution de la subvention, le bénéficiaire n'a pas transmis aux services du STIF une demande de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et est annulée. Ce délai peut être exceptionnellement prorogé par décision du directeur général, si le bénéficiaire établit, avant l'expiration du délai d'un an, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables.

A l'expiration du délai concerné, la part correspondant de l'autorisation d'engagement est désengagée, désaffectée et annulée. Une décision prise par le directeur général en constate la désaffectation et l'annulation.

A compter de la date de demande de premier acompte, le bénéficiaire dispose du délai prévu dans la convention de financement pour présenter le solde de l'opération. Par défaut, ce délai est au maximum de quatre ans. Ce délai peut être prorogé à titre exceptionnel (à charge pour la maîtrise d'ouvrage de justifier que le retard ne lui est pas imputable) par décision du directeur général. A l'expiration du délai concerné, l'autorisation d'engagement est désengagée, désaffectée et annulée. Une décision prise par le directeur général en constate la désaffectation et l'annulation.

- Pour les dépenses directes, les engagements restent valables jusqu'à l'achèvement de l'opération.

Titre VII. Amortissements

Article 14. Durées d'amortissement

Ainsi qu'il est prévu à l'article 4-2° de l'arrêté du 27 décembre 2005, relatif aux règles budgétaires et comptables applicables au Syndicat des transports d'Ile-de-France, le Conseil du STIF fixe pour chaque bien ou chaque catégorie de biens les durées d'amortissement, étant rappelé que tout plan d'amortissement commencé est poursuivi jusqu'à son terme, sauf cession, affectation, mise à disposition, réforme ou destruction de l'immobilisation.

Les amortissements pratiqués sont linéaires et sans prorata temporis.

1° Immobilisations incorporelles :

- Logiciels : 2 ans.

2° Immobilisations corporelles :

- Voitures : 5 ans ;
- Camions et véhicules industriels : 4 ans ;
- Mobilier : 10 ans ;
- Matériel de bureau électrique ou électronique : 5 ans ;
- Matériel informatique : 2 ans ;
- Matériels classiques : 6 ans ;
- Coffre-fort : 30 ans ;
- Installations et appareils de chauffage : 10 ans ;
- Appareils de levage-ascenseurs : 20 ans ;
- Equipements de garages et ateliers : 10 ans ;
- Installations de voirie : 20 ans ;
- Plantations : 15 ans ;
- Autres agencements et aménagements de terrains : 15 ans ;
- Autres bâtiments : 20 ans ;
- Constructions sur sol d'autrui : sur la durée du bail à construction ;
- Bâtiments légers, abris : 10 ans ;

- Agencements et aménagements de bâtiment, installations électriques : 10 ans ;
- Installations téléphoniques : 5 ans ;
- Acquisition de matériel roulant ferré : 30 ans ;
- Rénovation de matériel roulant ferré : 15 ans ;
- Infrastructures de transport (gares, lignes, réseaux...) : 30 ans
- Acquisition de matériel roulant non ferré : 8 ans ;
- Navette fluviale : 10 ans ;
- Rénovation de navette fluviale : 5 ans ;
- Parcs relais : 30 ans.

3° Les subventions d'équipement versées au titre des infrastructures de transport ou du matériel roulant s'amortissent sur les durées visées ci-dessus et pour les catégories d'immobilisations dont elles relèvent.

4° Le seuil unitaire en deçà duquel les immobilisations de peu de valeur, ou dont la consommation est très rapide, s'amortissent sur un seul exercice, est fixé à 10 000 € TTC.

5° Les lots ne sont constitués que pour les commandes groupées de mobilier et de matériels informatiques supérieurs à 1 500 € TTC. Toutes les dépenses non regroupées par lot dont le coût unitaire est inférieur à 1 500 € TTC ne sont pas immobilisées ; elles sont comptabilisées en charge de la section de fonctionnement.

6° Les dépenses comprises entre 1 500 € TTC et 10 000 € TTC sont amorties sur un an.

Titre VIII. Provisions

Article 15 : Les dotations aux provisions.

Le provisionnement constitue l'une des applications du principe de prudence contenu dans le plan comptable général. Il permet par exemple de constater une dépréciation, un risque, ou d'étaler une charge à caractère budgétaire ou financière.

Dès lors, il appartient au conseil du STIF de décider de la nature des dotations aux provisions à constituer et de leur montant notamment:

- Les dotations aux provisions pour couvrir des litiges et/ou des contentieux,
- Les dotations aux provisions pour se prémunir contre la dépréciation des comptes de redevables et rattachés
- Les dotations aux provisions pour le financement de grosses réparations
- Les dotations aux provisions pour risques financiers.

Les dotations aux provisions constituées par le STIF sont des opérations d'ordre semi-budgétaire.

Elles se traduisent par une dépense de fonctionnement à caractère budgétaire et une recette d'investissement à caractère non budgétaire au bilan pour le même montant.

La dotation est inscrite au plus proche acte budgétaire suivant la connaissance ou l'évaluation du risque ou de la charge financière.

Les provisions ainsi constituées sont retracées dans une annexe au budget et aux décisions modificatives.

La reprise des provisions s'effectue en tant que de besoin, par l'inscription au budget du STIF ou en décision modificative d'une recette de fonctionnement.

**Délibération n°2011/0917
Séance du 7 décembre 2011**



MODIFICATION DU ZONAGE DU VERSEMENT TRANSPORT

**AVIS DU CONSEIL DU STIF SUR LE PROJET DE DECRET
RELATIF A LA LISTE DES COMMUNES
PREVUE AU 2° DE L'ARTICLE L.2531-4
DU CODE GENERAL DES COLLECTIVITES TERRITORIALES**

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** le code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L.2531-2 à L.2531-11 ;
- VU** la loi n° 2010-1658 du 29 décembre 2010 de finances rectificative pour 2010, notamment son article 32 ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le projet de décret relatif à la liste des communes prévue au 2° de l'article L.2531-4 du code général des collectivités territoriales ;
- VU** le rapport relatif au financement du projet transport du Grand Paris du 30 septembre 2009 (Rapport CARREZ) ;
- VU** le rapport n°2011/0917 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011 ;

CONSIDERANT que, conformément au 2° de l'article L.2531-4 du code général des collectivités territoriales, dans sa rédaction issue de la loi n° 2010-1658 du 29 décembre 2010 de finances rectificative pour 2010, la liste des communes dans lesquelles le taux plafond du Versement de transport est de 1,7 % est arrêtée par décret en Conseil d'Etat pris après avis du STIF ;

CONSIDERANT que la liste annexée au projet de décret reprend à l'identique l'ensemble des communes, hormis Paris et celles du département des Hauts-de-Seine, constituant l'unité urbaine de Paris telle que définie par l'INSEE ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : Le Conseil émet un avis favorable sur le projet de décret relatif à la liste des communes prévue au 2° de l'article L.2531-4 du code général des collectivités territoriales qui lui est soumis.

ARTICLE 2 : Le Conseil déplore, néanmoins la sortie tardive de ce projet de décret conditionnant l'entrée en vigueur du nouveau zonage du Versement Transport, dont les principes ont pourtant été fixés par la loi du de finances rectificative pour 2010, promulguée le 29 décembre 2010.

ARTICLE 3 : Le Conseil demande au Gouvernement l'adoption, dans les meilleurs délais, de l'ensemble des mesures relatives au Versement Transport préconisées par le rapport CARREZ susvisé, notamment celle consistant à augmenter les plafonds du taux du Versement de Transport applicables en Ile-de-France de 0,1 point dans tous les départements, de manière à répartir de façon uniforme sur l'ensemble des employeurs franciliens cet effort supplémentaire et à maintenir le caractère de péréquation du système actuel.

ARTICLE 4 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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



Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0888

Séance du 7 décembre 2011



**AVENANT N°5 AU CONTRAT 2008-2011 ENTRE
LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE ET LA RATP**

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le contrat d'exploitation entre le STIF et la RATP signé le 21 février 2008 ;
- VU** le rapport n° 2011/0888 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Le projet d'avenant n°5 au contrat entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la RATP pour la période 2008-2011 est approuvé.

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

ARTICLE 3 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'JP HUCHON', written over the printed name.



CONTRAT

entre

le Syndicat des Transports d'Ile-
de-France

et

la Régie Autonome des Transports
Parisiens

Avenant n°5

OBJET DE L'AVENANT

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

1. MODIFICATION DE L'OFFRE DE REFERENCE	2
1.1 OFFRE DE TRANSPORT (KCC)	2
1.2 AJUSTEMENT DE LA CONTRIBUTION C11	4
1.3 AJUSTEMENT DE LA CONTRIBUTION C12	6
1.4 AJUSTEMENT DE LA CONTRIBUTION C2	8
1.5 AJUSTEMENT TOTAL C11+ C12 + C2	10
2. DISTRIBUTION ET TARIFICATION	12
3. PRISE EN COMPTE DE LA LOI NOME	13
4. REVISION DE LA CONTRIBUTION C11	13
5. REVISION DE LA CONTRIBUTION C2	144
6. REVISION DE L'OBJECTIF DES RECETTES DIRECTES	14

.....

1. MODIFICATION DE L'OFFRE DE REFERENCE

En application de l'annexe E6, le service de référence est modifié comme suit :

1.1 OFFRE DE TRANSPORT (KCC)

2011

Métro

ligne 8	prolongement M8 à Pointe du Lac	64 571
Sous-total		64 571

PDU Paris

100-100-087	renfort Foire du Trône	0
100-100-098	renfort Foire du Trône	0
100-100-065	renfort samedi	1 279
Sous-total		1 279

PDU Banlieue

100-100-308	renfort heures de pointe + vacances scolaires	17 483
100-100-179	mise aux normes mobilien	49 629
100-100-194	modification itinéraire	-3 682
100-100-301	renfort heures creuses	14 737
100-100-183	renfort service soirée	7 449
100-100-393	"Restructuration" ligne 393	308 596
100-100-308	restructuration suite MES ligne 393	-12 591
100-100-108	renfort journée samedi et dimanche	4 918
100-100-172	renfort journée lundi au dimanche	2 045
Sous-total		388 584

Banlieue

100-100-358	modification itinéraire	-10 358
100-100-156	renfort période plein trafic	10 452
100-100-217	renfort heures de pointe, heures creuses, samedi et dimanche	29 517
100-100-291	renfort heures de pointe	54 266
100-100-237	renfort collège Sisley et amplitude matin	9 590
100-100-129	renfort heures de pointe	29 599
100-100-141	création service soirée	30 191
100-100-131	renfort heures de pointe, heures creuses, samedi et dimanche	33 925
100-100-128	prolongement service soirée	17 388
100-100-145	modification itinéraire	-4 346
100-100-119	Fusion L119 et L496	-3 837
100-505-001	Sortie contrat SU Nanterre L559	-26 626
100-100-357	Sortie contrat SU Nanterre L560	-20 564
100-507-001	sortie contrat SU Meudon	-12 474
100-571-001	sortie contrat SU Boulogne	-30 107
100-589-001	sortie contrat SU Issy	-32 449
100-100-119	déplacement gare routière Massy	-5 695
100-100-199	déplacement gare routière Massy	12 300
100-100-319	renfort d'offre et transfert du terminus	40 610
100-100-389	modification itinéraire et desserte lycée de Villebon	13 051
100-100-139	renfort d'offre _désaturation ligne 13	27 522
100-100-255	navette Pleyel Clignancourt _désaturation ligne 13	8 933
100-100-276	navette Courtilles - La Défense _désaturation ligne 13	20 594
100-100-132	renfort heures de pointe lundi au samedi	10 182
100-100-162	création service soirée jusqu'à 0h30	19 082
100-100-159	extension service de soirée	5 007
100-100-275	renfort heure de pointe + prolongement soirée dimanche	5 484
100-100-388	création d'un service le dimanche	2 202
100-100-117	restructuration suite prolongement M8 à Pointe du Lac	-1 024
100-100-281	restructuration suite prolongement M8 à Pointe du Lac	3 840
100-100-104	restructuration suite création ligne 393	35 078
100-100-293	restructuration suite création ligne 393	-95 628
100-100-341	prolongement à Etoile	51 155
100-100-341	renfort d'offre _désaturation ligne 13	20 929
100-100-145	création d'un service de soirée + renfort SD	8 424
100-100-217	prolongement à Vitry RER C	10 848
100-100-267	création d'un service en heure creuse	11 759
100-100-286	renfort d'offre	4 583
100-100-129	déviation	1 165
100-100-124	renfort heures de pointe	2 121
100-100-207	renfort heures de pointe , samedi et dimanche	2 875
100-100-211	Navette base Vaires	8 624
100-100-125	renfort heures de pointe	1 757
100-100-132	renfort heures creuses lundi au dimanche	5 358
100-100-162	renfort journée lundi au vendredi	6 752
100-100-341	modification d'itinéraire	744
100-100-256	déplacement du terminus	2 486
Sous-total		315 285

Noctilien

N751 (N24)	modif itinéraire gare Pont de Bezons	1 058
N775 (N01)	renfort samedi et dimanche	15 892
N776 ((N02)	renfort samedi et dimanche	15 551
N783 (N14)	renfort samedi et dimanche	9 822
N751 (N24)	renfort samedi et dimanche	4 706
N790 (N122)	renfort samedi et dimanche	14 051
N790 (N122)	Déplacement gare routière Massy	1 220
Sous-total		62 300

Total	832 019
--------------	----------------

1.2 AJUSTEMENT DE LA CONTRIBUTION C11

2011

Métro

ligne 8		0
Sous-total		0

PDU Paris

100-100-087	renfort Foire du Trône	0
100-100-098	renfort Foire du Trône	0
100-100-065	renfort samedi	26 508
Sous-total		26 508

PDU Banlieue

100-100-308	renfort heures de pointe + vacances scolaires	105 459
100-100-179	mise aux normes mobilien	188 724
100-100-194	modification itinéraire	-3 337
100-100-301	renfort heures creuses	97 131
100-100-183	renfort service soirée	68 115
100-100-393	"restructuration" ligne 393	0
100-100-308	restructuration suite MES ligne 393	0
100-100-108	renfort journée samedi et dimanche	63 892
100-100-172	renfort journée lundi au dimanche	36 880
Sous-total		556 864

Banlieue

100-100-358	modification itinéraire	-10 178
100-100-156	renfort période plein trafic	88 007
100-100-217	renfort heures de pointe, heures creuses, samedi et dimanche	173 636
100-100-291	renfort heures de pointe	206 220
100-100-237	renfort collège Sisley et amplitude matin	60 665
100-100-129	renfort heures de pointe	197 646
100-100-141	création service soirée	147 275
100-100-131	renfort heures de pointe, heures creuses, samedi et dimanche	195 938
100-100-128	prolongement service soirée	101 093
100-100-145	modification itinéraire	-4 159
100-100-119	Fusion L119 et L496	0
100-505-001	Sortie contrat SU Nanterre L559	-14 951
100-100-357	Sortie contrat SU Nanterre L560	-10 118
100-507-001	sortie contrat SU Meudon	-94
100-571-001	sortie contrat SU Boulogne	54 428
100-589-001	sortie contrat SU Issy	54 538
100-100-119	déplacement gare routière Massy	0
100-100-199	déplacement gare routière Massy	0
100-100-319	renfort d'offre et transfert du terminus	171 268
100-100-389	modification itinéraire et desserte lycée de Villebon	88 935
100-100-139	renfort d'offre _désaturation ligne 13	220 552
100-100-255	navette Pleyel Clignancourt _désaturation ligne 13	75 237
100-100-276	navette Courtilles - La Défense _désaturation ligne 13	126 572
100-100-132	renfort heures de pointe lundi au samedi	61 580
100-100-162	création service soirée jusqu'à 0h30	125 988
100-100-159	extension service de soirée	42 071
100-100-275	renfort heure de pointe + prolongement soirée dimanche	65 857
100-100-388	création d'un service le dimanche	45 766
100-100-117	restructuration suite prolongement M8 à Pointe du Lac	0
100-100-281	restructuration suite prolongement M8 à Pointe du Lac	0
100-100-104	restructuration suite création ligne 393	0
100-100-293	restructuration suite création ligne 393	0
100-100-341	prolongement à Etoile	399 886
100-100-341	renfort d'offre _désaturation ligne 13	185 587
100-100-145	création d'un service de soirée + renfort SD	67 454
100-100-217	prolongement à Vitry RER C	203 088
100-100-267	création d'un service en heure creuse	98 745
100-100-286	renfort d'offre	74 540
100-100-129	déviations	1 132
100-100-124	renfort heures de pointe	32 207
100-100-207	renfort heures de pointe , samedi et dimanche	43 055
100-100-211	Navette base Vaires	24 607
100-100-125	renfort heures de pointe	34 443
100-100-132	renfort heures creuses lundi au dimanche	47 848
100-100-162	renfort journée lundi au vendredi	52 428
100-100-341	modification d'itinéraire	712
100-100-256	déplacement du terminus	0
Sous-total		3 529 504

Noctilien

N751 (N24)	modif itinéraire gare Pont de Bezons	1 012
N775 (N01)	renfort samedi et dimanche	92 961
N776 ((N02)	renfort samedi et dimanche	92 462
N783 (N14)	renfort samedi et dimanche	61 177
N751 (N24)	renfort samedi et dimanche	30 902
N790 (N122)	renfort samedi et dimanche	81 580
N790 (N122)	Déplacement gare routière Massy	0
Sous-total		360 094

Commun

	prolongement M8 à Pointe du Lac	1 306 104
	"restructuration" ligne 393	0
	entretien des IF sous MOA CG94 (estimation)	0
Sous-total		1 306 104

Total	5 779 074
--------------	------------------

1.3 AJUSTEMENT DE LA CONTRIBUTION C12

2011

Métro

ligne 8		0
Sous-total		0

PDU Paris

100-100-087	renfort Foire du Trône	0
100-100-098	renfort Foire du Trône	0
100-100-065	renfort samedi	88
Sous-total		88

PDU Banlieue

100-100-308	renfort heures de pointe + vacances scolaires	2 151
100-100-179	mise aux normes mobilien	2 370
100-100-194	modification itinéraire	0
100-100-301	renfort heures creuses	1 318
100-100-183	renfort service soirée	923
100-100-393	"restructuration" ligne 393	0
100-100-308	restructuration suite MES ligne 393	0
100-100-108	renfort journée samedi et dimanche	989
100-100-172	renfort journée lundi au dimanche	547
Sous-total		8 298

Banlieue

100-100-358	modification itinéraire	0
100-100-156	renfort période plein trafic	1 589
100-100-217	renfort heures de pointe, heures creuses, samedi et dimanche	2 734
100-100-291	renfort heures de pointe	3 401
100-100-237	renfort collège Sisley et amplitude matin	804
100-100-129	renfort heures de pointe	3 588
100-100-141	création service soirée	1 943
100-100-131	renfort heures de pointe, heures creuses, samedi et dimanche	3 152
100-100-128	prolongement service soirée	1 385
100-100-145	modification itinéraire	-27
100-100-119	Fusion L119 et L496	0
100-505-001	Sortie contrat SU Nanterre L559	-2 026
100-100-357	Sortie contrat SU Nanterre L560	-1 375
100-507-001	sortie contrat SU Meudon	-889
100-571-001	sortie contrat SU Boulogne	-3 121
100-589-001	sortie contrat SU Issy	-3 231
100-100-119	déplacement gare routière Massy	0
100-100-199	déplacement gare routière Massy	0
100-100-319	renfort d'offre et transfert du terminus	3 021
100-100-389	modification itinéraire et desserte lycée de Villebon	1 373
100-100-139	renfort d'offre _désaturation ligne 13	4 274
100-100-255	navette Pleyel Clignancourt _désaturation ligne 13	1 252
100-100-276	navette Courtilles - La Défense _désaturation ligne 13	2 293
100-100-132	renfort heures de pointe lundi au samedi	1 065
100-100-162	création service soirée jusqu'à 0h30	1 679
100-100-159	extension service de soirée	562
100-100-275	renfort heure de pointe + prolongement soirée dimanche	1 006
100-100-388	création d'un service le dimanche	646
100-100-117	restructuration suite prolongement M8 à Pointe du Lac	0
100-100-281	restructuration suite prolongement M8 à Pointe du Lac	0
100-100-104	restructuration suite création ligne 393	0
100-100-293	restructuration suite création ligne 393	0
100-100-341	prolongement à Etoile	6 931
100-100-341	renfort d'offre _désaturation ligne 13	3 259
100-100-145	création d'un service de soirée + renfort SD	915
100-100-217	prolongement à Vitry RER C	3 107
100-100-267	création d'un service en heure creuse	1 362
100-100-286	renfort d'offre	1 052
100-100-129	déviation	7
100-100-124	renfort heures de pointe	491
100-100-207	renfort heures de pointe , samedi et dimanche	645
100-100-211	Navette base Vaires	393
100-100-125	renfort heures de pointe	523
100-100-132	renfort heures creuses lundi au dimanche	273
100-100-162	renfort journée lundi au vendredi	407
100-100-341	modification d'itinéraire	16
100-100-256	déplacement du terminus	0
Sous-total		44 479

Noctilien

N751 (N24)	modif itinéraire gare Pont de Bezons	0
N775 (N01)	renfort samedi et dimanche	1 256
N776 ((N02)	renfort samedi et dimanche	1 253
N783 (N14)	renfort samedi et dimanche	829
N751 (N24)	renfort samedi et dimanche	427
N790 (N122)	renfort samedi et dimanche	0
N790 (N122)	Déplacement gare routière Massy	0
Sous-total		3 765

Commun

	prolongement M8 à Pointe du Lac	0
	"restructuration" ligne 393	0
	entretien des IF sous MOA CG94 (estimation)	0
Sous-total		0

Total	56 630
--------------	---------------

1.4 AJUSTEMENT DE LA CONTRIBUTION C2

2011

Métro

ligne 8		0
Sous-total		0

PDU Paris

100-100-087	renfort Foire du Trône	0
100-100-098	renfort Foire du Trône	0
100-100-065	renfort samedi	0
Sous-total		0

PDU Banlieue

100-100-308	renfort heures de pointe + vacances scolaires	49 584
100-100-179	mise aux normes mobilien	0
100-100-194	modification itinéraire	0
100-100-301	renfort heures creuses	0
100-100-183	renfort service soirée	0
100-100-393	"restructuration" ligne 393	0
100-100-308	restructuration suite MES ligne 393	0
100-100-108	renfort journée samedi et dimanche	6 034
100-100-172	renfort journée lundi au dimanche	2 623
Sous-total		58 241

Banlieue

100-100-358	modification itinéraire	0
100-100-156	renfort période plein trafic	25 245
100-100-217	renfort heures de pointe, heures creuses, samedi et dimanche	25 058
100-100-291	renfort heures de pointe	55 863
100-100-237	renfort collège Sisley et amplitude matin	0
100-100-129	renfort heures de pointe	55 222
100-100-141	création service soirée	0
100-100-131	renfort heures de pointe, heures creuses, samedi et dimanche	28 536
100-100-128	prolongement service soirée	0
100-100-145	modification itinéraire	0
100-100-119	Fusion L119 et L496	0
100-505-001	Sortie contrat SU Nanterre L559	-22 440
100-100-357	Sortie contrat SU Nanterre L560	-22 440
100-507-001	sortie contrat SU Meudon	-12 897
100-571-001	sortie contrat SU Boulogne	-51 307
100-589-001	sortie contrat SU Issy	-51 307
100-100-119	déplacement gare routière Massy	0
100-100-199	déplacement gare routière Massy	0
100-100-319	renfort d'offre et transfert du terminus	53 478
100-100-389	modification itinéraire et desserte lycée de Villebon	12 834
100-100-139	renfort d'offre _désaturation ligne 13	81 649
100-100-255	navette Pleyel Clignancourt _désaturation ligne 13	16 410
100-100-276	navette Courtilles - La Défense _désaturation ligne 13	40 903
100-100-132	renfort heures de pointe lundi au samedi	15 783
100-100-162	création service soirée jusqu'à 0h30	0
100-100-159	extension service de soirée	0
100-100-275	renfort heure de pointe + prolongement soirée dimanche	6 437
100-100-388	création d'un service le dimanche	0
100-100-117	restructuration suite prolongement M8 à Pointe du Lac	0
100-100-281	restructuration suite prolongement M8 à Pointe du Lac	0
100-100-104	restructuration suite création ligne 393	0
100-100-293	restructuration suite création ligne 393	0
100-100-341	prolongement à Etoile	84 741
100-100-341	renfort d'offre _désaturation ligne 13	41 914
100-100-145	création d'un service de soirée + renfort SD	0
100-100-217	prolongement à Vitry RER C	12 469
100-100-267	création d'un service en heure creuse	0
100-100-286	renfort d'offre	0
100-100-129	déviation	0
100-100-124	renfort heures de pointe	3 595
100-100-207	renfort heures de pointe , samedi et dimanche	4 835
100-100-211	Navette base Vaires	0
100-100-125	renfort heures de pointe	3 016
100-100-132	renfort heures creuses lundi au dimanche	0
100-100-162	renfort journée lundi au vendredi	6 838
100-100-341	modification d'itinéraire	0
100-100-256	déplacement du terminus	0
Sous-total		414 435

Noctilien

N751 (N24)	modif itinéraire gare Pont de Bezons	0
N775 (N01)	renfort samedi et dimanche	0
N776 ((N02)	renfort samedi et dimanche	0
N783 (N14)	renfort samedi et dimanche	0
N751 (N24)	renfort samedi et dimanche	0
N790 (N122)	renfort samedi et dimanche	0
N790 (N122)	Déplacement gare routière Massy	0
Sous-total		0

Commun

	prolongement M8 à Pointe du Lac	84 842
	"restructuration" ligne 393	0
	entretien des IF sous MOA CG94 (estimation)	0
Sous-total		84 842

Total	557 518
--------------	----------------

1.5 AJUSTEMENT TOTAL C11+ C12 + C2

2011

Métro

ligne 8		
Sous-total		0

PDU Paris

100-100-087	renfort Foire du Trône	0
100-100-098	renfort Foire du Trône	0
100-100-065	renfort samedi	26 596
Sous-total		26 596

PDU Banlieue

100-100-308	renfort heures de pointe + vacances scolaires	157 194
100-100-179	mise aux normes mobilien	191 094
100-100-194	modification itinéraire	-3 337
100-100-301	renfort heures creuses	98 449
100-100-183	renfort service soirée	69 038
100-100-393	"Restructuration" ligne 393	0
100-100-308	restructuration suite MES ligne 393	0
100-100-108	renfort journée samedi et dimanche	70 915
100-100-172	renfort journée lundi au dimanche	40 050
Sous-total		623 403

Banlieue

100-100-358	modification itinéraire	-10 178
100-100-156	renfort période plein trafic	114 841
100-100-217	renfort heures de pointe, heures creuses, samedi et dimanche	201 428
100-100-291	renfort heures de pointe	265 484
100-100-237	renfort collège Sisley et amplitude matin	61 469
100-100-129	renfort heures de pointe	256 456
100-100-141	création service soirée	149 218
100-100-131	renfort heures de pointe, heures creuses, samedi et dimanche	227 626
100-100-128	prolongement service soirée	102 478
100-100-145	modification itinéraire	-4 186
100-100-119	Fusion L119 et L496	0
100-505-001	Sortie contrat SU Nanterre L559	-39 417
100-100-357	Sortie contrat SU Nanterre L560	-33 933
100-507-001	sortie contrat SU Meudon	-13 880
100-571-001	sortie contrat SU Boulogne	0
100-589-001	sortie contrat SU Issy	0
100-100-119	déplacement gare routière Massy	0
100-100-199	déplacement gare routière Massy	0
100-100-319	renfort d'offre et transfert du terminus	227 767
100-100-389	modification itinéraire et desserte lycée de Villebon	103 142
100-100-139	renfort d'offre _désaturation ligne 13	306 475
100-100-255	navette Pleyel Clignancourt _désaturation ligne 13	92 899
100-100-276	navette Courtilles - La Défense _désaturation ligne 13	169 768
100-100-132	renfort heures de pointe lundi au samedi	78 428
100-100-162	création service soirée jusqu'à 0h30	127 667
100-100-159	extension service de soirée	42 633
100-100-275	renfort heure de pointe + prolongement soirée dimanche	73 300
100-100-388	création d'un service le dimanche	46 412
100-100-117	restructuration suite prolongement M8 à Pointe du Lac	0
100-100-281	restructuration suite prolongement M8 à Pointe du Lac	0
100-100-104	restructuration suite création ligne 393	0
100-100-293	restructuration suite création ligne 393	0
100-100-341	prolongement à Etoile	491 558
100-100-341	renfort d'offre _désaturation ligne 13	230 760
100-100-145	création d'un service de soirée + renfort SD	68 369
100-100-217	prolongement à Vitry RER C	218 664
100-100-267	création d'un service en heure creuse	100 107
100-100-286	renfort d'offre	75 592
100-100-129	déviations	1 139
100-100-124	renfort heures de pointe	36 293
100-100-207	renfort heures de pointe , samedi et dimanche	48 535
100-100-211	Navette base Vaires	25 000
100-100-125	renfort heures de pointe	37 982
100-100-132	renfort heures creuses lundi au dimanche	48 121
100-100-162	renfort journée lundi au vendredi	59 673
100-100-341	modification d'itinéraire	728
100-100-256	déplacement du terminus	0
Sous-total		3 988 418

Noctilen

N751 (N24)	modif itinéraire gare Pont de Bezons	1 012
N775 (N01)	renfort samedi et dimanche	94 217
N776 ((N02)	renfort samedi et dimanche	93 715
N783 (N14)	renfort samedi et dimanche	62 006
N751 (N24)	renfort samedi et dimanche	31 329
N790 (N122)	renfort samedi et dimanche	81 580
N790 (N122)	Déplacement gare routière Massy	0
Sous-total		363 859

Commun

	prolongement M8 à Pointe du Lac	1 390 946
	"restructuration" ligne 393	0
	entretien des IF sous MOA CG94 (estimation)	0
Sous-total		1 390 946

Total	6 393 222
--------------	------------------

2. DISTRIBUTION ET TARIFICATION

1) Fusion des zones 5 et 6

- a) La fusion des zones 5 et 6 entraîne des pertes de recettes tarifaires à hauteur de la diminution de la dépense pour les utilisateurs concernés. La fusion des zones 5 et 6 constitue une modification tarifaire qui conduit à une perte de recette ayant des conséquences sur le partage de risque entre les entreprises et le STIF. Ainsi, conformément à l'article 46-3 2/ du contrat RATP, les pertes de recettes (exprimées en euros hors taxes et aux tarifs en vigueur le 1^{er} janvier 2008) viennent en diminution de l'objectif de recettes directes et une contribution du même montant est versée aux entreprises (en complément à la contribution C11). Les pertes de recettes, pour le deuxième semestre 2011, sont détaillées dans le tableau ci-dessous :

	2011
Navigo semaine	80 664
Navigo mois	357 282
Navigo annuel	469 379
Forfait ST mois	28 756
Forfait ST semaine	4 543
imagine R	83 814
Mobilis et ticket jeunes	113 584
Paris visite	0
TOTAL pertes en € TTC au tarif 01/2008	1 138 022
TOTAL pertes en € HT au tarif 01/2008	1 078 694

- b) Modification de l'annexe E2 : après le 1^{er} juillet 2011, les forfaits 1-6, 2-6, 3-6 et 5-6, 4-6 n'existeront plus, leurs ventes seront intégrées, respectivement,

dans les ventes des forfaits 1-5, 2-5, 3-5 et 4-5. Les clés de répartition des recettes entre les transporteurs des forfaits 1-5, 2-5, 3-5 et 4-5 sont modifiées conformément à l'annexe E2 ci-jointe pour tenir compte du changement géographique des zones couvertes.

2) Gratuité pour les jeunes en insertion

La perte de recettes liée au fait que les jeunes en insertion n'achètent plus de titres de transport, suite à la mise en place de la gratuité, a été estimée au moyen de l'enquête sur les jeunes en insertion, réalisée entre le 13 décembre 2010 et le 8 janvier 2011.

La perte de recette pour la RATP découlant de la mesure est, pour 2011, de 740 000 € TTC au tarif en vigueur au 1^{er} juillet 2011, soit 629 134 € HT au tarif au 1^{er} janvier 2008.

3. PRISE EN COMPTE DE LA LOI NOME

En application de l'article 66 du contrat, l'impact de la loi relative à la « Nouvelle Organisation du Marché de l'Electricité » (NOME) vient diminuer la contribution C11 payée par le STIF à la RATP pour un montant de 5,56 M€ HT courants.

4. REVISION DE LA CONTRIBUTION C11

L'ajustement de la contribution forfaitaire C11 couvrant les charges d'exploitation est résumé dans les deux tableaux suivants :

C11 en € HT 2007	2011
Métro	0
TCSP	0
PDU Paris	26 508
PDU Banlieue	556 864
Bus Paris	0
Bus Banlieue	3 529 504
Noctilien	360 094
Commun tous modes	1 306 104
Total	5 779 074

C11 en € HT 2011	2011
Loi NOME	-5 560 000
Total	-5 560 000

Conformément à l'article 48-2, les charges d'impôts et taxes (contribution C12) sont directement répercutées au STIF. La variation de la contribution C12 résultant de l'offre complémentaire est estimée à 56 630 € courants pour 2011.

5. REVISION DE LA CONTRIBUTION C2

L'ajustement de la contribution forfaitaire C2 assurant le financement des dotations aux amortissements et des frais financiers induits par les investissements relatifs à l'offre nouvelle (acquisitions de bus...) est résumé dans le tableau suivant :

C2 en € HT 2007	2011
Métro	0
TCSP	0
PDU Paris	0
PDU Banlieue	58 241
Bus Paris	0
Bus Banlieue	414 435
Commun tous modes	84 842
Total	557 518

6. REVISION DE L'OBJECTIF DES RECETTES DIRECTES

Conformément aux articles 46-3/2 et 50/3, le tableau de l'article 46-2 relatif au calcul des recettes directes de la RATP est annulé et remplacé par le tableau ci-après.

en M€ HT au tarif 01/2008	2011
objectif RD avenant 3	2 026,279
correction modifications tarifaires (art 46-3/2)	-1,708
objectif RD avenant 5	2 024,571

Fait à Paris, le

La directrice générale du STIF
Sophie MOUGARD

Le président directeur général de la RATP
Pierre MONGIN

ANNEXE E2
CLES DE REPARTITION DES RECETTES DIRECTES POUR LES TITRES COMMUNS

1- Navigo mois – semaine - annuel

Les entreprises privées vendent des forfaits Navigo sur passe Navigo et conservent les recettes correspondantes. Le STIF versant à la RATP et la SNCF la part de ces recettes lui revenant, la base de partage des recettes Navigo entre la RATP et la SNCF est la recette globale tous opérateurs.

	NAVIGO MOIS			NAVIGO SEMAINE			NAVIGO ANNUEL		
	SNCF	RATP	OPTILE	SNCF	RATP	OPTILE	SNCF	RATP	OPTILE
1-2	0,037	0,963	0	0,037	0,963	0	0,045	0,955	0
1-3	0,203	0,797	0	0,203	0,797	0	0,253	0,747	0
1-4	0,501	0,499	0	0,501	0,499	0	0,538	0,462	0
1-5	0,717	0,283	0	0,721	0,279	0	0,738	0,262	0
2-3	0,062	0,938	0	0,062	0,938	0	0,068	0,932	0
2-4	0,279	0,721	0	0,279	0,721	0	0,297	0,703	0
2-5	0,788	0,212	0	0,788	0,212	0	0,789	0,211	0
3-4	0,307	0,693	0	0,307	0,693	0	0,317	0,683	0
3-5	0,754	0,246	0	0,754	0,246	0	0,769	0,231	0
4-5	0,837	0,163	0	0,848	0,152	0	0,851	0,149	0

2- Forfaits ST mensuel – hebdomadaire

Lorsque les entreprises privées vendront des forfaits ST mensuels et hebdomadaires sur passe navigo, elles conserveront les recettes correspondantes. Le STIF versant à la RATP et la SNCF la part de ces recettes lui revenant, la base de partage des recettes des forfaits ST entre la RATP et la SNCF est la recette globale tous opérateurs.

	ST MOIS 75%			ST SEMAINE 75%		
	SNCF	RATP	OPTILE	SNCF	RATP	OPTILE
1-2	0,037	0,963	0	0,037	0,963	0
1-3	0,203	0,797	0	0,203	0,797	0
1-4	0,501	0,499	0	0,501	0,499	0
1-5	0,717	0,283	0	0,734	0,266	0
2-3	0,062	0,938	0	0,062	0,938	0
2-4	0,279	0,721	0	0,279	0,721	0
2-5	0,788	0,212	0	0,788	0,212	0
3-4	0,307	0,693	0	0,307	0,693	0
3-5	0,753	0,247	0	0,756	0,244	0
4-5	0,841	0,159	0	0,855	0,145	0

3- Forfaits imagine R Scolaire et Etudiant

	CARTE IMAGINE R SCOLAIRE			CARTE IMAGINE R ETUDIANT		
	SNCF	RATP	OPTILE	SNCF	RATP	OPTILE
1-2	0,039	0,960	0,001	0,081	0,916	0,003
1-3	0,201	0,793	0,006	0,195	0,799	0,006
1-4	0,410	0,468	0,122	0,408	0,508	0,084
1-5	0,646	0,224	0,130	0,630	0,265	0,105
2-3	0,088	0,903	0,009	0,220	0,635	0,145
2-4	0,434	0,169	0,397	0,220	0,635	0,145
2-5	0,434	0,169	0,397	0,584	0,158	0,258
3-4	0,156	0,565	0,279	0,220	0,635	0,145
3-5	0,434	0,169	0,397	0,584	0,158	0,258
4-5	0,314	0,157	0,529	0,453	0,185	0,362

4- Forfaits Mobilis et Ticket Jeune week-end

	MOBILIS		
	SNCF	RATP	OPTILE
1-2	0,031	0,969	0
1-3	0,191	0,804	0,005
1-4	0,517	0,463	0,020
1-5	0,742	0,238	0,020

	TICKET JEUNE WEEK-END		
	SNCF	RATP	OPTILE
1-3	0,192	0,805	0,003
1-5	0,685	0,238	0,077
3-5	0,667	0,083	0,250

5- Forfait Paris Visite

	PARIS VISITE							
	SNCF		RATP		ORLYVAL		OPTILE	
	ADULTE S	ENFANT S	ADULTE S	ENFANT S	ADULTE S	ENFANT S	ADULTE S	ENFANT S
1 JOUR								
1-3	0,100	0,100	0,900	0,900	0	0	0	0
1-5	0,151	0,210	0,452	0,760	0,389	0,009	0,008	0,021
2 JOURS								
1-3	0,100	0,100	0,900	0,900	0	0	0	0
1-5	0,154	0,162	0,754	0,809	0,074	0,010	0,018	0,019
3 JOURS								
1-3	0,100	0,100	0,900	0,900	0	0	0	0
1-5	0,248	0,251	0,715	0,722	0,020	0,010	0,017	0,017
5 JOURS								
1-3	0,100	0,100	0,900	0,900	0	0	0	0
1-5	0,346	0,348	0,618	0,624	0,020	0,010	0,016	0,018

6- Forfaits Congrès

	CONGRES		
	SNCF	RATP	OPTILE
	PARIS	PARIS	PARIS
2 JOURS			
1-2 Paris	0,010	0,990	0
1-2 Stade de France	0,632	0,368	0
1-3	0,229	0,771	0
1-4	0,820	0,180	0
1-5	0,024	0,976	0
3 JOURS			
1-2 Paris	0,010	0,990	0
1-2 Stade de France	0,632	0,368	0
1-3	0,229	0,771	0
1-4	0,827	0,173	0
1-5	0,028	0,972	0
4 JOURS			
1-2 Paris	0,010	0,990	0
1-2 Stade de France	0,632	0,368	0
1-3	0,229	0,771	0
1-4	0,811	0,189	0
1-5	0,028	0,972	0
5 JOURS			
1-2 Paris	0,010	0,990	0
1-2 Stade de France	0,632	0,368	0
1-3	0,229	0,771	0
1-4	0,832	0,168	0
1-5	0,030	0,970	0
7 JOURS			
1-2 Paris	0,010	0,990	0
1-2 Stade de France	0,632	0,368	0
1-3	0,229	0,771	0
1-4	0,835	0,165	0
1-5	0,032	0,968	0

7- Cartes Améthyste gratuite, demi tarif, et Emeraude

	AMETHYSTE GRATUITE			AMETHYSTE 1/2 TARIF		
	SNCF	RATP	TRA	SNCF	RATP	OPTILE
75	0,204	0,796	0			
92	0,174	0,826	0			
93	0,120	0,847	0,033			
94	0,182	0,818	0			
78	0,714	0,286	0	0,714	0,286	0
91	0,396	0,604	0	0,396	0,604	0
95	0,638	0,362	0	0,638	0,362	0
77	0,638	0,362	0	0,714	0,286	0
EMERAUDE	0,019	0,981	0			

8- Part urbaine (U') du billet Paris-Banlieue (BU)

PART U' du BU		
SNCF	RATP	OPTILE
0,216	0,784	0

9- Tickets t+

Le nombre de tickets t+ à prendre en compte pour le partage des recettes entre la RATP et la SNCF correspond au total des ventes (tous opérateurs) diminué des validations effectuées (modulo un coefficient de stock mort sur les ticket t+ vendus en carnet) sur les lignes régulières hors RATP et SNCF.

	TICKET t+		
	SNCF	RATP	OPTILE
Unités	0,014	0,986	0
Carnets PT	0,014	0,986	0
Carnets TR	0,014	0,986	0

10- Ticket d'accès à bord

Les recettes des tickets d'accès à bord des bus reviennent à 100% à l'entreprise qui les vend.

11- Autres titres

	SNCF	RATP	OPTILE
Pompiers	0,038	0,962	0
Orlybus	0	1,000	0
Roissybus	0	1,000	0
Disney	0,018	0,982	0
Police	0,668	0,332	0
ONAC	0,256	0,744	0

- Billets B, BUB et part banlieue des billets BU :
 - Les recettes des billets origine-destination B (banlieue-banlieue), BUB (banlieue-Paris-banlieue) et la part banlieue des billets BU reviennent à l'entreprise qui effectue le service.
- Fête de la musique :
 - Pour les ventes réalisées par la RATP, celle-ci :
reverse à Optile 6,8% du montant des recettes collectées et conserve le solde
 - Pour les ventes réalisées par la SNCF, celle-ci :
reverse à la RATP 16,8% du montant des recettes collectées,
reverse à OPTILE 6,8% du montant des recettes collectées
et conserve le solde

Syndicat des transports d'Ile-de-France



**Délibération n° 2011/0889
Séance du 7 décembre 2011**

**AVENANT N°6 AU CONTRAT 2008-2011 ENTRE
LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE ET LA SNCF**

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le contrat d'exploitation entre le STIF et la SNCF signé le 21 février 2008 ;
- VU** le rapport n° 2011/0889 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Le projet d'avenant n°6 au contrat entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la SNCF pour la période 2008-2011 est approuvé.

ARTICLE 2 : Le conseil d'administration du STIF exige que la SNCF se conforme à la lettre et à l'esprit du contrat qui la lie à l'autorité organisatrice et suspende immédiatement, dans l'attente de la négociation du nouveau contrat qui les liera, toute évolution liée à la mise en œuvre de l'annexe B8 du contrat en cours, dès lors que celle-ci conduirait à une réduction des horaires d'ouverture des gares franciliennes ou des effectifs qui y sont affectés.

ARTICLE 3 : La directrice générale est autorisée à signer l'avenant visé à l'article 1^{er}.

ARTICLE 4 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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


Jean-Paul HUCHON



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

PROJET

CONTRAT

entre

le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

et

la Société Nationale
des Chemins de Fer Français

Avenant n°6

Objet de l'avenant

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

Article 1. Modification de l'offre de référence	2
Article 2. Distribution et Tarification	2
Article 3. Remboursement des charges à l'€-l'€	Erreur ! Signet non défini.
Article 4. Modification de la contribution C11	3

ARTICLE 1. MODIFICATION DE L'OFFRE DE REFERENCE

1) renforts Noctilien

Le réseau Noctilien est renforcé de la manière suivante :

- Le week-end sur les lignes 130, 132, 133, 140, 145 et 152) à compter du 1^{er} juin 2011
- Tous les jours du 1^{er} juillet au 31 août 2011 (ligne 143).

En 2011, ce renfort représente 26 933 km commerciaux supplémentaires (44 100 Km totaux) pour un coût de 274 361 K€ HT₂₀₀₇.

ARTICLE 2. DISTRIBUTION ET TARIFICATION

2) Fusion des zones 5 et 6

- a) La fusion des zones 5 et 6 entraîne des pertes de recettes tarifaires à hauteur de la diminution de la dépense pour les utilisateurs concernés. La fusion des zones 5 et 6 constitue une modification tarifaire qui conduit à une perte de recette ayant des conséquences sur le partage de risque entre les entreprises et le STIF. Ainsi, conformément à l'article 42-3 du contrat SNCF, les pertes de recettes (exprimées en euros hors taxes et aux tarifs en vigueur le 1^{er} janvier 2008) viennent en diminution de l'objectif de recettes directes et une contribution du même montant est versée aux entreprises (en complément à la contribution C11). Les pertes de recettes, pour le deuxième semestre 2011, sont détaillées dans le tableau ci-dessous :

	SNCF
Navigo semaine	480 132
Navigo mois	2 113 493
Navigo annuel	2 823 327
Forfait ST mois	170 681
Forfait ST semaine	27 182
imagine R	405 492
Mobilis et ticket jeunes	757 704
Paris visite	0
TOTAL pertes TTC au tarif 01/2008	6 778 011
TOTAL pertes HT	6 424 655

- b) Modification de l'annexe E2 : après le 1^{er} juillet 2011, les forfaits 1-6, 2-6, 3-6 et 5-6, 4-6 n'existeront plus, leurs ventes seront intégrées, respectivement, dans les ventes des forfaits 1-5, 2-5, 3-5 et 4-5. Les clés de répartition des recettes entre les transporteurs des forfaits 1-5, 2-5, 3-5 et 4-5 sont modifiées conformément à l'annexe E2 ci-jointe pour tenir compte du changement géographique des zones couvertes.

3) Gratuité pour les jeunes en insertion

La perte de recettes liée au fait que les jeunes en insertion n'achètent plus de titres de transport, suite à la mise en place de la gratuité, a été estimée au moyen de l'enquête sur les jeunes en insertion, réalisée entre le 13 décembre 2010 et le 8 janvier 2011.

La perte de recette pour la SNCF découlant de la mesure est, pour 2011, de 580 000 € TTC au tarif en vigueur au 1^{er} juillet 2011, soit 504 323 € HT au tarif janvier 2008.

ARTICLE 3. MODIFICATION DE L'OBJECTIF DE RECETTES DIRECTES

Dans l'article 42-2, le montant de l'objectif de recettes directes pour l'année 2011 est diminué de 6,92 M€ HT (valeur 1^{er} janvier 2008).

ARTICLE 4. MODIFICATION DE LA CONTRIBUTION C11

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

<i>En M€ HT 2007</i>	2008	2009	2010	2011
Contribution C11	404,46	441,26	457,94	461,59
Renforts Noctilien				0,27
Fusion des zones 5 et 6				6,42
Jeune en insertion				0,50
Contribution C11 corrigée	404,46	441,26	457,94	468,78

Fait à Paris, le

La directrice générale du STIF

Le président de la SNCF

Sophie MOUGARD

Guillaume PEPY

ANNEXE E2
CLES DE REPARTITION DES RECETTES DIRECTES POUR LES TITRES COMMUNS

1- Navigo mois – semaine - annuel

Les entreprises privées vendent des forfaits Navigo sur passe Navigo et conservent les recettes correspondantes. Le STIF versant à la RATP et la SNCF la part de ces recettes lui revenant, la base de partage des recettes Navigo entre la RATP et la SNCF est la recette globale tous opérateurs.

	NAVIGO MOIS			NAVIGO SEMAINE			NAVIGO ANNUEL		
	SNCF	RATP	OPTILE	SNCF	RATP	OPTILE	SNCF	RATP	OPTILE
1-2	0,037	0,963	0	0,037	0,963	0	0,045	0,955	0
1-3	0,203	0,797	0	0,203	0,797	0	0,253	0,747	0
1-4	0,501	0,499	0	0,501	0,499	0	0,538	0,462	0
1-5	0,717	0,283	0	0,721	0,279	0	0,738	0,262	0
2-3	0,062	0,938	0	0,062	0,938	0	0,068	0,932	0
2-4	0,279	0,721	0	0,279	0,721	0	0,297	0,703	0
2-5	0,788	0,212	0	0,788	0,212	0	0,789	0,211	0
3-4	0,307	0,693	0	0,307	0,693	0	0,317	0,683	0
3-5	0,754	0,246	0	0,754	0,246	0	0,769	0,231	0
4-5	0,837	0,163	0	0,848	0,152	0	0,851	0,149	0

2- Forfaits ST mensuel – hebdomadaire

Lorsque les entreprises privées vendront des forfaits ST mensuels et hebdomadaires sur passe navigo, elles conserveront les recettes correspondantes. Le STIF versant à la RATP et la SNCF la part de ces recettes lui revenant, la base de partage des recettes des forfaits ST entre la RATP et la SNCF est la recette globale tous opérateurs.

	ST MOIS 75%			ST SEMAINE 75%		
	SNCF	RATP	OPTILE	SNCF	RATP	OPTILE
1-2	0,037	0,963	0	0,037	0,963	0
1-3	0,203	0,797	0	0,203	0,797	0
1-4	0,501	0,499	0	0,501	0,499	0
1-5	0,717	0,283	0	0,734	0,266	0
2-3	0,062	0,938	0	0,062	0,938	0
2-4	0,279	0,721	0	0,279	0,721	0
2-5	0,788	0,212	0	0,788	0,212	0
3-4	0,307	0,693	0	0,307	0,693	0
3-5	0,753	0,247	0	0,756	0,244	0
4-5	0,841	0,159	0	0,855	0,145	0

3- Forfaits imagine R Scolaire et Etudiant

	CARTE IMAGINE R SCOLAIRE			CARTE IMAGINE R ETUDIANT		
	SNCF	RATP	OPTILE	SNCF	RATP	OPTILE
1-2	0,039	0,960	0,001	0,081	0,916	0,003
1-3	0,201	0,793	0,006	0,195	0,799	0,006
1-4	0,410	0,468	0,122	0,408	0,508	0,084
1-5	0,646	0,224	0,130	0,630	0,265	0,105
2-3	0,088	0,903	0,009	0,220	0,635	0,145
2-4	0,434	0,169	0,397	0,220	0,635	0,145
2-5	0,434	0,169	0,397	0,584	0,158	0,258
3-4	0,156	0,565	0,279	0,220	0,635	0,145
3-5	0,434	0,169	0,397	0,584	0,158	0,258
4-5	0,314	0,157	0,529	0,453	0,185	0,362

4- Forfaits Mobilis et Ticket Jeune week-end

	MOBILIS		
	SNCF	RATP	OPTILE
1-2	0,031	0,969	0
1-3	0,191	0,804	0,005
1-4	0,517	0,463	0,020
1-5	0,742	0,238	0,020

	TICKET JEUNE WEEK-END		
	SNCF	RATP	OPTILE
1-3	0,192	0,805	0,003
1-5	0,685	0,238	0,077
3-5	0,667	0,083	0,250

5- Forfait Paris Visite

	PARIS VISITE							
	SNCF		RATP		ORLYVAL		OPTILE	
	ADULTE S	ENFANT S	ADULTE S	ENFANT S	ADULTE S	ENFANT S	ADULTE S	ENFANT S
1								
JOUR								
1-3	0,100	0,100	0,900	0,900	0	0	0	0
1-5	0,151	0,210	0,452	0,760	0,389	0,009	0,008	0,021
2								
JOURS								
1-3	0,100	0,100	0,900	0,900	0	0	0	0
1-5	0,154	0,162	0,754	0,809	0,074	0,010	0,018	0,019
3								
JOURS								
1-3	0,100	0,100	0,900	0,900	0	0	0	0
1-5	0,248	0,251	0,715	0,722	0,020	0,010	0,017	0,017
5								
JOURS								
1-3	0,100	0,100	0,900	0,900	0	0	0	0
1-5	0,346	0,348	0,618	0,624	0,020	0,010	0,016	0,018

6- Forfaits Congrès

	CONGRES		
	SNCF	RATP	OPTILE
	PARIS	PARIS	PARIS
2 JOURS			
1-2 Paris	0,010	0,990	0
1-2 Stade de France	0,632	0,368	0
1-3	0,229	0,771	0
1-4	0,820	0,180	0
1-5	0,024	0,976	0
3 JOURS			
1-2 Paris	0,010	0,990	0
1-2 Stade de France	0,632	0,368	0
1-3	0,229	0,771	0
1-4	0,827	0,173	0
1-5	0,028	0,972	0
4 JOURS			
1-2 Paris	0,010	0,990	0
1-2 Stade de France	0,632	0,368	0
1-3	0,229	0,771	0
1-4	0,811	0,189	0
1-5	0,028	0,972	0
5 JOURS			
1-2 Paris	0,010	0,990	0
1-2 Stade de France	0,632	0,368	0
1-3	0,229	0,771	0
1-4	0,832	0,168	0
1-5	0,030	0,970	0
7 JOURS			
1-2 Paris	0,010	0,990	0
1-2 Stade de France	0,632	0,368	0
1-3	0,229	0,771	0
1-4	0,835	0,165	0
1-5	0,032	0,968	0

7- Cartes Améthyste gratuite, demi tarif, et Emeraude

	AMETHYSTE GRATUITE			AMETHYSTE 1/2 TARIF		
	SNCF	RATP	TRA	SNCF	RATP	OPTILE
75	0,204	0,796	0			
92	0,174	0,826	0			
93	0,120	0,847	0,033			
94	0,182	0,818	0			
78	0,714	0,286	0	0,714	0,286	0
91	0,396	0,604	0	0,396	0,604	0
95	0,638	0,362	0	0,638	0,362	0
77	0,638	0,362	0	0,714	0,286	0
EMERAUDE	0,019	0,981	0			

8- Part urbaine (U') du billet Paris-Banlieue (BU)

PART U' du BU		
SNCF	RATP	OPTILE
0,216	0,784	0

9- Tickets t+

Le nombre de tickets t+ à prendre en compte pour le partage des recettes entre la RATP et la SNCF correspond au total des ventes (tous opérateurs) diminué des validations effectuées (modulo un coefficient de stock mort sur les ticket t+ vendus en carnet) sur les lignes régulières hors RATP et SNCF.

	TICKET t+		
	SNCF	RATP	OPTILE
Unités	0,014	0,986	0
Carnets PT	0,014	0,986	0
Carnets TR	0,014	0,986	0

10- Ticket d'accès à bord

Les recettes des tickets d'accès à bord des bus reviennent à 100% à l'entreprise qui les vend.

11- Autres titres

	SNCF	RATP	OPTILE
Pompiers	0,038	0,962	0
Orlybus	0	1,000	0
Roissybus	0	1,000	0
Disney	0,018	0,982	0
Police	0,668	0,332	0
ONAC	0,256	0,744	0

- Billets B, BUB et part banlieue des billets BU :
 - Les recettes des billets origine-destination B (banlieue-banlieue), BUB (banlieue-Paris-banlieue) et la part banlieue des billets BU reviennent à l'entreprise qui effectue le service.
- Fête de la musique :
 - Pour les ventes réalisées par la RATP, celle-ci :
reverse à Optile 6,8% du montant des recettes collectées et conserve le solde
 - Pour les ventes réalisées par la SNCF, celle-ci :
reverse à la RATP 16,8% du montant des recettes collectées,
reverse à OPTILE 6,8% du montant des recettes collectées
et conserve le solde



Délibération n°2011/0890

Séance du 7 décembre 2011

**Avenant n°7 au contrat de type 1
conclu entre le STIF et les entreprises privées
de transport régulier de voyageurs en Île-de-France**

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France, modifiée par la loi n°2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération du conseil n° 2010/0026 du 9 février 2011,
- VU** la délibération du conseil n° 2010/0466 du 1^{er} juin 2011,
- VU** le rapport n° 2011/0890;
- VU** les avis de la commission de l'offre de transport du 1^{er} décembre 2011 et de la commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011 ;

CONSIDERANT la nécessité d'assurer la continuité du service public de transport collectif régulier de voyageurs en Ile-de-France jusqu'à ce que les négociations des contrats d'exploitation de type 2 ou jusqu'à ce que les démarches visant à passer certaines lignes en Service Régulier Local aboutissent ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

ARTICLE 1 : le principe d'une prolongation jusqu'au 31 mars 2012 des contrats d'exploitation de type 1, dont la liste figure en annexe à la présente délibération, est approuvé.

ARTICLE 2 : l'avenant n°7 au contrat d'exploitation de type 1 pour l'exploitation de services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France entre le STIF et les entreprises privées au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, recueillant l'accord des parties sur les modifications visées aux articles 1 et 2, et annexé à la présente délibération, est approuvé.

ARTICLE 3 : la directrice générale est autorisée à signer l'avenant visé à l'article 2 et annexé à la présente délibération, avec les entreprises privées pour les contrats de type 1, dont la liste figure en annexe à la présente délibération.

ARTICLE 4 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON

Entreprises	Ent	Rés	Ligne	OD (sources Watson)	Bassins au 01/09/2010
STA	024	024	006	SAINTRY-SUR-SEINE - EVRY - MORSANG-SUR-SEINE	100. Tice - Seine Essonne Bus
STA	024	024	010	CORBEIL-ESSONNES - MENNECY	100. Tice - Seine Essonne Bus
STA	024	309	001	CORBEIL-ESSONNES (SNECMA) - LE COUDRAY-MONTCEAUX	100. Tice - Seine Essonne Bus
STA	024	309	002	CORBEIL-ESSONNES (gare SNCF) - SAINTRY-SUR-SEINE	100. Tice - Seine Essonne Bus
STA	024	309	003	CORBEIL-ESSONNES (SNCF) - CORBEIL-ESSONNES (SNCF)	100. Tice - Seine Essonne Bus
STA	024	309	008	CORBEIL-ESSONNES (Gare) - SOISY-SUR-SEINE (Notre-Dame République)	100. Tice - Seine Essonne Bus
STA	024	309	009	VERT-LE-PETIT (Place Duquesne) - CORBEIL-ESSONNE (Gare)	100. Tice - Seine Essonne Bus
TICE	400	400	401	CORBEIL-ESSONNES (Gare RER) - ST-MICHEL-SUR-ORGE (Rue Berlioz)	100. Tice - Seine Essonne Bus
TICE	400	400	402	LE COUDRAY-MONTCEAUX (Terminal D. Douillet) - EPINAY-SUR-ORGE (Gare RE)	100. Tice - Seine Essonne Bus
TICE	400	400	403	SOISY-SUR-SEINE - BRETIGNY-SUR-ORGE	100. Tice - Seine Essonne Bus
TICE	400	400	404	RIS-ORANGIS - EVRY	100. Tice - Seine Essonne Bus
TICE	400	400	405	RIS-ORANGIS - CORBEIL-ESSONNES (LYCEE)	100. Tice - Seine Essonne Bus
TICE	400	400	406	RIS-ORANGIS - RIS-ORANGIS	100. Tice - Seine Essonne Bus
TICE	400	400	407	EVRY (Les Aunettes) - RIS-ORANGIS (Gare Val de Ris RER)	100. Tice - Seine Essonne Bus
TICE	400	400	408	EVRY (Mairie) - EVRY (Gare du Bras de Fer)	100. Tice - Seine Essonne Bus
TICE	400	400	409	FLEURY-MEROGIS (Clément Ader) - LISSES (Clos aux Pois)	100. Tice - Seine Essonne Bus
TICE	400	400	412	LE COUDRAY-MONTCEAUX (G. d'Estrées) - LE COUDRAY-MONTCEAUX (Libellule)	100. Tice - Seine Essonne Bus
TICE	400	400	413	RIS-ORANGIS (C, C, les Aunettes) - COURCOURONNES - BONDOUFLE (Coccinelle)	100. Tice - Seine Essonne Bus
TICE	400	400	414	EVRY (Gare d'Evry Courcouronnes) - LE PLESSIS-PATE (Eurocontrol)	100. Tice - Seine Essonne Bus
TICE	400	400	415	EVRY - VILLABE (GARE SNCF)	100. Tice - Seine Essonne Bus
TICE	400	400	418	RIS-ORANGIS (Gare du bois de l'épine) - RIS-ORANGIS (Val de Ris RER)	100. Tice - Seine Essonne Bus
TICE	400	400	419	RIS-ORANGIS (Gare du Val de Ris RER) - RIS-ORANGIS (Gare du Val de Ris RER)	100. Tice - Seine Essonne Bus
TICE	400	400	453	SOISY-SUR-SEINE - BONDOUFLE	100. Tice - Seine Essonne Bus
TICE	055	300	001	FLEURY-MEROGIS - GRIGNY	104. Lacs de l'Essonne
STRAV	045	145	026	Villescresnes	aucun : futur SRL

AVENANT N° 7

**AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE SERVICES REGULIERS ROUTIERS
DE VOYAGEURS EN ILE-DE-FRANCE**

CONTRAT DE TYPE 1

ENTRE

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), établissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Madame Sophie MOUGARD en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération n°2011/0890 du Conseil en date du 7 décembre 2011,

ci-après dénommé le « STIF »,
d'une part,

ET

L'Entreprise : _____

Adresse : _____

Code STIF : _____

N° RCS : _____

Représentée par : _____

ci-après dénommée « l'Entreprise »,
d'autre part,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Article 1^{er}

Pour les services de transports exploités dans le cadre du contrat d'exploitation de type 1 conclu entre le STIF et l'Entreprise :

- La durée du contrat d'exploitation est prolongée jusqu'au 31 mars 2012,
- Les contrats d'achat d'offre conclus pour ces lignes sont prolongés pour la même durée.
- Les articles relatifs aux comptages ne sont plus opérants à compter du 1^{er} janvier 2012, la rémunération de l'entreprise sera, jusqu'à la fin du contrat de type 1, fonction des données d'usage connues au 31 décembre 2011.

Article 2

Le présent avenant entre en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2012.

Article 3

Toutes les autres clauses du contrat d'exploitation de type 1 susvisé, ainsi que de ses annexes et de ses avenants, non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en deux exemplaires originaux, le

Pour le STIF

Pour l'Entreprise

Madame Sophie MOUGARD
Directrice générale

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0938

Séance du 7 décembre 2011



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°2 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU ALBATRANS

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- Vu** la délibération n°2010/0734 du 8 décembre 2010 approuvant le contrat de type 2 entre le STIF et la société Albatrans ;
- Vu** la délibération n°2011/0073 et 0114 du 9 février 2011 approuvant les avenants 1 et 1bis au contrat de type 2 entre le STIF et la société Albatrans ;
- VU** le rapport n° 2011/0938 à 2011/0970 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 1^{er} décembre 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 pour le Réseau ALBATRANS joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant au contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec la société ALBATRANS ;

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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


Jean-Paul HUCHON

AVENANT N°2
au
CT2 ALBATRANS 002-043

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF), Établissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 39 bis-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie MOUGARD en sa qualité de Directrice Générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 décembre 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

ALBATRANS, société anonyme de 120 000 €, inscrite au RCS d'Evry (B 383 263 464 / 383 263 464 00026), dont le siège est situé 48 cours Blaise Pascal 91004 EVRY Cedex, représentée par son Président, Monsieur Daniel MEYER.

Ci-après dénommée « ALBATRANS »,

d'autre part,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le Contrat d'exploitation de type 2 et la convention partenariale du réseau ALBATRANS ont été approuvés par le conseil du STIF en date du 7 juillet 2010.

Le Conseil a également validé l'avenant suivant au contrat de type 2 :

- Avenant n°1 voté le 09/02/2011 au titre de renfort d'offre sur les lignes 291 191 006 et 010 pour la desserte de Polytechnique.

Afin de prendre en compte plusieurs évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat de type 2 susvisée.

Ces modifications concernent :

- La régularisation de la suppression de l'ITL sur la ligne 291 191 006 du réseau Albatrans : l'entreprise Sgybus recevait de la société Albatrans une partie des recettes carte Orange et Imagine'R observées par l'interdiction de trafic local sur le territoire de la CASQY. La suppression de l'ITL engendre l'arrêt du versement de ces recettes.
- La modification du plan d'investissement, cela concerne la régularisation suivante : l'autocar standard immatriculé BG 138 NP de marque Fast Concept et de type SYTER est affecté en ligne à 100% de janvier 2011 à novembre 2014 au lieu de l'autocar standard immatriculé AZ 465 DG de marque Mercedes et de type INTOURO sorti du parc au 31 décembre 2010

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

Les annexes circonstanciées issues de la requête Sgybus ayant fait l'objet de modification sont jointes au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les précédentes versions.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau

Article 2. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1er janvier 2012 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

Toutes les clauses du contrat susvisé, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 2 exemplaires, le/../..

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France
La Directrice Générale

Sophie MOUGARD

La Société Albatrans
Le Président

Daniel MEYER

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0939

Séance du 7 décembre 2011



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

**AVENANTS N°1 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
ET
A LA CONVENTION PARTENARIALE**

RESEAU Aubergenville

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

- Vu** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2011/0607 du 06/07/2011 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société Mobicité et la convention partenariale entre le STIF, la société Mobicité et la commune d'Aubergenville ;
- VU** le rapport n° 2011/0938 à 2011/0970 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 1^{er} décembre 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver les avenants n° 1 au contrat d'exploitation de type 2 et à la convention partenariale pour le réseau Aubergenville joints à la présente délibération ainsi que l'ensemble des annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer lesdits avenants et leurs annexes avec la commune d'Aubergenville et la société Mobicité.

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

Jean-Paul HUCHON

AVENANT N°1 AU
CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 DU
RESEAU D'AUBERGENVILLE

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif dont le siège social est situé au 39bis-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par sa Directrice Générale Mme **Sophie Mougard** autorisée à signer la présente par délibération du Conseil d'Administration en date du 7 décembre 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,
d'une première part,

ET

La Société Mobicité, société par actions simplifiées au capital de 80 000€, inscrite au RCS de Versailles sous le numéro 442 325 460 , dont le siège est situé 9 av. Jean-Pierre TIMBAUD- ZAC Les Bruyères-78190 TRAPPES, représentée par son Président, Monsieur Daniel MAISON.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,
d'une seconde part,

Le STIF, la Collectivité et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement par « les Parties ».

Préambule

Le Contrat d'exploitation de type 2 et la convention partenariale du réseau d'Aubergenville ont été approuvés par le conseil d'administration du STIF en date du 6 juillet 2011.

Lors des négociations de la convention partenariale précitée, il est apparu que des titres locaux étaient distribués sur le réseau par la commune d'Aubergenville. La collectivité souhaite les remplacer par le dispositif Pass'Local. La création d'un tel dispositif nécessite de passer des avenants afin de modifier la convention partenariale et le contrat de type 2.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

Un article 23-7 est ajouté au contrat :

«

Article 23 - 7 Le Pass'Local

Le Pass'Local associé au réseau objet du présent contrat est un titre de transport nominatif valable un an calendaire sur le périmètre des lignes du réseau (lignes à tarification spéciale exclues) exploitées par le(s) transporteur(s) lié(s) par une convention partenariale à la/les collectivité(s) qui le délivre.

Le Pass'Local est fondé sur le ticket t+ en carnet plein-tarif, il représente une réserve illimitée de tickets utilisable uniquement par son titulaire dans les conditions fixées au paragraphe précédent.

L'usage du Pass'Local est licite sur le réseau objet du présent contrat en 2012 et, le cas échéant, jusqu'à la fin du présent contrat si une collectivité au moins exprime en 2012 le souhait de pouvoir accorder le droit de circuler sur le réseau objet du présent contrat avec un coupon de circulation Pass'Local après le 31/12/2012.

Le Pass' Local permet notamment aux collectivités de proposer à certaines catégories de voyageurs qu'elles auront préalablement définies, avec ou sans participation financière du bénéficiaire, un titre de transport utilisable localement.

Le Pass'Local est constitué d'une carte personnalisée accompagnée d'un coupon de circulation local permettant de valider le titre au début de chaque trajet tel que décrit à l'article 21-3. Le coupon précise l'année calendaire de validité du titre.

Les modalités relatives à la gestion et au financement du Pass'Local sont détaillées dans la convention partenariale liant le STIF, l'Entreprise et la Collectivité et annexée au présent contrat.

*** Prise en compte du Pass Local dans les recettes en 2012.**

Si le nombre de coupons de circulation Pass'Local pour 2012 délivrés aux bénéficiaires désignés par une collectivité est supérieur au nombre de bénéficiaires sur lequel la collectivité s'est engagée pour 2012, les coupons en surplus du seuil d'engagement sont comptés lors de la détermination des recettes de trafic (Article 50.1 - Modalités de détermination des recettes de trafic) au prix de 163,90 € HT 2012 par unité.

*** Prise en compte du Pass Local dans les recettes à compter de 2013.**

Dans l'hypothèse où une collectivité au moins exprime en 2012 le souhait de pouvoir accorder le droit de circuler sur le réseau objet du présent contrat avec un coupon de circulation Pass'Local après le 31/12/2012, les validations de ces coupons de circulation sont assimilées à des premières validations de ticket t+ carnet plein tarif lors de la détermination des recettes de trafic (Article 50.1 - Modalités de détermination des recettes de trafic). La facturation fera apparaître le détail des validations : ticket t+ carnet plein tarif, coupon de circulation local.

Article 2.

L'article 56 du contrat est modifié comme suit :

«

Article 56 - Recettes directes au titre du ticket t+

L'Entreprise peut vendre des tickets t+. Le produit de la vente par l'Entreprise à travers son réseau de vente défini à l'Article 23-1 - du présent contrat constitue ses recettes de vente ticket t+.

En particulier, à compter de 2013, les recettes de vente du Pass'Local, défini à l'Article 23-7, sont déterminées sur la base du prix du ticket t+ en carnet plein-tarif et des validations déclarées par l'Entreprise. Ces recettes sont prises en compte dans le calcul de l'intéressement à la vente décrit à l'article 58.

Les recettes obtenues par l'Entreprise après répartition entre entreprises de transport des recettes des ventes de ticket t+ en carnet (plein tarif et demi-tarif) constituent ses recettes directes.

Les recettes directes de l'Entreprise sont calculées à partir du nombre de validations divisé par 0,98 pour tenir compte du stock mort sur le ticket t+. »

Article 3. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 06 juillet 2011 et le 31 décembre 2016.

Article 4.

Toutes les clauses du contrat susvisé, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

SIGNATAIRES

Établie en 2 exemplaires originaux.

Fait à Paris, le

Pour le Syndicat des transports d'Ile-de-France,
La Directrice générale,

Sophie MOUGARD

Pour l'Entreprise,
Le Président,

Daniel MAISON

AVENANT N°1 A LA
CONVENTION PARTENARIALE STIF / AUBERGENVILLE / MOBICITE DANS
LE CADRE DE
LA CONCLUSION DU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 DU
RESEAU D'AUBERGENVILLE

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif dont le siège social est situé au 39bis-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par sa Directrice Générale Mme **Sophie Mougard** autorisée à signer la présente par délibération du Conseil d'Administration en date du 7 décembre 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,
d'une première part,

ET

La mairie d'Aubergenville située 1 avenue de la division Leclerc CS20516 78 416 AUBERGENVILLE, représentée par François BONY, Maire, autorisé à signer la présente par délibération en date du 27 juin 2011.

Ci-après dénommée « la Collectivité »,
d'une seconde part,

ET

La Société Mobicité, société par actions simplifiées au capital de 80 000€, inscrite au RCS de Versailles sous le numéro 442 325 460 , dont le siège est situé 9 av. Jean-Pierre TIMBAUD- ZAC Les Bruyères-78190 TRAPPES, représentée par son Président, Monsieur Daniel MAISON.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,
d'une troisième part,

Le STIF, la Collectivité et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement par « les Parties ».

Préambule

Le Contrat d'exploitation de type 2 et la convention partenariale du réseau d'Aubergenville ont été approuvés par le conseil d'administration du STIF en date du 6 juillet 2011.

Lors des négociations de la convention partenariale précitée, il est apparu que des titres locaux étaient distribués sur le réseau par la commune d'Aubergenville. La collectivité souhaite les remplacer par le dispositif Pass'Local. La création d'un tel dispositif nécessite de passer des avenants afin de modifier la convention partenariale et le contrat de type 2.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

L'article 10.4 de la convention partenariale est modifié et remplacé par celui-ci :

« Article 10-4 - Aides au transport accordées par les collectivités.

Par dérogation, l'acceptation de l'usage des titres locaux ne faisant pas partie de la gamme tarifaire francilienne, distribués pour faciliter l'accès aux transports collectifs locaux à certains publics, a été prolongée jusqu'au 31/12/2011. Après cette échéance ils ne seront plus valides.

A compter du 1^{er} janvier 2012, les Collectivités souhaitant apporter une aide au transport à certains de leurs administrés pourront, soit délivrer ou faire délivrer des titres de transport choisis dans la gamme tarifaire francilienne, soit distribuer des aides financières pour l'achat de titres de transport. En outre, il leur est recommandé d'orienter vers les titres régionaux à caractère social (notamment la carte Rubis ou le forfait Gratuité Transport) les personnes satisfaisant aux conditions d'accès appropriées et de les assister pour obtenir ces titres.

En particulier, la commune d'Aubergenville a choisi, pour l'année 2012, de substituer aux titres locaux antérieurs la délivrance du Pass'Local tel qu'il est défini dans le contrat d'exploitation (article 23-7), sous réserve du respect par les bénéficiaires des éventuelles conditions du droit d'usage, cette possibilité n'impliquant pas de participation financière du STIF. »

Article 2.

Un article 10.5 est ajouté à la convention partenariale :

« Article 10-5 - Distribution et financement du Pass'Local

La commune d'Aubergenville définit ses propres critères caractérisant les personnes pouvant obtenir un Pass'Local. La commune d'Aubergenville instruit les demandes, identifie les personnes pouvant bénéficier du Pass'Local et détermine la période sur laquelle ce droit leur est accordé, période exprimée en année(s) calendaires(s).

Il revient à la Collectivité et à l'Entreprise de s'accorder dans les termes qui leur conviennent sur :

- l'organisation de la distribution des cartes nominatives et des coupons de circulation ;
- le recueil et la gestion des participations payées par les usagers si une participation est demandée ;
- le partage du financement des coûts de fabrication des cartes nominatives et des coupons de circulation (Les principes de financement du dispositif Pass'Local explicités dans la suite du présent article concernant uniquement le financement de la mobilité des bénéficiaires à l'exclusion du coût des supports).

*** Financement du dispositif Pass'Local en 2012.**

La commune d'Aubergenville s'engage à accorder en 2012 le bénéfice du Pass'Local à 866 personnes. Faute de disposer de données appropriées sur la mobilité des bénéficiaires concernés, le montant du financement du dispositif Pass'Local sur le réseau objet de la présente convention à hauteur de ces engagements ne peut être déterminé pour 2012. Il est considéré comme inclus

dans la participation financière globale de la collectivité sans précision supplémentaire.

La commune d'Aubergenville peut, le cas échéant, accorder en 2012 le bénéfice du Pass'Local à un nombre de personnes supérieur aux engagements indiqués au paragraphe précédent. Dans ce cas, l'Entreprise facturera chaque Pass'Local délivré au-delà du nombre sur lequel la Collectivité s'est engagée au prix de 163,90 € HT 2012 : les Pass'Local facturés dans ces conditions seront déclarés au STIF au titre des recettes collectées.

*** Poursuite éventuelle et financement du dispositif Pass'Local à partir de 2013.**

La Collectivité doit s'accorder avec l'Entreprise sur la méthode de détermination de la mobilité moyenne des bénéficiaires du dispositif Pass'Local (notée M_{PL} et exprimée en nombre de voyages par an sur le réseau objet de la présente convention), cette méthode s'appuyant sur le recensement des validations issues des coupons de circulation constatées pendant une/des périodes à préciser au cours du premier quadrimestre 2012. La Collectivité communiquera au STIF la valeur de M_{PL} avant le 1^{er} juillet 2012.

La commune d'Aubergenville informera le STIF et l'Entreprise avant le 1^{er} juillet 2012 de son choix quant à la suite qu'elle souhaite donner au dispositif Pass'Local à partir du 1^{er} janvier 2013 :

- poursuite du dispositif Pass'Local (en précisant le nombre de bénéficiaires annuel sur lequel la collectivité s'engage, ce nombre étant impérativement égal ou inférieur à l'engagement pris pour 2012) ,
- ou remplacement de ce dispositif par la distribution de tickets t+ ou d'un autre titre (en précisant le nombre de titres que la collectivité s'engage à distribuer annuellement);
- ou arrêt du dispositif sans solution de remplacement.

➤ Si le choix retenu par une collectivité est la poursuite du dispositif Pass'Local,

La dépense prévisionnelle correspondant à son engagement sera calculée comme suit :

M_{PL}

X

Nombre de bénéficiaires annuel sur laquelle la collectivité s'est engagée

X

Prix du ticket t+ plein tarif en carnet

Un avenant sera signé entre les parties afin d'acter l'engagement de la collectivité sur le nombre de bénéficiaires annuel du Pass'Local et,

- de diminuer la participation financière de la collectivité du montant de la dépense prévisionnelle correspondant à son engagement (si la dépense prévisionnelle est inférieure à la participation financière) ;
- d'annuler la participation financière de la collectivité (si la dépense prévisionnelle est égale ou supérieure à la participation financière).

L'Entreprise établira une facture par trimestre, faisant état du nombre de validations réalisées avec un coupon de circulation Pass'Local sur le réseau objet de la présente convention, chaque validation étant valorisée au prix du ticket t+ plein tarif en carnet.

➤ Si le choix retenu par une collectivité est le remplacement du dispositif Pass'Local par la distribution de tickets t+ ou d'un autre titre,

Compte tenu du nombre de titres que la collectivité s'engage à distribuer annuellement, le STIF établira une estimation de l'impact prévisionnel de cet engagement sur les recettes de l'Entreprise.

Un avenant sera signé entre les parties afin d'acter l'engagement de la collectivité sur le nombre de titres distribués annuellement et,

- de diminuer la participation financière de la collectivité du montant de l'impact prévisionnel correspondant à son engagement (si l'impact prévisionnel est inférieur à la participation financière) ;
- d'annuler la participation financière de la collectivité (l'impact prévisionnel est égal ou supérieur à la participation financière).

➤ Si le choix retenu par une collectivité est l'arrêt du dispositif Pass'Local sans solution de remplacement ou si une collectivité n'informe pas le STIF et l'Entreprise de son choix quant à la suite à donner à ce dispositif,

La collectivité n'aura pas la faculté d'accorder le droit de circuler après le 31/12/2012 sur le réseau objet de la présente convention avec un coupon Pass'Local. »

Article 3. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification à la dernière des parties prenantes qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2012 et le 31 décembre 2016.

Article 4.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

SIGNATAIRES

Établie en 3 exemplaires originaux.

Fait à Paris, le

Pour le Syndicat des transports d'Ile-de-France,
La Directrice générale,

Sophie MOUGARD

Pour la collectivité,
Le Maire,

François BONY

Pour l'Entreprise,
Le Président,

Daniel MAISON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0940

Séance du 7 décembre 2011



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°1 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU de GONESSE

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2011/0082 du 09/02/2011 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société Trans Val d'Oise ;
- VU** le rapport n° 2011/0938 à 2011/0970;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 1^{er} décembre 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°1 au contrat d'exploitation de type 2 pour le Réseau de Gonesse joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société Trans Val d'Oise.

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


Jean-Paul HUCHON

**AVENANT N°1
au
CONTRAT DE TYPE II
GONESSE – 002 055**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 1^{er} juin 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

Trans Val d'Oise, société à responsabilité limitée au capital de 20.000 €, inscrite au RCS de Pontoise (n° SIREN : 328 660 493 / n° SIRET328 660 493 000 37), dont le siège est situé 8/10 rue Berthelot à Gonesse, représentée par son Gérant, Monsieur Eric Berthier.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau de bassin de Gonesse le 09/02/2011 et la convention partenariale.

Afin de prendre en compte la restructuration des lignes 23 et 36 du réseau de bassin de Gonesse, il apparaît nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

La date de mise en service est le : 19/12/2011.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D2 Programme d'Investissement
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe D5 Etat du parc
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Tableau F4 subvention CT2

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 1 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n° 2011/0941
Séance du 7 décembre 2011**



**SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°4 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
AVENANT N°3 A LA CONVENTION PARTENARIALE
RESEAU CASQY**

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

- Vu** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0378 du 7 juillet 2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF, les sociétés SQYBUS, Cars Perrier et SAVAC et la convention partenariale entre le STIF, les sociétés SQYBUS, Cars Perrier et SAVAC et la Communauté d'Agglomération de Saint Quentin-en-Yvelines ;
- VU** la délibération n°2010/0774 du 8 décembre 2010 approuvant les avenants n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF, les sociétés SQYBUS, Cars Perrier et SAVAC et à la convention partenariale entre le STIF, les sociétés SQYBUS, Cars Perrier et SAVAC et la Communauté d'Agglomération de Saint Quentin-en-Yvelines;
- VU** la délibération n° 2011/0073 du 9 février 2011 approuvant l'avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF, les sociétés SQYBUS, Cars Perrier et SAVAC ;
- VU** la délibération n° 2011/0788 du 5 octobre 2011 approuvant l'avenant n°3 au contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF, les sociétés SQYBUS, Cars Perrier et SAVAC et l'avenant n°2 à la convention partenariale entre le STIF, les sociétés SQYBUS, Cars Perrier et SAVAC et la Communauté d'Agglomération de Saint Quentin-en-Yvelines;
- VU** les rapports n° 2011/0938 à n° 2011/0970 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 1^{er} décembre 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n° 4 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau CASQY joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec les sociétés SQYBUS, Cars Perrier et SAVAC.

ARTICLE 3 : d'approuver l'avenant n°3 à la convention partenariale pour le réseau CASQY joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la Communauté d'Agglomération de Saint Quentin-en-Yvelines, les sociétés SQYBUS, Cars Perrier et SAVAC.

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 notamment de la mise en jour du plan régional de transport.

Le président du conseil



du Syndicat des transports d'Ile-de-France
Jean-Paul HUCHON

AVENANT N°4
au
CT2 CASQY 002-049

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF), Établissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 39 bis-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie MOUGARD en sa qualité de Directrice Générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 décembre 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

SQYBUS, société anonyme des Transports de Saint Quentin-en-Yvelines au capital de 40 448 €, inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 387 950 322 dont le siège social est situé à Trappes (78197), 9 avenue Jean-Pierre Timbaud, représentée par son Président, Monsieur Emmanuel ANSART, dûment habilité aux fins des présentes, agissant ès qualités de Mandataire du Groupement SQYBUS SAVAC pour les lignes du réseau SQYBUS.

d'une seconde part,

La société SAVAC, société anonyme au capital de 600 000 € inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 679 801 605 dont le siège est situé à Chevreuse (78460), 37 rue Dampierre, représentée par son Président, Monsieur Géric BIGOT, intervenant pour la ligne 039-039-012 et 034.

d'une troisième part

La société les Cars Perrier, société anonyme au capital de 200 000 €.inscrite au RCS de Versailles sous le numéro 589 725 266, dont le siège social est situé à Trappes (78197), 9 avenue Jean-Pierre Timbaud représentée par son Président, Daniel MAISON, intervenant pour les lignes 036 036 005 et 012.

d'une quatrième part

Ci-après dénommée « le groupement momentané d'Entreprises (GME)» représenté par l'entreprise SQYBUS, la SAVAC intervenant pour la ligne 039-039-012 et 034 et les Cars Perrier pour les lignes 036 036 005 et 012.

Le STIF, la CASQY, le GME, la SAVAC et les Cars Perrier étant ci-après désignés conjointement les « Parties »

Préambule

Le Contrat d'exploitation de type 2 et la convention partenariale du réseau CASQY ont été approuvés par le conseil du STIF en date du 7 juillet 2010.

Le Conseil a également validé l'avenant suivant à la convention partenariale :

- avenant n°1 voté le 08/12/2010 au titre de l'intégration d'une nouvelle ligne au périmètre du réseau et du développement d'offre pour la desserte du Technocentre à Guyancourt,
- avenant n°2 voté le 09/02/2011 au titre du dispositif Politique de la Ville,
- avenant n°3 voté le 05/10/2011 au titre du prolongement des titres locaux jusqu'au 31/12/2011,

Afin de prendre en compte plusieurs évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat de type 2 susvisée.

Ces modifications concernent :

- La reprise de la subvention Renault en gestion directe par la Communauté d'Agglomération de St Quentin-en-Yvelines (CASQY) : la société Renault participe au financement des transports en commun desservant le site du Technocentre. A l'occasion du renforcement de l'offre sur ce site, voté au Conseil du STIF de décembre 2010 et mis en service au 10 janvier 2011, la société Renault a souhaité pérenniser sa participation mais par un versement effectué à la CASQY.
- La régularisation de la suppression de l'ITL sur la ligne 291 191 006 du réseau Albatrans : l'entreprise Sgybus recevait de la société Albatrans une partie des recettes carte Orange et Imagine'R observées par l'interdiction de trafic local sur le territoire de la CASQY. La suppression de l'ITL engendre l'arrêt du versement de ces recettes,
- La correction du sectionnement moyen sur la ligne 463

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

Les annexes circonstanciées issues de la requête Sgybus ayant fait l'objet de modification sont jointes au présent avenant.
Elles annulent et remplacent les précédentes versions.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau

Article 2. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1er janvier 2012 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

Toutes les clauses du contrat susvisé, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 4 exemplaires, le/../..

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
La Directrice générale

Sophie MOUGARD

Pour la SAVAC,
Le Président

Pour le GME,
Le Mandataire

Géric BIGOT

Emmanuel ANSART

Pour les Cars Perrier,
Le Président

Daniel MAISON



**AVENANT N°3
à la
Convention Partenariale
CASQY 002-049**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF), Établissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 39 bis-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie MOUGARD en sa qualité de Directrice Générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 décembre 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, dont le siège est situé au 2 avenue des IV Pavés du Roy, 78185 SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES Cedex représenté par son Président, Monsieur Robert CADALBERT, autorisé à signer la présente par délibération en date du XX

Ci-après dénommée « la CASQY »,

d'une seconde part,

ET

SQYBUS, société anonyme des Transports de Saint Quentin-en-Yvelines au capital de 40 448 €, inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 387 950 322 dont le siège social est situé à Trappes (78197), 9 avenue Jean-Pierre Timbaud, représentée par son Président, Monsieur Emmanuel ANSART, dûment habilité aux fins des présentes, agissant ès qualités de Mandataire du Groupement SQYBUS SAVAC pour les lignes du réseau SQYBUS.

d'une troisième part,

La société SAVAC, société anonyme au capital de 600 000 € inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 679 801 605 dont le siège est situé à Chevreuse (78460), 37 rue Dampierre, représentée par son Président, Monsieur Géric BIGOT, intervenant pour la ligne 039-039-012 et 034.

d'une quatrième part

La société les Cars Perrier, société anonyme au capital de 200 000 €.inscrite au RCS de Versailles sous le numéro 589 725 266, dont le siège social est situé à Trappes (78197), 9 avenue Jean-Pierre Timbaud représentée par son Président, Madame Catherine CHARDON, intervenant pour les lignes 036 036 005 et 012.

d'une cinquième part

Ci-après dénommée « le groupement momentané d'Entreprises (GME)» représenté par l'entreprise SQYBUS, la SAVAC intervenant pour la ligne 039-039-012 et 034 et les Cars Perrier pour les lignes 036 036 005 et 012.

Le STIF, la CASQY, le GME, la SAVAC et les Cars Perrier étant ci-après désignés conjointement les « Parties »

Préambule

Le Contrat d'exploitation de type 2 et la convention partenariale du réseau CASQY ont été approuvés par le conseil du STIF en date du 7 juillet 2010.

Le Conseil a également validé l'avenant suivant à la convention partenariale :

- avenant n°1 voté le 08/12/2010 au titre de l'intégration d'une nouvelle ligne au périmètre du réseau et du développement d'offre pour la desserte du Technocentre à Guyancourt,
- avenant n°2 voté le 05/10/2011 au titre du prolongement des titres locaux jusqu'au 31/12/2011,

Afin de prendre en compte plusieurs évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisée.

Ces modifications concernent :

- La reprise de la subvention Renault en gestion directe par la Communauté d'Agglomération de St Quentin-en-Yvelines (CASQY) : la société Renault participe au financement des transports en commun desservant le site du Technocentre. A l'occasion du renforcement de l'offre sur ce site, voté au Conseil du STIF de décembre 2010 et mis en service au 10 janvier 2011, la société Renault a souhaité pérenniser sa participation mais par un versement effectué à la CASQY.
- La régularisation de la suppression de l'ITL sur la ligne 291 191 006 du réseau Albatrans : l'entreprise Sgybus recevait de la société Albatrans une partie des recettes carte Orange et Imagine'R observées par l'interdiction de trafic local sur le territoire de la CASQY. La suppression de l'ITL engendre l'arrêt du versement de ces recettes.
- La régularisation des indices de la formule d'actualisation : l'annexe B5 « révision de la participation » de la convention initiale indiquait en indices de référence pour salaire, gazole et prix des services, l'année 2010 et non 2008.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

L'article 10.2 de la convention relatif aux « Engagements financiers du STIF » est modifié comme suit :

- une contribution financière annuelle fixée à :

(k€ constants 2008)	2012	2013	2014	2015	2016
Total contribution STIF	26 523	26 525	26 514	26 515	26 506

Article 2.

L'article 10.3 de la convention relatif aux « Engagements financiers de la CASQY » est modifié comme suit :

- une contribution financière annuelle fixée à :

(k€ constants 2008)	2012	2013	2014	2015	2016
Total des contributions des CL	3 941	3 932	3 925	3 916	3 908
<i>Dont pour l'entreprise SQYBUS</i>	3 900	3 891	3 884	3 875	3 867
<i>Dont pour l'entreprise SAVAC</i>	41	41	41	41	41

La convention de financement de la desserte du Technocentre-Le Losange à Guyancourt par les transports en commun entre la Communauté d'Agglomération de St Quentin-en-Yveline et Renault est applicable depuis le 1^{er} janvier 2011. De ce fait, Sqybus ne reçoit plus, depuis cette date, le versement de Renault.

La Communauté d'Agglomération de St Quentin-en-Yvelines s'engage à reverser à Sqybus la somme de 240 000 € (valeur HT 2008) au titre de l'année 2011, payable au plus tard à la fin du 1^{er} trimestre 2012.

Article 3. Annexes

L'annexe ayant fait l'objet d'une modification est jointe au présent avenant. Elle annule et remplace l'annexe jointe à la convention partenariale.

L'annexe circonstanciée visée est :

- Annexe B5 révision de la participation. Les indices pris en compte sont les suivants :

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) ; S0 = 97,55

C : indice mensuel Gazole (www.indices.insee.fr ; identifiant : 0641310) ; C0 = 201,573

IPS : indice mensuel des prix des services (www.indices.insee.fr ; identifiant : 641257) ; IPS0 = 122,658

Pour chaque indice I, In est la moyenne arithmétique sur 12 mois d'octobre n-1 à septembre n (indices C et IPS) et 4 trimestres de septembre n-1 à juin n (indice S).

Article 3. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1 janvier 2012 et le 31 décembre 2016.

Article 4.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 5 exemplaires, le/../..

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
La Directrice générale

Sophie MOUGARD

Pour la Communauté
D'agglomération de Saint-Quentin-
en-Yvelines (CASQY)
Le Président

Robert CADALBERT

Pour la SAVAC,
Le Président

Géric BIGOT

Pour le GME,
Le Mandataire

Emmanuel ANSART

Pour les Cars Perrier
Le Président

Daniel MAISON



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

**AVENANT N°3 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
AVENANT N°3 A LA CONVENTION PARTENARIALE**

RESEAU Deux Rives de Seine

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

- Vu** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0373 du 07/07/2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société Autocars Tourneux et la société Courriers de Seine et Oise, et la convention partenariale entre le STIF, la communauté d'agglomération 2-Rives-de-Seine, le SIVOM de Verneuil sur Seine et Vernouillet, la commune de Maurecourt et les Sociétés Autocars Tourneux et Courriers de Seine et Oise ;
- VU** les délibérations n°2011/0073 du 09/02/2011, n°2011/0608 du 06/07/2011, approuvant les avenants n°1 et 2 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Autocars Tourneux et la société Courriers de Seine et Oise ;
- VU** les délibérations n°2011/0119 du 09/02/2011, n°2011/0471 du 01/06/2011, approuvant les avenants n°1 et 2 à la convention partenariale entre le STIF, la Communauté d'Agglomération 2-Rives-de-Seine, le SIVOM de Verneuil sur Seine et Vernouillet, la commune de Maurecourt et les Sociétés Autocars Tourneux et Courriers de Seine et Oise ;
- VU** le rapport n° 2011/0938 à 2011/0970 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 1^{er} décembre 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°3 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Deux Rives de Seine joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant au contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec les sociétés Autocars Tourneux et Courriers de Seine et Oise.

ARTICLE 3 : d'approuver l'avenant n°3 à la convention partenariale pour le réseau Deux Rives de Seine joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant à la convention partenariale avec la Communauté d'Agglomération 2-Rives-de-Seine, le SIVOM de Verneuil sur Seine et Vernouillet, la commune de Maurecourt et les Sociétés Autocars Tourneux et Courriers de Seine et Oise.

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 notamment de la mise en jour du plan régional de transport.

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



Jean-Paul HUCHON

**AVENANT N°3
au
CONTRAT DE TYPE II
Deux Rives de Seine –
002 021**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 décembre 2011

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

Les Autocars Tourneux, SA au capital de 840 000 € inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 352 220 172, n° de SIRET 352 220 172 000 30, dont le siège est situé à ZAE du Rouillard – Parc des 3 Etang, 78 480 Verneuil-sur-Seine, représentés par Lazhar Mira, Directeur des Autocars Tourneux.

d'une deuxième part,

ET

CSO (Courriers de Seine et Oise), SA au capital de 190 600 € inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 572 045 573, n° de SIRET 572 045 573 000 27, dont le siège est situé à 18, rue de la Senette, 78 955 Carrières-sous-Poissy, représentés par Pierre Bonicel, Directeur des Courriers de Seine et Oise (CSO).

d'une troisième part,

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Deux Rives de Seine le 07/07/2010 [et la convention partenariale]

- avenant n°1 voté le 09/02/2011, ayant pour objet l'intégration au contrat du dispositif de prévention et sécurité
- avenant n°2 voté le 06/07/2011, ayant pour objet l'assouplissement temporaire de la procédure de notification des subventions véhicules.

Afin de prendre en compte plusieurs évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent :

- Un développement d'offre
- La modification du plan pluriannuel d'investissement.
- La création d'un « pass local » remplaçant le titre local existant auparavant

La date de mise en place est le : 01/01/2012.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A1 Liste des lignes exploitées
- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D2 Programme d'Investissement
- Annexe D4 Demande d'achat de véhicule
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe D5 Etat du parc
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Tableau F4 subvention CT2

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 3 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
La Directrice générale

Sophie MOUGARD

Pour l'Entreprise,
Le Directeur des Autocars Tourneux

Lazhar Mira

Le Directeur de CSO

Pierre Bonicel



AVENANT N°3
à la
Convention Partenariale du Réseau
Deux Rives de Seine – 002 021

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 décembre 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La commune de MAURECOURT, rue du Général Leclerc, 78780 MAURECOURT, représentée par Monsieur le Maire Gérald RUTAULT, autorisé à signer la présente par délibération en date du [...]

d'une deuxième part,

ET

La Communauté d'Agglomération 2-RIVES-DE-SEINE, 270 Grande Rue, CS 20539, 78915 Carrières-sous-Poissy cedex, représentée par Monsieur le Président de l'agglomération Pierre CARDO, autorisé à signer la présente par délibération en date du [...]

d'une troisième part,

ET

Le SIVOM de Verneuil sur Seine et Vernouillet, 6, boulevard André Malraux, 78480 Verneuil-sur-Seine, représentée par Monsieur le Président Philippe TAUTOU, autorisé à signer la présente par délibération en date du [...]

d'une quatrième part,

ci-après dénommée « La Collectivité »

d'une cinquième part,

ET

Les Autocars Tourneux, SA au capital de 840 000 € inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 352 220 172, n° de SIRET 352 220 172 000 30, dont le siège est situé à ZAE du Rouillard – Parc des 3 Etang, 78 480 Verneuil-sur-Seine, représentés par Karim Ghodbane, Directeur des Autocars Tourneux.

d'une sixième part,

ET

CSO (Courriers de Seine et Oise), SA au capital de 190 600 € inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 572 045 573, n° de SIRET 572 045 573 000 27, dont le siège est situé à 18, rue de la Senette, 78 955 Carrières-sous-Poissy, représentés par Pierre Bonicel, Directeur des Courriers de Seine et Oise (CSO).

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une septième part,

Le STIF, La Collectivité et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé la convention partenariale du réseau Deux Rives de Seine le 07/07/2010 et le contrat d'exploitation de type 2.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants à la convention partenariale :

- avenant n°1 voté le 09/02/2011, ayant pour objet l'intégration de la compensation tarifaire versée par la commune de Carrières-sous-Poissy, et la rectification de la contribution de la commune de Maurecourt
- avenant n°2 voté le 06/07/2011, ayant pour objet la prolongation du délai de négociation du « pass local » devant se substituer aux titres locaux.

Afin de prendre en compte plusieurs évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisé.

Ces modifications concernent :

- Un développement d'offre :
 - o report des courses de la ligne 015 015 015 et d'une partie des courses de la ligne 015 015 014 sur la ligne 015 015 011,
 - o renfort complémentaire sur la ligne 015 015 011 pour la mise en place d'un cadencement.
- La création d'un « pass local » remplaçant le titre local existant auparavant
La date de mise en place est le : 01/01/2012

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIIT :

Article 1 : Modification des articles de la convention partenariale

Article 1.1

- **L'article 9.2 de la convention, relatif au « Recours à la procédure d'avenants - Cas Particuliers », est modifié comme suit :**

« Article 9-2 - Cas particuliers

Les Annexes susceptibles d'être modifiées par simple accord entre les parties, sans qu'il soit nécessaire de passer un avenant à la présente convention sont :

- Annexe A.1 : synthèse des modifications
 - Annexe B.2 : Service de référence. Cette annexe sera modifiée par simple courrier uniquement dans le cas où la participation financière de la Collectivité n'a pas subi d'évolution.
 - Annexe B.4 : SDA
 - Annexe B.6 : liste des biens mis à disposition par la Collectivité
- Ces modifications sont notifiées par courrier simple aux Parties. »

Article 1.2 : Modification d'offre

- **L'article 10.1 de la convention, relatif aux « principes généraux » de « l'engagement financier des parties » est modifié comme suit :**

Le Contrat d'exploitation de Type 2 est constitué d'un service de référence arrêté entre le STIF et l'Entreprise qui est décrit en Annexe B 2 à la présente convention.

Les principes de la rémunération de ce service de référence sont destinés à :

- Couvrir l'ensemble des charges de service public imposées par le STIF ;
- Couvrir l'ensemble des compléments de service financés par la Collectivité conformément à l'article 9 du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, modifié par l'article 22-I du décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France;
- Prévoir, conformément aux dispositions du Règlement européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par Route, un bénéfice raisonnable pour l'Entreprise.

Le coût total HT du service de référence est fixé annuellement selon les termes du tableau ci-dessous :

(k€ constants 2008)	2012	2013	2014	2015	2016
Charges d'exploitation	8 332	8 361	8 341	8 205	8 129

- **L'article 10.2 de la convention relatif aux « Engagements financiers du STIF » est modifié comme suit :**

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, le STIF versera à l'Entreprise, hors recettes annexes directement perçues par l'entreprise, une contribution financière annuelle HT fixée à :

(k€ constants 2008)	2012	2013	2014	2015	2016
Total contribution STIF	6 658	6 675	6 652	6 513	6 432

Article 1.3 : « Pass local »

- **Les articles 10.4 et 10.5 sont ajoutés à la convention partenariale :**

« Article 10-4 - La distribution de titres de transport

Les Collectivités peuvent délivrer ou faire délivrer des titres de transport choisis dans la gamme tarifaire créée par le STIF.

Les collectivités doivent orienter préférentiellement les personnes satisfaisant aux conditions d'attribution de la carte Rubis fixées par le Conseil Général et les assister pour obtenir ce titre.

Article 10-5 - Gestion et financement de la distribution de titres de transport.

La Communauté d'Agglomération Deux Rives de Seine définit ses propres critères caractérisant les personnes pouvant obtenir des tickets t+. La Communauté d'Agglomération Deux Rives de Seine et les communes membres instruisent les demandes et fournissent aux bénéficiaires les tickets t+.

Chaque année, la Communauté d'agglomération s'engage à distribuer aux bénéficiaires un minimum de 30 539 tickets t+ achetés auprès de l'Entreprise.

Compte tenu de la distribution de tickets t+ par la communauté d'agglomération Deux Rives de Seine, l'objectif de recettes de trafic des transporteurs, défini à l'article 50-3 du contrat d'exploitation, doit prendre en compte un montant égal au :

Nombre de tickets t+ x prix unitaire t+ carnet au 1er juillet 2008 € H.T.

soit 30 538 x 1,0806 € H.T. = 33 000 € H.T. 2008

Article 1.4 : modification de la contribution des collectivités

- **L'article 10.3 de la convention relatif à l'engagement financier HT des collectivités est modifié comme suit :**

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, les Collectivités verseront à l'Entreprise une participation financière forfaitaire annuelle actualisable dont les montants sont définis ci-dessous :

en K€	2012	2013	2014	2015	2016
maurecourt	67	67	67	67	67
CA2RS	580	579	578	578	578
SIVOM de Verneuil sur Seine et Vernouillet	336	336	336	336	336

Ces contributions sont définies selon les modalités suivantes :

En année pleine, cette participation est payable par avance chaque trimestre (la date d'exigibilité de la facture étant le 1^{er} jour du premier mois du trimestre). Elle sera indexée chaque année selon la formule prévue à l'Annexe B.5 de la présente convention.

Pour la première année d'exploitation, le montant de la participation est calculé selon la règle du prorata temporis.

Article 2. Modification des annexes de la convention partenariale

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes adoptées lors de l'approbation initiale de la convention partenariale susvisée et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe B1 « Liste des lignes »
- annexe B2 « Service de référence »

Article 3. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2012 et le 31 décembre 2016.

Article 4.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 6 exemplaires, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
La Directrice générale

Madame Sophie MOUGARD

Pour La Collectivité,

Pour l'Entreprise

Délibération n° 2011/0943
Séance du 7 décembre 2011



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ILE-DE-FRANCE
AVENANT N°5 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
AVENANT N°1 A LA CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU GOUSSAINVILLE

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

- Vu** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2009/1057 du 09/12/2009 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société CIF et la convention partenariale entre le STIF, la commune de Goussainville et la société CIF ;
- VU** les délibérations n°2010/0302 du 02/06/2010, n°2010/0775 du 08/12/2010 et n°2011/0073 du 09/02/2011 approuvant les avenants n°2, 3 et 4 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société CIF ;
- VU** le rapport n° 2011/0938 à 2011/0970 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 1^{er} décembre 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°5 au contrat d'exploitation de type 2 pour le Réseau Goussainville joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société CIF.

ARTICLE 3 : d'approuver l'avenant n°1 à la convention partenariale pour le Réseau Goussainville joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant à la convention partenariale et ses annexes avec la commune de Goussainville et la commune de Stains et la société CIF.

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 notamment de la mise en jour du plan régional de transport.

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

Jean-Paul HUCHON

**AVENANT N°5
au
CONTRAT DE TYPE II
GOUSSAINVILLE – 002 008**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 décembre 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

Les Courriers d'Ile de France, Société par actions simplifiée au capital de 343 696 €, inscrite au RCS de Meaux sous le numéro 562 091 132, dont le siège est située 34 rue de Guivry 77990 Le Mesnil Amelot, représentée par son Directeur Monsieur Jean-Olivier Ehkirch.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Goussainville le 09/12/2009 et la convention partenariale.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenant n°1 n'a pas été attribué par erreur.
- avenant n°2 voté le 02/06/2010, ayant pour objet la politique de la ville,
- avenant n°3 voté le 08/12/2010 ayant pour objet les subventions véhicule et la politique de la ville,
- avenant n°4 voté le 09/02/2011, ayant pour objet la politique de la ville.

Afin de prendre en compte le rattachement de la ligne 014-115-086 (VITAVIL, navette de STAINS) au périmètre du bassin de Goussainville, il apparaît nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

La date de mise en service est le : 01/01/2012.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D2 Programme d'Investissement
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe D5 Etat du parc
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Tableau F4 subvention CT2

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 5 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise

AVENANT N°1
à la
Convention Partenariale du Réseau
GOUSSAINVILLE – 002 008

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 décembre 2011.

Ci-après dénommé le « **STIF** »,

d'une première part,

ET

La Ville de GOUSSAINVILLE, représentée par son Maire M. **Alain LOUIS**, autorisé à signer la présente par délibération du Conseil Municipal en date du [...]

ET

La Ville de STAINS, représentée par son Maire M. **Michel BEAUMALE**, autorisé à signer la présente par délibération du Conseil Municipal en date du [...]

ci-après dénommées « **Les Collectivités** »

d'une deuxième part,

Les Courriers de l'Ile de France (CIF) – Groupe Keolis, dont le siège social est situé 34 rue de Guivry 77990 Le Mesnil Amelot, Société par Actions Simplifiées au capital de 343 696 €, inscrite au Registre du Commerce et des Sociétés de Meaux sous le numéro B 562 091 132, représentée par son Directeur, Monsieur Jean-Olivier Ehkirch.

Ci-après dénommée « **l'Entreprise** »,

d'une troisième part,

Le STIF, Les Collectivités et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé la convention partenariale du réseau de bassin de Goussainville le 09/12/2009 et le contrat d'exploitation de type 2.

Afin de prendre en compte l'intégration de la ligne 014-115-086 (Vitavil) dans le réseau de bassin, il apparaît nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisée.

Ces modifications concernent :

L'intégration de la navette urbaine d'heures creuses de la ville de STAINS dans le périmètre de bassin et donc dans l'économie contractuelle du Contrat de Type 2.

La date de mise en service est le : 01/01/2012.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

Article 1.1

L'article 9.2 de la convention, relatif au « Recours à la procédure d'avenants - Cas Particuliers », est modifié comme suit :

« Article 9-2 - Cas particuliers

Les Annexes susceptibles d'être modifiées par simple accord entre les parties, sans qu'il soit nécessaire de passer un avenant à la présente convention sont :

- Annexe A.1 : synthèse des modifications
 - Annexe B.2 : Service de référence. Cette annexe sera modifiée par simple courrier uniquement dans le cas où la participation financière de la Collectivité n'a pas subi d'évolution.
 - Annexe B.4 : SDA
 - Annexe B.6 : liste des biens mis à disposition par la Collectivité
- Ces modifications sont notifiées par courrier simple aux Parties. »

Article 2. Modification de l'offre de référence

L'article 3 de la convention, relatif à « l'Offre de référence », est modifié comme suit :

« La ligne 014-115-086 dite VITAVIL est rattachée au réseau de Bassin n°008-Goussainville »

Article 3. Dispositions particulières

La ville de Stains met à disposition des CIF 2 places de stationnement pour les Midi-bus de la ligne Vitavil dans les locaux des services techniques 21 rue du Moutier à STAINS. Elle s'engage à maintenir cette autorisation jusqu'en 2016.

Article 4. Communication - découpe des véhicules

L'article 8 de la Convention initiale est complété par les dispositions suivantes :

Par dérogation, compte-tenu du non renouvellement les véhicules dédiés à la ligne Vitavil, la livrée actuelle de couleur orangée est maintenu pour la durée de la convention. Le nom de la ligne Vitavil reste la propriété de la commune de STAINS, ainsi que le logo de la ligne.

Article 5. Engagement financier de STAINS

L'article 10.3 sur l'engagement financier des collectivités est complété par les dispositions suivantes :

« Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 2 ci-dessus, la commune de Stains versera une participation financière forfaitaire annuelle d'un montant de 84 K€ (HT2008). »

En année pleine, cette participation est payable par avance chaque trimestre (la date d'exigibilité de la facture étant le 1^{er} jour du premier mois du trimestre). Elle sera indexée chaque année selon la formule prévue à l'annexe 6 des présentes.

Article 6. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2012 et le 31 décembre 2016.

Article 7.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes adoptées lors de l'approbation initiale de la convention partenariale susvisée et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe 1 – Liste des lignes
- Annexe 2 – Synthèse des modifications d'offre
- Annexe 3 – Plan de transport adapté
- Annexe 4 – Communication
- Annexe 5 – Marques déposées
- Annexe 6 – Formule d'indexation

Fait à Paris, en 4 exemplaires, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,

La Directrice générale

Madame Sophie MOUGARD

Pour La Collectivité,

Pour La Collectivité,

Pour l'Entreprise

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0944

Séance du 7 décembre 2011



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

**AVENANT N°2 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
AVENANT N°1 A LA CONVENTION PARTENARIALE**

RESEAU Grand Morin

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

- Vu** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0735 du 08/12/2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société Marne et Morin, et la convention partenariale entre le STIF, la Communauté de Communes du Pays Creçois, le Conseil général de Seine et Marne, la commune de Montry et la société Marne et Morin ;
- VU** la délibération n°2011/0073 du 09/02/2011 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Marne et Morin ;
- VU** le rapport n° 2011/0938 à 2011/0970 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 1^{er} décembre 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 et l'avenant n°1 à la convention partenariale pour le réseau Grand Morin joints à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer lesdits avenants et leurs annexes avec la société Marne et Morin et la Communauté de Communes du Pays Creçois, le Conseil général de Seine et Marne et la commune de Montry.

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


Jean-Paul HUCHON



**AVENANT N°2
au
CONTRAT DE TYPE II
Grand Morin – 002 032**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 décembre 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

TRANSPORTS MARNE ET MORIN, société Anonyme de 5 027 106 €, inscrite au RCS de Meaux n° SIRET 419 280 151 000 12, dont le siège est situé 34-36 rue Paul Barennes – 77100 Meaux, représentée par son Président, Monsieur Jean-Marc BERNINI.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Grand Morin le 08/12/2010 et la convention partenariale.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- Avenant n°1 voté le 09/02/2011, ayant pour objet la modification de l'annexe B9 du contrat ainsi que l'intégration d'une clause prévention politique de la ville dans l'annexe F4.

Afin de prendre en compte plusieurs évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent :

- La restructuration et le recalibrage de l'offre de transport des lignes 8 et 18 qui a pour objectif d'améliorer la lisibilité commerciale des deux lignes et de permettre des liaisons plus rapides sur l'axe Crécy-la-Chapelle - Meaux à destination des actifs.
- Restructuration de la ligne 067-067-008 : redéfinition d'un itinéraire simple et d'un sens de rotation identique à toutes heures de la journée, scission des itinéraires de la ligne entre les services scolaires et actifs, création de courses supplémentaires afin de pallier à la suppression des divers prolongements de la ligne 18, organisation d'un pôle de correspondance en gare de Crécy-la-Chapelle.
- Développement de la ligne 067-067-018 : redéfinition d'un itinéraire simple, suppression de certains tronçons partiels de la ligne, mise en place de courses supplémentaires en périodes de vacances scolaires.

Leur date de mise en service est le : 02/01/2012

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant n°2 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise



**AVENANT N°1
à la
Convention Partenariale du Réseau
Grand Morin – 002 032**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 décembre 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

Le Conseil général de Seine-et-Marne, représenté par Vincent Eblé, Président, agissant en application de la délibération en date du.... , domicilié à l'Hôtel du Département, 77010 Melun cedex,

Ci-après dénommé « le Département »,

d'une deuxième part,

ET

La Communauté de Communes du Pays Créçois, domiciliée à Villiers sur Morin, 38 rue de Paris, BP n°7, représentée par Patricia Lemoine sa Présidente, autorisée à signer la présente par délibération en date du ...

d'une troisième part,

ET

La commune de Montry, domiciliée à Montry, 25 avenue de la Mairie représentée par Alain Sueur, Maire, autorisé à signer la présente par délibération en date du ...

d'une quatrième part,

Ci-après dénommées « les Collectivités »

ET

TRANSPORTS MARNE ET MORIN, société Anonyme de 5 027 106 €, inscrite au RCS de Meaux n° SIRET 419 280 151 000 12, dont le siège est situé 34-36 rue Paul Barennes – 77100 Meaux, représentée par son Président, Monsieur Jean-Marc BERNINI.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une cinquième part,

Le STIF, les Collectivités et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé la convention partenariale du réseau Grand Morin le 08/12/2010 et le contrat d'exploitation de type 2.

Afin de prendre en compte plusieurs évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau et d'apporter des précisions concernant l'indexation des participations des Collectivités, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisé.

Les modifications pérennes du service de référence concernent :

- La restructuration et le recalibrage de l'offre de transport des lignes 8 et 18 a pour objectif d'améliorer la lisibilité commerciale des deux lignes et de permettre des liaisons plus rapides sur l'axe Crécy-la-Chapelle - Meaux à destination des actifs.
- Restructuration de la ligne 067-067-008 : redéfinition d'un itinéraire simple et d'un sens de rotation identique à toutes heures de la journée, scission des itinéraires de la ligne entre les services scolaires et actifs, création de courses supplémentaires afin de pallier à la suppression des divers prolongements de la ligne 18, organisation d'un pôle de correspondance en gare de Crécy-la-Chapelle.
- Développement de la ligne 067-067-018 : redéfinition d'un itinéraire simple, suppression de certains tronçons partiels de la ligne, mise en place de courses supplémentaires en périodes de vacances scolaires.

Leur date de mise en service est le : 03/01/2012

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

Article 1.1

L'article 9.2 de la convention, relatif au « Recours à la procédure d'avenants - Cas Particuliers », est modifié comme suit :

« Article 9-2 - Cas particuliers

Les Annexes susceptibles d'être modifiées par simple accord entre les parties, sans qu'il soit nécessaire de passer un avenant à la présente convention sont :

- Annexe A.1 : synthèse des modifications
- Annexe B.2 : Service de référence, uniquement dans le cas où la participation financière des Collectivités n'a pas subi d'évolution.
- Annexe B.4 : SDA
- Annexe B.6 : liste des biens mis à disposition par les Collectivités

Pour les annexes A1, B4 et B6, les modifications sont notifiées par courrier simple aux Parties. Pour l'annexe B2, les modifications sont notifiées par courrier en recommandé avec accusé de réception aux Parties.

Article 1.2

L'article 10 de la convention, relatif aux Engagements financiers des parties, est modifié comme suit :

Article 10 - Engagements financiers des Parties.

Article 10-1 - Principes généraux

« Le Contrat d'exploitation de type 2 est constitué d'un service de référence arrêté entre le STIF et l'Entreprise qui est décrit en Annexe B.2 à la présente convention.

Les principes de la rémunération de ce service de référence sont destinés à :

- Couvrir l'ensemble des charges de service public imposées par le STIF ;
- Couvrir l'ensemble des compléments de service financés par les Collectivités conformément à l'article 9 du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, modifié par l'article 22-I du décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France;
- Prévoir, conformément aux dispositions du Règlement européen n°1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par Route, un bénéfice raisonnable pour l'Entreprise.

Le coût total du service de référence est fixé annuellement à :

(k€ HT constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	6 799	6 864	6 693	6 626	6 558	6 580

Article 10-2 - Engagements financiers du STIF

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, le STIF versera à l'Entreprise, hors recettes annexes directement perçues par l'entreprise une contribution financière annuelle fixée à :

(k€ HT constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contributions financières	5 864	5 890	5 715	5 643	5 563	5 584

Pour la première année d'exploitation, le montant de la contribution est calculé selon la règle du prorata temporis.

Article 10-3 - Engagements financiers des Collectivités

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, les Collectivités verseront à l'Entreprise une participation financière forfaitaire annuelle dont les montants sont définis ci-dessous :

- Le Département pour les lignes 067-067-008, 067-067-059 et 067-067-070 : **76 000 € H.T** valeur économique 2008 (TVA en sus au taux en vigueur au moment du fait générateur).

- La Communauté de Communes du Pays Créçois pour les lignes 067-067-008, 067-067-018, 067-067-059 et 067-067-070 :

(k€ HT constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contributions financières de la CCPC	76	96	96	96	96	96

- La Commune de Montry au titre de la ligne 067-067-007 : **88 000 € H.T**, valeur économique 2008.

En année pleine, ces participations sont payables sous forme d'acomptes par avance chaque trimestre. Elles seront indexées chaque année selon la formule prévue à l'Annexe B5 de la présente convention. La facture d'actualisation annuelle sera émise avant le 31 décembre de chaque année sous réserve de la parution des indices ».

Pour la première année d'exploitation, le montant de la participation est calculé selon la règle du prorata temporis. »

Article 2. Modification des annexes de la convention partenariale

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes adoptées lors de l'approbation initiale de la convention partenariale susvisée et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe B2 « service de référence »
- Annexe B5 « Formule d'indexation de la participation des Collectivités »

Article 3. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 3 janvier 2012 et le 31 décembre 2016.

Article 4.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 5 exemplaires, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
La Directrice générale

Pour l'Entreprise,
Le Directeur

Madame Sophie Mougard

Les Collectivités,

Pour la Commune de Montry,
Le Maire

Pour la communauté de
commune du Pays Créçois,
Le Président

Pour Département de Seine-et-Marne
Le Président du Conseil général,

Vincent EBLE

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0945

Séance du 7 décembre 2011



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°2 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU Houdanais

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

- Vu** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0737 du 08/12/2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia Transport Houdan et la Compagnie des Transports Voyageurs du Mantois Interurbain (CTVMI) ;
- VU** la délibération n°2011/0073 du 09/02/2011 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Veolia Transport Houdan et CTVMI ;
- VU** le rapport n° 2011/0938 à 2011/0970 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 1^{er} décembre 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Houdanais joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec les sociétés Veolia Transport Houdan et CTVMI.

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

Jean-Paul HUCHON



**AVENANT N°2
au
CONTRAT DE TYPE II
Houdanais – 002 040**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 décembre 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

VEOLIA TRANSPORT HOUDAN, société anonyme au capital de 195 963 240 € inscrite au RCS de Nanterre sous le numéro B 383 607 090, dont l'établissement Veolia Transport Houdan RCS 383 607 090 001/64 sis ZAC de la Prévôté, route de Bû à Houdan, représentée par Olivier DJELILATE, Directeur, dûment habilité à cet effet.

Compagnie des Transports Voyageurs du Mantois Interurbains (CTVMI), société au capital de 3 300 000 € inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 438 472 185, 2 impasse Sainte Deville 78200 Mantes la Jolie, représentée par Nicolas RAMBAUD, Directeur, dûment habilité à cet effet.

Ci-après dénommées « les Entreprises »,

d'autre part,

Le STIF et les Entreprises étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Houdanais le 08/12/2010.

Le Conseil a ensuite validé l'avenant suivant au contrat :

- avenant n°1 voté le 09/02/2011, ayant pour objet la modification de l'annexe B9 du contrat ainsi que l'intégration d'une clause prévention politique de la ville dans l'annexe F4.

Afin de prendre en compte plusieurs évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent :

- Régularisation des onglets offre : suite à la fermeture du lycée J Monnet à la Queue les Yvelines le samedi avec un report partiel le mercredi après midi, certaines lignes du contrat 040 ont subi des modifications d'offre à la rentrée scolaire 2010-2011. Ces situations ont bien été déclarées au STIF. Cependant, l'offre en place ne correspond plus avec ce qui a été contractualisé dans la requête.

Les lignes concernées sont :

- 005 005 002,
- 005 005 005,
- 005 005 008,
- 005 005 009,
- 013 013 015,

Date de mise en service : 01/01/2011

- Modification d'offre sur la ligne 005-005-010, permettant la desserte du collège Saint Simon à Jouars Pontchartrain

Date de mise en service : 05/09/2011

- Actualisation du plan d'investissement

Date de mise en service : 05/09/2011

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D5 Etat du parc
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 2 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0946
Séance du 7 décembre 2011



SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°3 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU INTERURBAIN DE RAMBOUILLET

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0738 du 8 décembre 2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et les entreprises Veolia Transport Rambouillet, Cars Perrier et SAVAC ;
- VU** la délibération n°2011/0115 du 9 février 2011 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et les entreprises Veolia Transport Rambouillet, Cars Perrier et SAVAC ;
- VU** la délibération n°2011/0791 du 5 octobre 2011 approuvant l'avenant n°2 au contrat d'exploitation entre le STIF et les entreprises Veolia Transport Rambouillet, Cars Perrier et SAVAC ;
- VU** le rapport n° 2011/0938 à 2011/0970 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 1^{er} décembre 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°3 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau interurbain de Rambouillet joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec les entreprises Veolia Transport Rambouillet, Cars Perrier et SAVAC.

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


Jean-Paul HUCHON



**AVENANT N°3
au
CONTRAT DE TYPE II
Interurbain de Rambouillet – 002-028**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 décembre 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

VEOLIA TRANSPORT Etablissement de Rambouillet, SA au capital de 195 936 240 € inscrite au RCS de Nanterre (n° SIREN 383 607 090), dont le siège est situé au 169 avenue Georges Clémenceau, 92000 Nanterre, représentée par délégation par Nicolas VERWAERDE, en sa qualité de Directeur d'Etablissement

ET

SAVAC, SA au capital de 600 000 € inscrite au RCS de Versailles (n° SIREN 679 801 605), dont le siège est situé au 37 rue Dampierre, 78460 Chevreuse, représentée par délégation par Géric BIGOT, en sa qualité de président

ET

CARS PERRIER, SA au capital de 940 000 € inscrite au RCS de Versailles (n° SIREN 589 725 266), dont le siège est situé 9, avenue Jean-Pierre Timbaud, ZAI des Bruyères, 78190 TRAPPES, représentée par délégation par Juan LOPEZ, en sa qualité de directeur général

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau interurbain de Rambouillet le 8 décembre 2010, ainsi que la convention partenariale.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenant n°1 voté le 9 février 2011, ayant pour objet la modification du taux de réemploi de l'entreprise Cars Perrier
- avenant n°2 voté le 5 octobre 2011 ayant pour objets le renforcement de l'offre sur la ligne 013-013-010 et l'intégration sur la ligne 036-036-015, pour l'année scolaire 2011-2012, d'un circuit scolaire.

Afin de prendre en compte des évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent :

- recalage de l'offre contractuelle afin d'intégrer des modifications intervenues durant les négociations.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont, pour l'entreprise Veolia Transport Rambouillet :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau

Les annexes des entreprises Cars Perrier et SAVAC restent inchangées.

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 3 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

***Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,***
La Directrice générale

Sophie MOUGARD

Pour l'Entreprise,

Pour Veolia Transport Rambouillet,
Le Directeur

Pour SAVAC,
Le Président

Nicolas VERWAERDE

Géric BIGOT

Pour Cars Perrier,
Le Directeur

Juan LOPEZ

Délibération n° 2011/0947

Séance du 7 décembre 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

**AVENANT N°1
AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
A LA CONVETION PARTENARIALE**

RESEAU LA BASSEE



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

- Vu** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0739 du 8 décembre 2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société Cars Moreau ;
- VU** la délibération n°2010/0739 du 8 décembre 2010 approuvant la convention partenariale entre le STIF, la Communauté de Communes de La Bassée, le Conseil général de Seine et Marne et la société Cars Moreau ;
- VU** le rapport n° 2011/0938 à 2011/0970 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 1^{er} décembre 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver les avenants n°1 au contrat d'exploitation de type 2 et à la convention partenariale pour le réseau La Bassée joints à la présente délibération ainsi que l'ensemble de leurs annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer lesdits avenants et ses annexes avec d'une part la société Cars Moreau et d'autre part avec la Communauté de Communes de La Bassée, le Conseil général de Seine et Marne et avec l'entreprise Cars Moreau ;

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

Jean-Paul HUCHON



**AVENANT N°1
au
CONTRAT DE TYPE II
La Bassée – 002 036**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 décembre 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

Les Cars Moreau, société à actions simplifiées au capital de 223 000 €, inscrite au RCS de Provins (n° SIREN : 315043190 / n° SIRET : 31504319000034), dont le siège est situé 12 rue du 19 mars, 77480 Fontaine-Fourches, représentée par sa Présidente, Madame Danielle Moreau.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 et la convention partenariale du réseau La Bassée le 8 décembre 2010.

Afin de prendre en compte plusieurs évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent :

- l'intégration des services de la ligne 210 210 020 à la ligne 210 210 001 et 210 210 003. Cette ligne de marché à destination de Provins fonctionnait le mercredi après-midi et le samedi matin. Des adaptations ont été nécessaires avec des ajouts et suppressions de courses pour offrir aux voyageurs une offre plus cohérente.

- depuis la rentrée de septembre 2011, il n'y a plus d'offre de transport le samedi matin à destination des lycées de Provins, les cours ont été reportés au mercredi après-midi. L'offre a été adaptée pour répondre aux nouveaux besoins, notamment par la mise en place d'un service le mercredi après-midi.

- un nouveau cadencement des trains en gare de Montereau sera mis en place à partir du 12 décembre 2011 ; un train toutes les demi-heures. Une course a été ajoutée sur la ligne 210 210 002, le soir, du lundi au vendredi et ce, toute l'année.

Leur date de mise en service est le : 01/01/2012

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIVIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau

Article 2. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1er janvier 2012 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

Toutes les clauses du contrat susvisé, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Pour le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France
La Directrice Générale

L'Entreprise



**AVENANT N°1
à la
Convention Partenariale du Réseau
La Bassée – 002 036**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 décembre 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

Le Département de Seine et Marne, représenté par Monsieur Vincent EBLE son Président, domicilié à l'Hôtel du Département 77010 MELUN CEDEX, autorisé à signer la présente par délibération en date du 27 janvier 2012.

Ci-après dénommé « Le Département »,

d'une deuxième part,

La Communauté de Communes de La Bassée, domiciliée 12 rue Joseph BARA 77 480 BRAY SUR SEINE, représentée par Madame Anne-Marie CHARLE, autorisé à signer la présente par délibération en date du 16 octobre 2010.

Ci-après dénommée « La Communauté de communes »,

d'une troisième part,

Ci-après dénommées conjointement « Les Collectivités »

Les Cars Moreau, société à actions simplifiées au capital de 223 000 €, inscrite au RCS de Provins (n° SIREN : 315043190 / n° SIRET : 31504319000034), dont le siège est situé 12 rue du 19 mars, 77480 Fontaine-Fourches, représentée par sa Présidente, Madame Danielle Moreau.

d'une quatrième part,

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

Le STIF, Les Collectivités et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 et la convention partenariale du réseau La Bassée le 8 décembre 2010.

Il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisé pour intégrer une modification dans la rédaction des articles 9-2 et 10-3, et prendre en compte les évolutions d'offre suivantes :

- adaptation de la desserte du lycée de Provins sur la ligne n° 001,
- intégration de la ligne de marché à destination de Provins,
- ajout d'une course le soir sur la ligne n° 002.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

L'article 9.2 de la convention, relatif au « Recours à la procédure d'avenants - Cas Particuliers », est modifié comme suit :

« Article 9-2 - Cas particuliers »

Les Annexes susceptibles d'être modifiées par simple accord entre les parties, sans qu'il soit nécessaire de passer un avenant à la présente convention sont :

- Annexe A.1 : synthèse des modifications
- Annexe B.2 : Service de référence. Uniquement dans le cas où la participation financière de (s) collectivité(s) n'a (n'ont) pas subi d'évolution
- Annexe B.4 : SDA
- Annexe B.6 : liste des biens mis à disposition par la Collectivité

Pour les annexes A1, B4 et B6, les modifications sont notifiées par courrier simple aux Parties. Pour l'annexe B2, les modifications sont notifiées par courrier en recommandé avec accusé de réception aux Parties.

Article 2.

L'article 10-1 de la convention, relatif « aux principes généraux » de « l'engagement financier des Parties » est modifié comme suit :

Le coût total HT du service de référence est fixé annuellement à :

(k€ constants 2008)	2012	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	1 499	1 437	1 501	1 474	1 514

L'article 10-2 de la convention, relatif aux « engagements financiers du STIF » est modifié comme suit :

(k€ constants 2008)	2012	2013	2014	2015	2016
Contributions financières	1 032	940	1 016	961	1 000

L'article 10.3 de la convention, relatif « aux engagements financiers des collectivités », est modifié comme suit :

En année pleine, ces participations sont payables sous forme d'acomptes par avance chaque trimestre (la date d'exigibilité de l'acompte étant le 1er jour du premier mois du trimestre). Elles seront indexées chaque année selon la formule prévue à l'Annexe B.5 de la présente convention. La facture d'actualisation annuelle sera émise avant le 31 décembre de chaque année sous réserve de la parution des indices.

Les montants des participations des collectivités sont exprimés en € HT valeur 2010 (TVA en sus au taux en vigueur au moment du fait générateur).

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant. Elles annulent et remplacent les annexes adoptées lors de l'approbation initiale de la convention partenariale susvisée.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe B2, service de référence
- Annexe B5, formule d'indexation de la participation des Collectivités

Article 3. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2012 et le 31 décembre 2016.

Article 4.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 4 exemplaires, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
La Directrice générale

*Pour l'Entreprise,
La Présidente*

Sophie MOUGARD

Danielle MOREAU

Pour la Communauté de Communes
de La Bassée,
Le Président

Pour le Département
de Seine et Marne
Le Président du Conseil général

Anne-Marie CHARLE

Vincent EBLE



Délibération n° 2011/0948

Séance du 7 décembre 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

**AVENANT N°4 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
AVENANT N°3 A LA CONVENTION PARTENARIALE**

RESEAU LES ULIS-MASSY-SACLAY

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0296 du 02/06/2011 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la Société des Cars d'Orsay, la Société TIPS et la SAVAC et la convention partenariale entre le STIF, la Société des Cars d'Orsay, la Société TIPS et la SAVAC et la Communauté d'Agglomération du plateau de Saclay (CAPS) et la Communauté d'Agglomération d'Europ'Essonne (CAE²) ;
- VU** la délibération n°2011/0472 du 1^{er} juin 2011 approuvant l'avenant n°1 à la convention partenariale entre le STIF, la Communauté d'Agglomération du Plateau de Saclay, la Communauté d'Agglomération d'Europ'Essonne, la société des Cars d'Orsay, la société TIPS et la SAVAC ;
- VU** la délibération n°2010/0773 du 8 décembre 2010 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Cars d'Orsay, la société TIPS et la SAVAC ;
- VU** la délibération n°2011/0073 du 9 février 2011 approuvant l'avenant n°2 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Cars d'Orsay, la société TIPS et la SAVAC ;
- VU** la délibération n°2011/0792 du 5 octobre 2011 approuvant l'avenant n°3 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Cars d'Orsay, la société TIPS et la SAVAC et l'avenant n°2 à la convention partenariale entre le STIF, la Communauté d'Agglomération du Plateau de Saclay, la Communauté d'Agglomération d'Europ'Essonne, la société des Cars d'Orsay, la société TIPS et la SAVAC ;
- VU** les rapports n° 2011/0938 à 2011/0970 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 01/12/2011 et de la Commission économique et tarifaire du 02/12/2011 ;

Après en avoir délibéré,

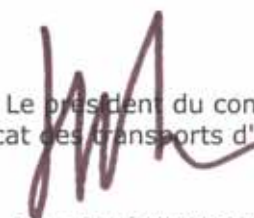
DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°4 au contrat d'exploitation de type 2 et l'avenant n°3 à la convention partenariale pour le réseau Les Ulis – Massy - Saclay joints à la présente délibération ainsi que l'ensemble des annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer lesdits avenants et leurs annexes avec la Société des Cars d'Orsay, la Société TIPS et la SAVAC et la Communauté d'Agglomération du plateau de Saclay (CAPS) et la Communauté d'Agglomération d'Europ'Essonne (CAE²).

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



Jean-Paul HUCHON

AVENANT N°4
au
CONTRAT DE TYPE II
Les Ulis-Massy-Saclay 002 047

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 39bis-41 rue de Châteaudun, 75009, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 décembre 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La société CARS D'ORSAY, SAS au capital de 457 200 €, inscrite au RCS d'EVRY sous le n°579 807 041, dont le siège est situé au 5 rue Angiboust – ZI de la Fontaine de Jouvence à Marcoussis (91460), représentée par son Président, Monsieur Loic BLANDIN

d'une deuxième part,

La société T.I.P.S., Société Transports Interurbain du Plateau de Saclay, SAS au capital de 40 032 €, inscrite au RCS d'EVRY sous le n°380 289 850, dont le siège est situé au 5 rue Angiboust – ZI de la Fontaine de Jouvence à Marcoussis (91460), représentée par son Président, Monsieur Loic BLANDIN

d'une troisième part,

La société SAVAC, SAS au capital de 600 000 €, inscrite au RCS de VERSAILLES sous le n°679 801 605, dont le siège est situé au 37 rue Dampierre à Chevreuse (78460), représentée par son Président, Monsieur Géric BIGOT.

d'une quatrième part,

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le Contrat d'exploitation de type 2 et la convention partenariale du réseau Les Ulis – Massy - Saclay ont été approuvés par le conseil du STIF en date du 2 juin 2010.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenant n°1 voté le 08/12/2010 au titre d'une modification du périmètre du contrat,
- avenant n°2 voté le 09/02/2011 au titre du dispositif Prévention - Politique de la ville,
- avenant n°3 voté le 05/10/2011 au titre du développement d'offre dit Fond de Vallée.

Afin de prendre en compte plusieurs évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent :

- Les titres locaux : lors des négociations de la convention partenariale précitée, il est apparu que des titres locaux étaient distribués sur le réseau par des communes membres de la Communauté d'Agglomération du Plateau de Saclay. Les communes d'Orsay et de Gif-sur-Yvette ont souhaité mettre fin à ses titres et orienter les anciens bénéficiaires vers l'achat de titres appartenant à la gamme tarifaire francilienne ;
- Le plan de renouvellement des véhicules : pour des raisons d'exploitation, l'entreprise Cars d'Orsay est amenée à modifier l'IM 21 véhicule standard prévu en 2011 par l'IM 40 véhicule à gabarit réduit prévu en 2013;

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

Suite à l'arrêt du titre local de la collectivité et d'une modification du plan de renouvellement des véhicules, les annexes circonstanciées issues de la requête des Cars d'Orsay ayant fait l'objet de modification sont jointes au présent avenant. Elles annulent et remplacent les précédentes versions.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe D1 Etat du parc
- Annexe D2 Programme d'Investissement
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Tableau F4 Subvention CT2

Article 2. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1er janvier 2012 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

Toutes les clauses du contrat susvisé, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris en quatre exemplaires, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
La Directrice générale

Madame Sophie MOUGARD

Pour l'Entreprise

SAVAC
Le Président,

Géric BIGOT

Les Cars D'orsay
Le Président,

Loïc BLANDIN

TIPS
Le Président,

Loïc BLANDIN



**AVENANT N°3
à la
Convention Partenariale
Les Ulis –Massy – Saclay 002-047**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 décembre 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Communauté d'agglomération du plateau de Saclay (CAPS), Etablissement Public de Coopération Intercommunale, dont le siège est situé en mairie de Palaiseau 91 Rue de Paris – 91120 PALAISEAU et dont son siège administratif est situé au 26 Rue Jean Rostand – Parc Orsay Université – 91898 ORSAY Cedex représentée par Francois LAMY, Président, autorisé à signer la présente par délibération n° XX en date du [...]

Ci-après dénommée « la CAPS »,

D'une deuxième part,

ET

La Communauté d'Agglomération Europ'Essonne (CAEE), Etablissement Public de Coopération Intercommunale, dont le siège est situé 1 avenue du général De Gaulle – 91 300 MASSY, représentée par Vincent DELAHAYE, Président, autorisé à signer la présente convention par délibération en date du [...].

Ci-après dénommée « la CAEE »,

d'une troisième part,

La CAEE et la CAPS seront ci-après dénommées « Les Collectivités »

ET

La société CARS D'ORSAY, SAS au capital de 457 200 €, inscrite au RCS d'EVRY sous le n°579 807 041, dont le siège est situé au 5 rue Angiboust – ZI de la Fontaine de Jouvence à Marcoussis (91460), représentée par son Président, Monsieur Loic BLANDIN

d'une quatrième part,

La société T.I.P.S., Société Transports Interurbain du Plateau de Saclay, SAS au capital de 40 032 €, inscrite au RCS d'EVRY sous le n°380 289 850, dont le siège est situé au 5 rue Angiboust – ZI de la Fontaine de Jouvence à Marcoussis (91460), représentée par son Président, Monsieur Loic BLANDIN

d'une cinquième part,

La société SAVAC, SAS au capital de 600 000 €, inscrite au RCS de VERSAILLES sous le n°679 801 605, dont le siège est situé au 37 rue Dampierre à Chevreuse (78460), représentée par son Président, Monsieur Géric BIGOT.

d'une sixième part,

Ci-après dénommés « l'Entreprise »,

Le STIF, les Collectivités et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement par « les Parties ».

Préambule

Le Contrat d'exploitation de type 2 et la convention partenariale du réseau Les Ulis – Massy - Saclay ont été approuvés par le conseil du STIF en date du 2 juin 2010.

Le Conseil a également validé l'avenant suivant à la convention partenariale :

- avenant n°1 voté le 01/06/2011 au titre du prolongement des titres locaux jusqu'au 31/12/2011,
- avenant n°2 voté le 05/10/2011 au titre du développement de l'offre dit Fond de Vallée.

Afin de prendre en compte plusieurs évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisée.

Ces modifications concernent :

- Les titres locaux : lors des négociations de la convention partenariale précitée, il est apparu que des titres locaux étaient distribués sur le réseau par des communes membres de la Communauté d'Agglomération du Plateau de Saclay. Les communes d'Orsay et de Gif-sur-Yvette ont souhaité mettre fin à ses titres et orienter les anciens bénéficiaires vers l'achat de titres appartenant à la gamme tarifaire francilienne ;
- La participation financière de la Collectivité : lors de l'avenant n°2, il avait été laissé la mention « *compris la participation au déficit des lignes 495 et 496 reversée par Transdev à la RATP* » alors que celle-ci est devenue sans objet.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

L'article 10-4 de la convention partenariale est supprimé et remplacé par celui-ci :

« Article 10-4 - La distribution de titres de transport

La Collectivité peut délivrer ou faire délivrer des titres de transport choisis dans la gamme tarifaire créée par le STIF.

La collectivité doit orienter préférentiellement les personnes satisfaisant aux conditions d'attribution de la carte Rubis fixées par le Conseil Général et les assister pour obtenir ce titre. »

Article 2.

Le premier paragraphe de l'article 10-3 de la convention partenariale est modifié comme suit :

« Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 concernant les

lignes inscrites à l'annexe 1a et leur service de référence décrit à l'annexe 2a et pour la charte du contrat, la CAPS versera une participation forfaitaire annuelle de : 1 643 000 € HT/an soit 1 733 365 € TTC/an (base 2008). Soit sur le contrat Cars d'Orsay/TIPS du groupe Transdev 1 000 000 € HT/an et sur le contrat SAVAC 643 000 € HT/an. »

Article 3. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1 janvier 2012 et le 31 décembre 2016.

Article 4.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 7 exemplaires, le ../../..

**Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,**
La Directrice générale

Madame Sophie MOUGARD

Pour Les Collectivités,

Communauté d'Agglomération du
Plateau de Saclay

Le Président ,
François LAMY

Communauté d'Agglomération
Europ'Essonne

Le Président,
Vincent DELAHAYE

**Pour l'Entreprise
SAVAC**

Le Président,
Géric BIGOT

Les Cars D'orsay

Le Président,
Loic BLANDIN

TIPS

Le Président,
Loic BLANDIN

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0949

Séance du 7 décembre 2011



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°2 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU Ligne Mobilien 212-195-018

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

- Vu** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0761 du 08/12/2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia Transport Conflans-Sainte-Honorine ;
- VU** la délibération n°2011/0073 du 09/02/2011 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia Transport Conflans-Sainte-Honorine ;
- VU** le rapport n° 2011/0938 à 2011/0970 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 1^{er} décembre 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Ligne Mobilien 212-195-018 joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société Veolia Transport Conflans-Sainte-Honorine.

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

Jean-Paul HUCHON



**AVENANT N°2
au
CONTRAT DE TYPE II
Ligne Mobilien 212-195-018 –
002 070**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 décembre 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La Société Véolia Transport, société anonyme au capital de 195 963 240 €, inscrite au RCS de Nanterre sous le numéro B 383 607 090, dont l'établissement de Conflans-Sainte-Honorine RCS B 383 607 090 00149 est situé 23/25 rue des Cayennes, Z.A. des Boutries à Conflans-Sainte-Honorine représentée par son Directeur, Monsieur Marc DUBOEUF dûment habilité à cet effet.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Mobilien 212-195-018 le 08/12/2010 et la convention partenariale.

Le Conseil a ensuite validé l'avenant suivant au contrat :

- avenant n°1 voté le 09/02/2011, ayant pour objet la modification de l'annexe B9 du contrat ainsi que l'intégration d'une clause prévention politique de la ville dans l'annexe F4.

Afin de prendre en compte plusieurs évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent :

Le développement de l'offre pour faire face à une surcharge de la ligne aux heures de pointe du matin et du soir :

- Fréquence de 15 minutes sur la branche Roissy Pôle/Cergy et celle de Cergy/Roissy Pôle de 6h30 à 8h30
- Fréquence de 15 minutes de 16h à 19h dans les 2 sens.
- Fréquence à une 1 heure aux heures creuses
- Augmentation de l'amplitude : ajout d'un départ de Cergy à 4h et à 21h30, et d'un départ de Roissy à 23h.
- Même offre en période scolaire et petites vacances scolaires
- Changement de Terminus : Roissy pôle – Gare RER B

Leur date de mise en service est le : 02/01/2012

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D2 Programme d'Investissement
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe D5 Etat du parc
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Tableau F4 subvention CT2

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 2 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise



Délibération n° 2011/0950

Séance du 7 décembre 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU NORD HUREPOIX ESSONNE

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2011/0095 du 9 février 2011 approuvant le contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF, la société Transports Daniel Meyer et la société CEA Transport ;
- VU** le rapport n° 2011/0938 à 2011/0970
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 1^{er} décembre 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver la convention partenariale pour le réseau Nord Hurepoix Essonne jointe à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer la convention partenariale et ses annexes avec la Communauté d'Agglomération Europ'Essonne, le Syndicat Intercommunal des Transports en Commun, la société Transports Daniel Meyer et la société CEA ;

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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


Jean-Paul HUCHON

**CONVENTION PARTENARIALE STIF/COMMUNUATE D'AGGLOMERATION
EURO'P ESSONNE/SYNDICAT INTERCOMMUNAL DES TRANSPORTS EN
COMMUN/LA SOCIETE TRANSPORT DANIEL MEYER ET CEA TRANSPORT
DANS LE CADRE DE LA CONCLUSION DU CONTRAT D'EXPLOITATION DE
TYPE 2 DU RESEAU DU NORD HUREPOIX ESSONNE**

La présente convention est établie entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif dont le siège social est situé au 39bis-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par sa Directrice Générale Madame **Sophie Mougard** autorisée à signer la présente par délibération du Conseil d'Administration en date du 7 décembre 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Communauté d'agglomération Europ'Essonne, 30 avenue Carnot 91300 Massy, représentée par Monsieur **Vincent DELAHAYE**, Président, autorisé à signer la présente par délibération en date du [...]

d'une deuxième part,

ET

Le Syndicat Intercommunal des Transports en Commun, Mairie de Nozay, 91620 NOZAY, représenté par son Président Monsieur **Gérard COUTE**, autorisé à signer la présente par délibération en date du [...]

d'une troisième part,

Ci-après dénommée « la Collectivité »,

ET

La Société TRANSPORTS DANIEL MEYER, société par actions simplifiée au capital de 240000 Euros, inscrit au RCS d'EVRY sous le numéro 958 201 428 dont le siège social est situé au 123 Rue Paul Fort 91310 MONTLHERY, représentée par son Président Monsieur **Daniel MEYER**, dûment habilité à cet effet.

d'une quatrième part,

ET

La Société dénommée CEA TRANSPORT, SAS au capital d 762.250,00 Euros ayant son siège social 1, avenue de la Résistante – ZI Croix Blanche à Sainte Geneviève des Bois (91700) immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés d'EVRY, sous le numéro RCS 335 041 745, représentée par son Président Monsieur **Loic Blandin**, dûment habilité à cet effet.

d'une cinquième part,

Ci-après dénommées « les Entreprises »,

Le STIF, la Collectivité et les Entreprises étant ci-après désignés conjointement par « les Parties ».

TITRE I - Convention partenariale

CHAPITRE I - Sommaire

TITRE I - Convention partenariale.....	2
CHAPITRE I - Sommaire	2
CHAPITRE II - Préambule	3
Article 1 - Objet de la convention.....	5
Article 2 - Durée.....	5
Article 3 - Réseau / lignes entrant dans le champ d'application de la convention – offre de référence	6
Article 4 - Le comité de suivi.....	6
Article 5 - Modifications du service de référence et programmation de l'offre	7
Article 6 - Mise à disposition de biens par les collectivités	10
Article 7 - Association de la Collectivité au fonctionnement du réseau	12
Article 8 - Communication.....	19
Article 9 - Recours à la procédure d'avenant	23
Article 10 - Engagements financiers des Parties.	23
Article 11 - Résiliation.....	24
Article 12 - Autres conventions	25
Article 13 - Règlement des litiges	25
TITRE II - Annexes	26

CHAPITRE II - Préambule

Les entreprises privées de transport d'Ile de France exploitent plus de 1 000 lignes régulières qui font l'objet d'une inscription au plan de transport régional ; ces lignes ont des vocations diverses :

- Certaines, complémentaires au réseau ferré, structurantes à l'échelle régionale, ont un caractère express avec un niveau de service normalisé et assuré par le STIF ;
- Certaines sont intégrées dans un réseau clairement identifiable, sur un bassin de transport, avec une identité visuelle particulière ;
- Certaines ne sont pas rattachables à un réseau mais ont également des fonctions de dessertes vers les gares et/ou les établissements scolaires et/ou les zones d'activité avec une participation d'une ou plusieurs collectivités ;
- Certaines ne sont pas rattachables à un réseau mais ont également des fonctions de dessertes vers les gares et/ou les établissements scolaires et/ou les zones d'activité sans cependant faire l'objet d'une intervention financière local.

L'Article 6 bis du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, fixe le cadre de référence entre le STIF et les entreprises privées de transports d'Ile-de-France.

Il prévoit que « des conventions pluriannuelles passées entre le STIF et les transporteurs autres que la RATP et la SNCF précisent la consistance et la qualité du service attendu des transporteurs ainsi que les conditions d'exploitation de leurs lignes ou de leur réseaux. Elles fixent, en outre les contributions apportées par le STIF compte tenu des engagements tarifaires qui leur sont applicables ainsi que de la réalisation des objectifs de qualité du service assignés ».

Ce cadre contractuel avec les entreprises privées doit par ailleurs respecter les dispositions du décret n° 49-1473 du 14 novembre 1949 selon lequel les entreprises privées, comme les entreprises publiques, disposent d'autorisations unilatérales par ligne qui leur sont attribuées par le STIF.

Par délibération du 13 décembre 2006, le Conseil du STIF a défini une nouvelle architecture contractuelle qui vise notamment à renforcer son rôle d'autorité organisatrice en matière de définition de l'offre, du niveau de service, ainsi qu'en matière de performance des entreprises de transport et de transparence financière.

Cette architecture contractuelle en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2007 est encadrée par les dispositions d'un cahier des charges régional répondant aux caractéristiques suivantes :

- L'engagement d'une contractualisation sur une durée totale de 10 ans (du 1^{er} janvier 2007 au 31 décembre 2016) ;
- L'enchaînement, sur cette période, de deux contrats avec la même entreprise (sans mise en concurrence) :

➤ un 1^{er} contrat – dit « **contrat de type 1** » – d’une durée de 4 ans maximum, conclu avec chaque entreprise pour l’ensemble des lignes qu’elle exploite et constituant un contrat de transition, d’une part, en ce qu’il s’inscrit dans le prolongement des dispositions contractuelles de la précédente convention et, d’autre part, en ce qu’il comporte des avancées significatives vers un véritable contrat de service public car il permet en particulier de renforcer les engagements en matière d’offre réalisée, de mettre en œuvre un dispositif de suivi de qualité, d’intégrer la dimension communautaire, de mettre en place un reporting annuel exigeant sur les moyens nécessaires à l’exploitation, leurs coûts, les investissements et les résultats financiers.

➤ un 2nd contrat – dit « **contrat de type 2** » – d’une durée allant jusqu’au 31 décembre 2016, portant sur le périmètre d’un réseau (plusieurs contrats de type II peuvent être passés avec la même entreprise) : ce contrat présente toutes les caractéristiques d’un contrat de délégation de service public dans lequel les engagements de l’entreprise de transport sont individualisés et le calcul des contributions financières fondé sur les coûts de production propres à chaque réseau. Il sera conclu pour une durée minimale de 6 ans.

A l’échéance de la période de 10 ans, les nouveaux contrats de service public seront attribués conformément aux dispositions législatives, réglementaires et européennes alors applicables.

- L’association des collectivités territoriales concernées par les réseaux de transport dans la perspective de la conclusion des contrats d’exploitation de type 2.

Les collectivités sont des partenaires essentiels qui partagent et renforcent par leur action historique les objectifs définis par le STIF. Elle entend, dans le cadre des compétences reconnues au STIF, continuer à participer activement à l’amélioration et au développement des transports publics sur l’ensemble de son territoire.

Dans cet objectif et parallèlement à la conclusion du Contrat d’exploitation de type 2 avec l’entreprise en charge de l’exploitation du réseau, le STIF et les Collectivités déterminent le rôle que cette dernière entend jouer dans le fonctionnement quotidien du réseau ainsi que les participations financières respectives.

La présente convention, qui n’a pas pour objet de déléguer tout ou partie des compétences du STIF aux Collectivités, constitue en outre une opportunité de fixer le cadre des relations contractuelles qui pourront être reprises et enrichies dans l’éventualité où, à terme, les Collectivités seraient désignées Autorité Organisatrice de Proximité.

Enfin, cette convention est étendue à l’entreprise en charge de l’exploitation du réseau afin de lui rendre opposable l’ensemble des dispositions de l’accord conclu entre le STIF et les Collectivités.

Les dispositions de la présente convention peuvent préciser celles du contrat d’exploitation de type 2 et l’emportent sur ces dernières en cas de divergence pour les articles relatifs au comité de suivi, à l’accessibilité et à la communication.

Ceci exposé, il est convenu entre les parties et arrêté ce qui suit.

Article 1 - Objet de la convention

La présente convention s'inscrit dans le cadre du Cahier des charges régional qui traduit les rôles respectifs :

- du STIF, Autorité organisatrice qui fixe, conformément à l'ordonnance n°59-157 du 7 janvier 1959, les relations à desservir, désigne les exploitants, définit les modalités techniques d'exécution ainsi que les conditions générales d'exploitation et de financement des services et veille à la cohérence des programmes d'investissement ;
- des Collectivités qui souhaitent accompagner la mise en œuvre du contrat d'exploitation de type 2 ;
- de l'Entreprise exploitant les lignes de transport public de voyageurs inscrites au plan de transport.

Cette convention partenariale, conclue avec la Communauté d'agglomération Europ'Essonne (CAEE) et le Syndicat Intercommunal des Transports en Commun (S.I.T.C), détermine le rôle que tiennent la CAEE et le S.I.T.C aux côtés du STIF dans le fonctionnement quotidien du réseau.

Cette convention a pour objet de définir les conditions dans lesquelles la CAEE et le S.I.T.C accompagnent l'exécution du contrat d'exploitation de type 2 des lignes de transport public du réseau HUREPOIX NORD ESSONNE défini dans le contrat d'exploitation de type 2 n° [CT2/082] conclu avec l'Entreprise, desservant :

- pour la Communauté d'Agglomération Europ'Essonne les communes de Ballainvilliers, Champlan, Chilly-Mazarin, Épinay-sur-Orge, La Ville-du-Bois, Longjumeau, Massy, Morangis, Saulx-les-Chartreux, Villebon-sur-Yvette,
- pour le Syndicat Intercommunal des Transports en Commun les communes Ballainvilliers, La Ville du Bois, Epinay-sur-Orge, Longpont-sur-Orge et Nozay.

Article 2 - Durée.

La présente convention prend effet à compter de sa notification par le STIF à la dernière des parties, qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Elle est conclue pour la période comprise entre le 01/01/2012 et le 31 décembre 2016.

Conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur, la présente convention ne pourra pas être renouvelée par tacite reconduction.

Article 3 - Réseau / lignes entrant dans le champ d'application de la convention – offre de référence

Les lignes composant le périmètre de la convention partenariale sont les suivantes :

Ligne	Code Public	Collectivité	Origine destination
010 010 014	10-14	CAEE	EPINAY-SUR-ORGE (gare SNCF) – EPINAY-SUR-ORGE (Le Breuil)
055 055 012	DM12	CAEE	MASSY - PALAISEAU - SAULX-LES-CHARTREUX
055 055 014	DM17A	S.I.T.C	STE-GENEVIEVE-DES-BOIS (gare RER) - LONGPONT-SUR-ORGE
055 055 017	DM17BC	S.I.T.C	EPINAY-SUR-ORGE (gare RER) - LA VILLE-DU-BOIS - NOZAY
055 155 002	DM153	CAEE	LONGJUMEAU 5 ^e Collège Picasso – SAULX-LES-CHARTREUX (Le Rocher de Saulx)
055 155 003	DM153	CAEE	ARPAJON - MASSY - PALAISEAU

Elles sont également définies en **Annexe B.1**.

Dans ce qui suit le terme « Collectivité concernée » se réfère à ce tableau.

Article 4 - Le comité de suivi

Article 4-1 - Fonctionnement du comité de suivi

Pour accompagner la vie du réseau, les parties de la présente convention se réunissent au sein d'un comité de suivi. Ce comité est également celui prévu au contrat d'exploitation de type 2 conclu entre le STIF et l'Entreprise pour le réseau de transport.

Ce comité sera présidé par le STIF. Les Collectivités en assureront une vice-présidence tournante. Il se réunit annuellement et successivement dans les locaux de chacune des Collectivités.

Le Comité de suivi peut également se réunir de manière extraordinaire, à la demande expresse de l'une ou l'autre des parties. La partie demanderesse devra alors avancer les motifs justifiant la tenue d'une telle réunion.

Instance de concertation, le comité aura notamment pour mission de suivre l'exécution de la présente convention et du contrat d'exploitation de type 2 du réseau Nord Hurepoix et de guider son évolution.

Article 4-2 - Organisation du comité de suivi

Les parties se concertent pour fixer ensemble la date à laquelle se tiendra la session annuelle du comité de suivi.

Un projet d'ordre du jour du Comité de Suivi est établi conjointement entre le STIF et les parties dans le cadre d'un rendez-vous préparatoire.

Chaque partie peut abonder l'ordre du jour de chaque réunion, sous réserve d'en avvertir les autres parties au plus tard trois semaines avant la session du Comité de Suivi.

Les Entreprises transmettent, un mois avant la réunion annuelle, les documents détaillés relatifs à l'exécution du service réalisé comportant notamment les éléments à caractère technique et financier qui figurent dans le rapport annuel transmis au STIF.

Au regard des informations confidentielles qui seront transmises, un engagement de confidentialité sera signé entre la collectivité et les Entreprises.

Les réunions donnent systématiquement lieu à la rédaction d'un compte-rendu validé par l'ensemble des parties. Le compte-rendu sera établi à tour de rôle par le STIF et la Collectivité.

Article 4-3 - Attributions

Le Comité de Suivi examine toutes les questions relatives à la programmation de l'offre ou des investissements et formule des avis sur des modifications potentielles de l'offre. Ces avis seront transmis, si nécessaire, aux assemblées délibérantes chargées de valider les modifications d'offres.

Le comité de suivi traite :

- De l'exécution du service réalisé par les Entreprises et notamment du suivi de la qualité de service, de la lutte contre la fraude, des incidents d'insécurité, des plaintes des usagers... ;
- Des propositions d'évolution de l'offre de service dans les conditions de l'Article 5
- Des projets relatifs à la vie du réseau ;
- De l'accessibilité de l'ensemble des points d'arrêt situés sur le territoire de la Collectivité ;
- Et de tout autre sujet à la demande d'une des parties.

Article 5 - Modifications du service de référence et programmation de l'offre

Conformément à l'article 1er de l'ordonnance du n° 59-151 du 7 janvier 1959, le STIF est chargé de l'organisation des transports publics de personnes en Ile de France, et à ce titre, il définit l'offre de transport et le niveau de la qualité de service. Il est donc doté du pouvoir de décision.

Néanmoins, chacune des parties à la présente convention peut être à l'initiative d'une modification de l'offre de référence.

Il existe deux types de modifications : les modifications temporaires et les modifications pérennes.

Article 5-1 - Modifications temporaires

Elles recouvrent le cas de travaux (inférieurs à un an) et perturbant de façon significative l'exploitation normale du service : déviation, ou exploitation en mode dégradé.

Les évènements exceptionnels peuvent nécessiter des renforts d'offre ponctuels, afin de pouvoir assurer l'amplitude et la fréquence souhaitées à l'occasion d'une manifestation particulière pour une ou plusieurs lignes.

Par dérogation à la procédure approuvée par le conseil du STIF du 13 décembre 2006, ce type de modification ne requiert pas l'accord préalable du STIF, mais requiert l'accord

préalable de la Collectivité dans le cadre de ses missions telles que définies à l'Article 7-1 -e ci-dessous.

Les Entreprises peuvent apporter des modifications temporaires à la consistance des services, sous les réserves suivantes : l'information de la Collectivité et de la clientèle doit être effectuée dans les meilleurs délais et au minimum 8 jours avant la modification, sauf situation imprévisible et/ou urgence.

En aucun cas, les Entreprises ne peuvent diminuer l'offre de référence sans en avertir préalablement la Collectivité concernée, dans un délai minimum de huit jours.

La Collectivité peut demander aux entreprises d'apporter des modifications temporaires à la consistance des services.

La Collectivité informera les Entreprises, dans les meilleurs délais des perturbations sur la voirie et des manifestations éventuelles, ceci afin qu'elles prennent les mesures d'exploitation nécessaires et de leurs permettre d'en informer efficacement la clientèle.

Dans le cas de travaux prévisibles sur voirie, les arrêtés de circulation portés à la connaissance de la Collectivité seront transmis à l'Entreprise concernée.

En cas de travaux importants programmés se déroulant sur plusieurs semaines et impliquant une déviation conduisant à supprimer la desserte d'arrêt, la Collectivité informera les Entreprises au moins 4 semaines avant le démarrage. L'itinéraire de déviation devra être validé par la Collectivité concernée au moins 2 semaines avant le démarrage prévu des travaux.

Article 5-2 - Modifications temporaires sans incidence financière

En instantané, le cumul de ces modifications temporaires ne peut pas conduire à une réduction de l'offre annuelle de référence sur l'ensemble du réseau, exprimée en Kilomètres Commerciaux Contractuels (KCC), de plus de 2%. (applicable à l'offre de référence de chaque entreprise).

Article 5-3 - Modifications temporaires avec incidence financière

Tout demandeur (partie ou non de la présente convention) assure la charge financière du renfort de l'offre de référence (amplitude, fréquence) qu'il sollicite.

Article 5-4 - Modifications pérennes

a. Modifications pérennes sans majoration de la participation du STIF ou des Collectivités

Par dérogation à la procédure approuvée par le conseil du STIF le 13 décembre 2006, des ajustements peuvent être effectués par les Entreprises, sans décision préalable du STIF, mais avec accord préalable de la Collectivité dans le cadre de ses missions telles que définies à l'Article 7-1 -e ci-dessous.

Il s'agit essentiellement de la desserte de nouveaux arrêts, sous réserve de l'accord préalable du gestionnaire de voirie, d'une modification de l'amplitude, d'une modification mineure de fréquences, d'une modification mineure d'itinéraires, par exemple suite à des changements de sens de circulation...Les Entreprises ont également la possibilité d'affecter des services d'une sous-ligne à une autre. Ces ajustements ne doivent pas dégrader le volume d'offre globalement contractualisé.

En instantané, la variation de l'offre de référence induite par ces ajustements ne peut conduire à une réduction de l'offre annuelle de référence sur l'ensemble du réseau, exprimée en kilomètres commerciaux contractuels (KCC) de plus de 2% (applicable à l'offre de référence de chaque entreprise).

Dans ce cadre, la Collectivité et les Entreprises devront nécessairement se concerter afin de s'entendre sur la répartition, entre chacune d'elles, des 2% de variation de l'offre applicables sur l'ensemble du réseau.

Au 31 décembre, le volume des kilomètres commerciaux contractuels (KCC) ne peut être dégradé par rapport au 31 décembre de l'année précédente, toutes choses restant égales par ailleurs.

Les Entreprises proposent à l'accord du STIF, avant le 15 janvier de chaque année, les réajustements qui ont été effectués, pour chaque ligne modifiée, afin de remettre à jour le service de référence.

Les Entreprises fourniront au STIF et à la Collectivité au 15 janvier l'**Annexe A.1** qui synthétise l'ensemble des modifications de l'offre de référence qui ont été effectuées dans l'année.

Toutefois, ces ajustements font l'objet dans tous les cas d'un accord du STIF préalable à leur mise en œuvre, dès qu'elles ont une répercussion sur une ligne exploitée par un autre opérateur, ou par les Entreprises mais dans le cadre d'un autre contrat avec le STIF.

Dans le cas de difficultés particulières survenues après la mise en place d'une adaptation, ou lors de l'examen annuel par le STIF de l'ensemble des modifications, le STIF peut demander aux entreprises la remise en place du service tel qu'il était exploité.

b. Modifications pérennes avec incidence financière

Conformément à la procédure d'instruction adoptée par la délibération du STIF du 13 décembre 2006, la Collectivité est consultée lors de l'instruction par le STIF des dossiers techniques des Entreprises.

Les propositions de modifications pérennes avec incidence financière sont présentées en comité de suivi, conformément aux dispositions prévues à l'article 4 ci-dessus. Il peut s'agir d'une augmentation ou le cas échéant d'une réduction de l'offre de référence.

Elles concernent notamment des renforts liés à la desserte de nouveaux quartiers, zones d'activité, établissements scolaires, ainsi que tout pôle générateur de trafic. Elles recouvrent des renforts d'amplitude, de fréquences en heures de pointe et en heures creuses. Elles peuvent s'inscrire dans le cadre d'une restructuration des services permettant de mieux prendre en compte les attentes des usagers.

S'agissant de nouveaux itinéraires, elles peuvent constituer un meilleur maillage des liaisons existantes du réseau.

Toute demande de modification substantielle fait l'objet de la part des Entreprises d'une étude globale préalable, intégrant les conditions de mise en œuvre des mesures envisagées et leurs conséquences économiques. Les conclusions de cette étude sont présentées au STIF et à la Collectivité dans le cadre d'une réunion spécifique ou à l'occasion de la réunion du Comité de suivi.

La prise en charge du STIF de ces modifications dans le cadre d'un cofinancement tient compte de différents critères dans le cadre de sa politique régionale garante de l'équité territoriale.

A cet égard, et sans caractère d'exhaustivité, on peut en citer plusieurs afin d'illustrer la façon dont les propositions sont examinées par le STIF afin de déterminer son niveau d'engagement financier :

- l'intégration de la proposition de modification dans le cadre de la mise en œuvre d'une politique régionale décidée par son conseil. On peut citer à cet égard, les renforts relatifs aux désenclavements des quartiers en politique de la ville ;
- le taux de charge de la ligne concernée, requérant un renfort de moyens et/ou de fréquences de façon à assurer l'exploitation dans des conditions adéquates de régularité et de sécurité ;
- le niveau de renforts déjà mis en œuvre sur le secteur ;
- le niveau de service et de fréquentation préexistants ;
- l'efficacité de l'Entreprise en particulier du niveau de la qualité de service assuré ;
- l'efficacité du réseau mesurée par différents indicateurs relatifs à l'évolution de la vitesse commerciale, de la fréquentation, du taux de réalisation du service ;
- l'estimation du niveau de trafic induit par la modification.

Qu'il finance ou non les moyens complémentaires d'exploitation nécessaires pour une modification de l'offre, le STIF, en application du contrat d'exploitation de type 2, finance (via les reconstitutions de trafic) l'usage supplémentaire induit.

Les critères d'appréciation de la CAEE et le S.I.T.C, sans caractère d'exhaustivité, pour un cofinancement des modifications du service de référence s'énoncent comme suit :

- Satisfaction de nouveaux besoins dûment identifiés : quartiers non desservis, surcharge pérenne de lignes existantes, etc.... ;
- La desserte d'équipements communautaire ;
- Efficacité de la modification : rapport entre kilométrage, nombre de courses, moyens humains et besoins satisfaits ;
- la modification substantielle d'un itinéraire en conformité avec un nouveau plan de circulation ;
- La mise en œuvre d'actions prévues au Schéma Local de Déplacements ou de l'étude d'amélioration du réseau de transport collectif de la Communauté d'agglomération Europ'Essonne et du Syndicat Intercommunal des Transports en Commun.

Article 6 - Mise à disposition de biens par les collectivités

La CAEE et le S.I.T.C ne mettent, à la date de prise d'effet de la convention, aucun bien à disposition des entreprises. Elle pourra néanmoins le faire au cours de l'exécution de la présente convention, selon les modalités prévues aux articles 6.1, 6.2 et 6.3 ci-dessous.

Article 6-1 - Biens mis à disposition par les Collectivités

Les Entreprises utilisent l'ensemble des biens, meubles et immeubles, et équipements d'exploitation mis à disposition par les Collectivités.

A la date d'effet de la présente convention, la Collectivité affecte gratuitement à l'exploitation du service les biens visés à l'Annexe B.6.

Un inventaire des ouvrages et biens d'exploitation désignés au premier alinéa du présent article est établi contradictoirement au plus tard six mois après la date de la notification de la convention.

Cet inventaire est mis à jour par la Collectivité au fur et à mesure de la mise à disposition de biens nouveaux, et actualisé au 1er janvier de chaque exercice.

Les Entreprises sont consultées par la Collectivité sur le programme des travaux à exécuter. Elle doit prendre toute disposition pour permettre la bonne exécution des études et des travaux, et de toute autre intervention nécessaire.

Les travaux ainsi entrepris le sont aux frais et risques de la Collectivité et sous son entière responsabilité. Ils sont exécutés dans les règles de l'art et dans le respect de toutes les réglementations en vigueur, de telle sorte que les Entreprises ne puissent voir leur responsabilité mise en cause.

Les entreprises utilisent les biens et équipements d'exploitation décrits à l'alinéa 1 dans l'état où ils se trouvent et qu'ils déclarent bien connaître, sans aucun recours contre la Collectivité pour quel que motif que ce soit. Les entreprises reconnaissent ne pas pouvoir exiger de travaux ou de réparations autres que ceux expressément mis à la charge de la Collectivité par la présente convention.

Article 6-2 - Entretien des biens meubles et immeubles mis à disposition par les Collectivités

Les Entreprises s'engagent à assurer, eu égard à leur âge, leur état à la date d'effet de la présente convention et à leur destination, le bon entretien, incombant généralement à un locataire, des biens meubles, immeubles mis à sa disposition par les Collectivités, propriétaires.

Les Entreprises tiennent un journal de bord, par type d'équipement, des opérations d'entretien et de réparations réalisées. Ce document régulièrement mis à jour par les transporteurs est tenu à la disposition des Collectivités.

Les travaux d'entretien et de réparations courantes comprennent :

- d'une part, toutes les opérations permettant d'assurer le maintien en état de fonctionnement des biens mobiliers et immobiliers jusqu'au moment où leur vétusté et leur défaillance rend nécessaire des travaux de renouvellement, étant précisé que les grosses réparations au sens de l'article 606 du code civil incombent aux Collectivités pour les biens dont elles sont propriétaires ;
- d'autre part les opérations de nettoyage des immeubles permettant de garantir l'hygiène et la propreté des installations et des abords de ces dernières.

Les Entreprises assurent, en plus de ses obligations de maintenance :

- un maintien des matériels en conditions « standard » d'usage, de destination ou d'exploitation ;
- une gestion des stocks des pièces et composants qu'il pourrait constituer.

Article 6-3 - Retour des biens

Lorsque la convention expire par survenance du terme prévu, les biens propriété de la Collectivité et affectés à l'exploitation sont restitués à cette dernière en bon état d'entretien et de fonctionnement compte tenu de leur âge, de leur destination et de leur usage. La remise des biens fera l'objet d'un état des lieux contradictoire entre les Collectivités et les transporteurs. Un procès verbal contradictoire sera établi à cette occasion.

En cas de résiliation anticipée de la présente convention dans les conditions prévues à l'Article 11 - ci-dessous, la Collectivité et les Entreprises concluent préalablement une convention de mise à disposition pour les biens nécessaires à l'exploitation du service.

Article 7 - Association de la Collectivité au fonctionnement du réseau

Article 7-1 - Suivi du réseau

Pour garantir un suivi efficace du réseau, les Entreprises transmettent, chaque année, à la Collectivité les documents remis au STIF dans le cadre de son rapport annuel.

a. Suivi de la qualité de service et de l'information des voyageurs

Les années où le STIF ne réalise pas de contrôles sur le périmètre du réseau, la Collectivité peut, si elle le souhaite, réaliser elle-même ou par l'intermédiaire d'un prestataire, des contrôles sur tout ou partie des indicateurs du contrat d'exploitation de type 2. Dans ce cas, la collectivité prend en charge la totalité des coûts liés à ces contrôles.

La méthode employée pour la réalisation de ces mesures est strictement la même que celle du contrat d'exploitation de type 2 et après validation du cahier des charges par le STIF, les dispositions de l'article 62-3 du contrat d'exploitation de type 2 prennent effet de la même manière que lorsque les contrôles sont réalisés par le STIF. Les écarts sont calculés par indicateur et peuvent donner lieu à pénalité sur le bonus-malus de chaque indicateur concerné.

Les résultats de ces contrôles seront communiqués au STIF dès qu'ils seront établis. Les pénalités éventuelles seront alors appliquées sur l'enveloppe du bonus-malus de l'année en cours.

Le STIF peut par ailleurs contrôler la bonne exécution des mesures mystères réalisées par la collectivité.

La collectivité alertera le STIF en cas de manquements répétés ou de dégradation de la qualité de service. Réciproquement, le STIF avertira la collectivité des résultats d'enquêtes ou de contrôles qu'il effectuera ou fera effectuer sur la ou les ligne(s), objet de la présente convention.

A la fin de l'exercice d'exploitation, la collectivité transmettra au STIF une liste récapitulative de tous les dysfonctionnements dont elle a la connaissance afin que ce dernier applique, le cas échéant, les pénalités appropriées.

b. Suivi de l'usage

Les Entreprises transmettent à la Collectivité les éléments relatifs à l'usage du réseau :

- Etat des lieux annuel et évolution de l'usage global du réseau (à partir de la prise d'effet du contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF et l'Entreprise) ;
- Usage par ligne.

Les Entreprises doivent alerter le comité de suivi sur les graves problèmes de charges rencontrés.

c. Suivi de l'offre

Les Entreprises transmettent à la Collectivité les éléments relatifs à l'offre du réseau :

- Etat des lieux annuel évolution de l'offre (à partir du début du Contrat d'exploitation de Type 2) ;
- Offre par ligne ;
- Offre non réalisée.

Les Entreprises alertent la Collectivité sur les points noirs de circulation et leurs conséquences ainsi que sur les besoins d'évolution de l'offre

d. Suivi des investissements de l'Entreprise

Les Entreprises transmettent à la Collectivité les éléments relatifs aux investissements qu'elles communiquent au STIF, dans le cadre du contrat d'exploitation, notamment :

- Etat du parc de véhicules ;
- Programme d'investissement;
- Etat des lieux et inventaire.
- Le bilan annuel de l'accessibilité

Lors des renouvellements de véhicules, la Collectivité sera consultée en Comité de suivi sur le choix du matériel. Cependant, son avis ne sera pris en compte que dans la mesure où cela ne modifie pas le plan de renouvellement des véhicules du contrat d'exploitation de type 2.

Pour toutes les demandes complémentaires ayant un impact financier, un avenant à la présente convention devra nécessairement être conclu entre les parties.

e. Rôle dans l'instruction des modifications d'offres.

Le STIF confie expressément à la Collectivité le soin d'instruire et de décider des modifications temporaires (Article 5-1 -) et des modifications pérennes sans majoration financière (Article 5-4 -a).

Article 7-2 - Relations avec les voyageurs

a. Traitement des réclamations

Les Entreprises traitent les appels et plaintes par téléphone, courrier, courriel et tient un registre des réclamations.

Elles s'engagent à répondre aux plaintes et réclamations dans un délai de deux semaines pour les courriers et dans un délai de cinq jours pour les courriels et les appels téléphoniques; elles transmettent copie à la Collectivité concernée.

Elles transmettent à la Collectivité concernée une synthèse récapitulative trimestrielle, ainsi qu'une synthèse annuelle plus élaborée et claire.

La Collectivité transmet les réclamations qu'elle reçoit aux entreprises concernées. Les Entreprises devront systématiquement mettre en copie la Collectivité aux courriers ou courriels de réponse.

Elles transmettent à la Collectivité une synthèse récapitulative trimestrielle, ainsi qu'une synthèse annuelle plus élaborée et claire.

Cette synthèse annuelle des réclamations par lignes et par thèmes, puis par degré de pertinence (fondée/infondée, amenant un traitement, une réflexion ou juste lettre d'AR ou d'excuse...) met en évidence les dysfonctionnements et propose des pistes d'actions.

b. Comité Local des Transports

Un comité local des transports, prenant la suite du comité instauré par la Région Île-de-France, pourra être institué.

Il vise à développer les échanges d'informations et la communication entre le STIF, la Collectivité, les Entreprises, et les usagers. Il s'agit de présenter les informations sur la vie du réseau aux acteurs représentatifs de la vie locale, selon la volonté de concertation du STIF et des Collectivités.

Ce comité est réuni chaque année par la Collectivité qui en assure la présidence. Les Collectivités en assureront une vice-présidence tournante. Il se réunit annuellement et successivement dans les locaux de chacune des Collectivités Il peut comprendre outre les représentants du STIF, la Collectivité cocontractante et les Entreprises, d'autres collectivités, des associations d'usagers des transports, des conseils de quartiers, des conseils des jeunes, des seniors, des parents d'élèves...

La composition du Comité Local des Transports est arrêtée conjointement par le STIF et la Collectivité et présentée préalablement aux Entreprises. L'ordre du jour des thèmes présentés est défini entre le STIF et la Collectivité.

Les Entreprises seront invitées à y présenter un rapport synthétique du fonctionnement annuel du réseau.

c. Plan de transport adapté et information en cas de perturbation

Dans le cadre de la loi n°2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs, le STIF et la Collectivité doivent définir avec les Entreprises les dessertes prioritaires en cas de perturbation (Plan de Transport Adapté).

La loi prévoit aussi que l'Entreprise de transport doit fournir une information fiable aux usagers ainsi qu'à la Collectivité au plus tard 24 heures avant le début de la perturbation (Plan d'Information des usagers).

Les modalités d'application des plans de transport adapté et d'information des usagers sont définies à l'article 29 du contrat d'exploitation type 2, à savoir : « *l'Entreprise s'engage à assurer 50% de l'offre de référence d'un jour normal sur l'ensemble de ces lignes. Selon le niveau de conflictualité, l'Entreprise met en place un plan de transport adapté, dont le niveau de service est de 50% de l'offre de référence pour l'ensemble de ces lignes.*

Le plan de transport adapté détermine l'amplitude et la fréquence des dessertes (...) En cas de grève entraînant des perturbations de plus d'une journée, l'Entreprise s'engage à proposer aux voyageurs des moyens de substitution, dans la mesure de la disponibilité de ces derniers ».

Les conditions de mise en œuvre de l'article 29 du contrat d'exploitation de type 2 susvisé figure en **Annexe B.3** de la présente convention.

Les Entreprises veillent à transmettre dans les mêmes délais au STIF et à la Collectivité le plan de transport adapté et les documents prévus au plan d'information des usagers.

La Collectivité veille au respect du plan de transport adapté local et informe le STIF, lorsqu'elle le peut, de toute anomalie constatée dans l'application du contrat en cas de grève.

L'information devra être actualisée pour prendre en compte l'évolution de la perturbation.

Article 7-3 - Maîtrise d'ouvrage

a. Fluidité du réseau

La Collectivité s'engage à étudier l'amélioration des conditions de circulation des bus sur les voies dont elle est gestionnaire. Elles inciteront leurs communes membres à agir de même pour les voiries sur lesquelles elles exercent leur compétence.

Dans son rapport annuel, les entreprises précisent les difficultés de circulation rencontrées et formule des propositions d'aménagements. Ce point est examiné lors du Comité de suivi.

b. Programmation des feux

La gestion des feux tricolores est assurée par la Collectivité pour la voirie relevant de sa compétence.

La gestion des feux situés sur les routes départementales se trouvant sur leur territoire relève quant à elle du Conseil Général de l'Essonne.

Pour les voies communales la gestion des feux est assurée par chaque commune compétente.

c. Programmation d'aménagements de voiries

La Collectivité s'engage, en concertation avec les villes concernées, à favoriser l'harmonisation des politiques de circulation et de stationnement sur leur territoire pour maintenir et améliorer la vitesse commerciale des autobus et assurer la sécurité des usagers de la voirie.

Elle peut proposer tous travaux d'aménagements routiers permettant d'améliorer la fluidité de la circulation des autobus sur le réseau.

A titre d'exemple, les problématiques suivantes pourront être étudiées :

- l'impact du stationnement alterné,
- les voies bus,
- les priorités aux feux
- ...

A ce titre les Entreprises, considérées comme partenaire des Collectivités, pourront également formuler des propositions d'aménagements visant à l'amélioration de la fluidité de la circulation des bus, tout en prenant en compte la sécurité des autres usagers de la voirie.

Les gains de productivité résultant d'une amélioration des conditions de circulation des véhicules de l'entreprise seront réinjectés dans l'offre ou permettront une accélération de la réalisation du Plan d'investissement.

d. Aménagements d'arrêts

La Collectivité pourra étudier l'installation de points d'arrêts supplémentaires sur proposition des Entreprises ou bien de sa propre initiative :

- les Entreprises sont associés à la définition de l'emplacement des arrêts et abris-voyageurs ;
- les abris-voyageurs peuvent disposer d'un support d'information (cadres) et d'une alimentation électrique, notamment aux fins d'en assurer l'éclairage ;
- les abris-voyageurs doivent pouvoir supporter des éléments d'information dynamique ou statique

Les Entreprises s'engagent à mettre à jour l'information destinée aux voyageurs.

En cas de dégradation des poteaux ou de l'information, pour quelque motif que ce soit, les Entreprises procèdent à une remise en état dans un délai maximum d'une semaine après constatation de la dégradation par le personnel des Entreprises ou de la Collectivité.

e. Etudes / Rôle d'expertise locale

Compte tenu de sa connaissance du fonctionnement et des besoins en matière de déplacements sur son territoire, la Collectivité a la possibilité de prendre en charge la réalisation d'études d'adaptation de l'offre en matière de transports bus à l'échelon local.

Ces études permettent d'alimenter les réflexions du STIF sur la vie du réseau et sur la définition de ses relations avec son exploitant et de servir de support aux discussions entre le STIF et la Collectivité sur les évolutions d'offres ou créations d'offres nouvelles.

Le STIF s'engage parallèlement à transmettre à la Collectivité toute information sur le réseau leur permettant d'exercer leur mission d'expertise locale, et notamment, les rapports de comptages ainsi que les bases de données relatives à l'offre globale sur le réseau.

f. Autres coordinations

Les Entreprises peuvent être amenées à participer aux Conseils locaux de sécurité et de prévention de la délinquance (CLSPD), aux Contrats urbains de cohésion sociale (CUCS), ainsi qu'aux actions de prévention de l'insécurité...

Les Entreprises visent à assurer une bonne coordination avec les services des polices municipales, nationale, ferroviaire, et d'autres entreprises de transport public.

g. Gares routières

1. Entretien des espaces publics supports des gares routières

En leur qualité de propriétaire ou gestionnaire des espaces publics supports des gares routières, les Collectivités s'engagent à prendre en charge la propreté et l'entretien de ces espaces.

2. Gestion des fonctions transports des gares routières

Dans le cadre des dispositions du Schéma Directeur des gares routières, et dans un souci d'harmonisation et de proximité du fonctionnement des services de transports présents sur ces équipements, le STIF et la Collectivité concernée conviennent d'un commun accord que la Collectivité assure la gestion des gares routières.

La gare routière du Pôle des Gares de Massy, principal nœud du réseau, est gérée par la Communauté d'agglomération Europ'Essonne, sa propriété foncière appartient à la Commune de Massy.

Article 7-4 - Accessibilité

a. Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA): études de mise en œuvre, travaux

Les lignes retenues au titre du SDA pour la CAEE et le S.I.T.C et devant faire l'objet d'une mise en accessibilité au plus tard au 10 février 2015 figurent en **Annexe B.4**.

Cette annexe mentionne, pour chacune de ces lignes, l'objectif de l'année de déclaration de mise en accessibilité.

L'échéancier proposé constitue un objectif fort pour les Collectivités, celles-ci ayant fait de la mise en accessibilité une priorité de leurs actions.

Par ailleurs, la déclaration de mise en accessibilité reste conditionnée :

- Pour les lignes urbaines : la ligne peut être déclarée accessible si au moins 70 % des arrêts desservis ont une accessibilité confirmée par les services de la voirie des collectivités locales compétentes ou par les d'associations représentatives d'UFR ou par les commissions locales d'accessibilité.
- Pour les lignes interurbaines : la ligne peut être déclarée accessible dès lors que les points d'arrêts rendus accessibles concentrent au minimum 50 % du trafic en entrée et descente

Dans les deux cas, la présence sur ces lignes d'un parc de véhicules accessibles à 100 % constitue une condition nécessaire.

Il incombe aux entreprises d'enclencher la démarche de la déclaration de mise en accessibilité dès lors que toutes les conditions sont réunies (pourcentage suffisant de nombre de points d'arrêts rendus accessibles par la Collectivité et parc de véhicules circulant sur cette ligne totalement accessibles).

b. Remplissage et mise à jour de la base des points d'arrêt

Le service INFOMOBI se doit de fournir des indications parfaitement fiables aux personnes handicapées souhaitant effectuer un déplacement sur le réseau de bus en Ile de France. Pour cela, les informations relatives à l'accessibilité des points d'arrêts doivent être des plus rigoureuses et régulièrement mises à jour. Seule l'implication conjointe de la Collectivité et des entreprises sera à même de garantir la fiabilité des informations fournies. Cet article en précise les modalités.

La Collectivité s'engage à renseigner régulièrement l'état de l'accessibilité de l'ensemble des points d'arrêts des lignes de bus situés sur leur territoire.

Dans le cas où la Collectivité constitue un groupement de communes, elle s'engage à faire le relai auprès de ses communes membres pour la mise à jour de la base des points d'arrêt.

En début de convention, le STIF fournit à la Collectivité un recensement de l'ensemble des points d'arrêts situés sur son territoire de toutes les lignes inscrites au plan de Transport d'Ile de France, qu'elles soient ou non visées par le contrat d'exploitation de type 2.

Présenté sous la forme d'un tableur Excel normalisé, ce document constitue la « *base accessibilité des points d'arrêt* » qui sera communiquée à la Collectivité dans les deux mois à compter de la prise d'effet de la présente convention.

Pour chacun des points d'arrêts identifiés présents sur les communes concernées, le tableur mentionnera :

- les identifiants STIF et transporteurs garantissant notamment leur traçabilité ;
- les coordonnées géographiques permettant une exploitation par un SIG ;
- l'adresse dès lors qu'elle est connue ;
- le nom de la commune et les lignes qui le desservent.

Dans un premier temps, le STIF fournira sur demande, un jeu de cartographies couvrant le territoire de la Collectivité sur lequel figureront les points d'arrêts sur des fonds permettant leur repérage, orthophotos, réseau routier avec noms de voies ou autres.

A moyen terme et pour faciliter l'ensemble de ce travail, le STIF engage la réalisation d'un accès extranet, accessible à la Collectivité, donnant accès notamment à l'ensemble des cartographies des points d'arrêts et aux renseignements associés sur l'accessibilité.

De façon plus précise, il incombe à la Collectivité de :

- Compléter l'identification des points d'arrêts en renseignant les noms de voies, le côté pair ou impair de la voie, optionnellement l'adresse complète ;
- Renseigner l'état d'accessibilité « Usagers en Fauteuil Roulant » (UFR) des points d'arrêt ainsi que la présence d'abris voyageurs dotés ou non d'un cadre d'information ; proposer éventuellement des modifications de localisation (coordonnées XY) des points en cas d'erreur.

Les réunions du comité de suivi seront l'occasion de faire un point d'étape de l'accessibilité des points d'arrêts, de partager l'information, d'effectuer les mises à jour et les corrections nécessaires.

Ainsi, au cours de la réunion annuelle du comité de suivi :

- La Collectivité présente bilan de l'accessibilité de l'ensemble des points d'arrêts situés sur leur territoire en s'appuyant notamment sur la « base accessibilité des points d'arrêts » ;
- Les Entreprises fournissent les données relatives aux modifications intervenues pendant l'année écoulée sur le réseau et impactant les points d'arrêts ;
- Le STIF fait état des incohérences et différences entre les informations communiquées par la Collectivité et les informations renseignées par les Entreprises via la base communautaire de l'offre théorique de transport.

Afin de permettre au STIF une comparaison avec les informations renseignées par les Entreprises via la base communautaire, la Collectivité devra envoyer au STIF la base accessibilité des points d'arrêts, mise à jour, un mois avant la date de la réunion du comité de suivi.

Elle devra être envoyée par mail et sous format Excel conforme au format normalisé initial.

Une double mise à jour des données échangées lors de la réunion annuelle du comité de suivi est ensuite effectuée dans un délai de deux mois. La première porte sur la base communautaire et est réalisée par l'entreprise ; la seconde porte sur la base accessibilité des points d'arrêts et est réalisée par les collectivités, elle est envoyée par les collectivités et par mail au STIF dans un délai de deux mois.

Un groupe de travail avec des représentants de Collectivités signataires de conventions partenariales pourra être créé afin de préciser les fonctionnalités attendues d'un outil de ce type.

Article 8 - Communication

Article 8-1 - Preamble

Le terme Communication dans les articles qui suivent doit être pris dans son sens le plus large et recouvre tous les types d'actions en terme de communication (relations presse, actions commerciales, marketing et événementielles, achats d'espaces, dépliants, mailings, Internet, projets et chantiers, mise en services et inauguration, signalétique et habillage...), tous les publics (voyageurs, élus, institutionnels...).

Il est nécessaire que les actions de communication s'inscrivent en cohérence avec une Politique Commune de Communication qui définit des axes, des expressions, des moyens et des temps de communication.

Le STIF est légitime à définir cette Politique Commune de Communication en concertation avec les Entreprises et la Collectivité, il en assure la cohérence.

Le contrat a pour objectifs d'assurer la cohérence et l'efficacité des communications, informations et signes perçus par le voyageur en Ile-de-France et de clarifier les rôles respectifs entre le STIF, la Collectivité et les Transporteurs aux yeux des voyageurs.

La présente convention est l'occasion d'une valorisation de l'image du transport routier de personnes.

Les Entreprises s'engagent à respecter les dispositions prévues par cette convention dans les partenariats, accords ou convention (économique, culturel, sportif...) que les Entreprises pourraient engager avec des tiers ou dans le cadre d'autres organismes et entrant dans le champ de la Politique Globale de Communication.

Article 8-2 - Champ d'application de la Politique Commune de Communication (PCC)

La PCC combine des principes définis à l'échelle régionale par le STIF et déclinés à l'échelle de la ligne.

L'ensemble des actions de communication entre dans le cadre de la Politique Commune de Communication à l'exception de :

- la communication « corporate » (valeurs propres de l'Entreprise) ;
- la communication concernant les emplois, le recrutement de salariés ;
- les communications liées à des actions de prospection en dehors de l'Île-de-France ;
- la communication interne des entreprises ;
- l'information voyageurs ponctuelle de proximité.

La garantie de la cohérence régionale de chaque Communication entrant dans le champ de la Politique commune de communication est symbolisée par la présence systématique du logo du STIF adapté au sujet et proportionné à celui du transporteur émetteur.

Lorsque sur un projet ponctuel ou sur des services permanents entrant dans le champ d'application de la politique commune de communication, une identité visuelle, une terminologie ou un axe créatif sont définis par le STIF en concertation ou non avec la collectivité ou l'Entreprise, l'ensemble des réalisations s'y référant est en cohérence avec l'identité visuelle, la terminologie ou un l'axe créatif définis par le STIF.

La Communication corporate des Entreprises et la communication liée à la prospection de nouveaux marchés en dehors de l'Île-de-France sont exclues du champ d'application du contrat. Elles ne peuvent en aucun cas être prises en compte dans le calcul des contributions du STIF issu du compte financier prévisionnel sous-jacent au contrat.

Article 8-3 - Principes généraux – Politique Commune de Communication

La présente convention est l'occasion d'une valorisation de l'image du transport routier de personnes. La mise en œuvre par les parties d'une Politique Commune de Communication (PCC) concourt à cet objectif.

La PCC combine des principes définis à l'échelle régionale par le STIF et déclinés à l'échelle du réseau conjointement avec la Collectivité.

A l'occasion de la session annuelle du comité de suivi, la Collectivité et les Entreprises proposent, dans le cadre d'un programme, les actions de communication pour l'année à venir et présentent le bilan des actions réalisées sur l'année écoulée.

Le programme définitif résulte d'un échange entre les parties à la présente convention. Il précise la maîtrise d'ouvrage et les principes de financement de chaque action.

Les parties peuvent également convenir de réunions *ad hoc* pour des actions de communication exceptionnelles.

Les actions de communication, l'habillage des véhicules affectés à l'offre de référence, la charte graphique du mobilier urbain accessoire au transport public de voyageurs tendent à valoriser tant l'image du STIF que celles de la Collectivité et des Entreprises.

Article 8-4 - Habillage des véhicules

Le voyageur francilien doit percevoir la cohérence et l'unité du système de transport au niveau régional. A ce titre, le rôle du STIF en tant qu'autorité organisatrice doit être clairement exprimé.

Par ailleurs, la contractualisation à l'échelle d'un bassin requiert l'identification d'un territoire particulier.

Le STIF demande à ce que l'ensemble des véhicules soit habillé selon les « Principes d'habillage du matériel roulant » approuvés lors du conseil du 8 avril 2009. Cet habillage permet la coexistence avec les marques de la Collectivité et des Entreprises.

L'Entreprise s'engage à apposer le logo du STIF à l'intérieur de chaque véhicule (y compris affrété) participant à l'exploitation du service de référence. Le logo du STIF, dont la taille sera proportionnée à la taille du logo de l'Entreprise, est apposé à l'intérieur du véhicule à un endroit approprié à définir.

La Collectivité Europ'Essonne et le STIF ont validé un habillage « STIF » des véhicules accompagné du logo de la Collectivité. A terme, l'ensemble du matériel neuf, utilisé par les Entreprises pour l'exécution du service de référence devra être habillé selon les principes définis par la charte du STIF et qui figureront en annexe B7.

Les véhicules affectés sur le réseau du SITC seront habillés par un habillage régional STIF, qui figure en annexe B7 bis.

Le matériel devra aussi être habillé localement selon les principes définis par le STIF et la Collectivité.

Les nouveaux habillages seront mis en place à partir d'avril 2011 sur tous les véhicules neufs quelle que soit leur capacité. Les nouveaux habillages seront mis en place dès la mise en service des véhicules neufs, à défaut, une pénalité de 500 € HT par mois calendaire et par véhicule sera appliquée aux Entreprises.

La prise en charge financière de l'habillage de définit comme suit :

- Peinture vif argent + habillage « STIF » : 100% STIF
- Symbolique réseau + bloc marque STIF : 100% STIF
- Adhésifs transporteurs + pose (selon la charte) : 100% transporteurs
- Adhésifs collectivité + pose (selon la charte) : 100% collectivité

Les coûts relevant du STIF doivent être clairement indiqués dans le devis du ou des bus transmis par les transporteurs. Les coûts de pose des adhésifs « collectivité » pourront être pris en charge par le STIF si et seulement si, le transporteur décide de mutualiser les poses d'adhésifs du STIF et de la Collectivité ensemble. Dans le cas contraire, les parties prendront chacune à leur charge les coûts de pose.

A réception, l'ensemble des véhicules reçus devront être photographiés 3/4 droit et latéralement (avec la plaque d'immatriculation) et les photos devront être transmises au STIF à la direction de la Communication. Lors de la réception des premiers véhicules, l'agence désignée par le STIF devra se rendre au dépôt afin de valider ou non l'habillage proposé. En cas de refus, l'habillage devra être revu au frais du poseur et/ou de l'imprimeur des adhésifs.

Les Entreprises et/ou la Collectivité feront valider par le STIF tout changement ou modification identitaire appliqué sur son réseau (logo, habillage réseau).

Les véhicules circulant sur les lignes « affectées » à la Communauté d'agglomération Europ'Essonne à l'article 3 de la présente convention, adopteront la découpe « Europ'Essonne » mise au point pour la ligne 06-19 dans le cadre du CT2 et de la

Convention partenariale Communauté d'agglomération du Plateau de Saclay/
Communauté d'agglomération Europ'Essonne.

Article 8-5 - Supports et documents de communication voyageurs

Les dispositions suivantes sont retenues pour l'édition de tous documents de communication sur le réseau :

- Les Entreprises et la Collectivité s'engagent à indiquer sur tout support de communication et d'information voyageurs leur lien avec le STIF par la présence du logo du STIF.
- Le logo de la Collectivité devra figurer sur tous supports papier (fiches horaires, plan) aussi gros (en surface) et aussi visible que ceux des Entreprises et celui du STIF.
- La Collectivité créera un lien de son site Internet vers celui de l'Entreprise et réciproquement sur les sites des Entreprises un lien vers le site de la Collectivité sera activé.
- Le STIF s'engage à faire référence au partenariat avec la CA Europ'Essonne sur tout support de communication et d'information traitant du réseau d'Europ'Essonne, et de même pour ce qui concerne le SITC, et réciproquement
- L'information des voyageurs est rapatriée dans le cadre info de l'abri voyageur, lorsque l'arrêt en est équipé. Ce cadre info abri voyageurs peut être mis en commun avec une autre entreprise, dans ce cas une entreprise est désignée comme gestionnaire principale de l'information, chaque entreprise restant responsable de la mise à jour de l'information de ses lignes.
- Une signalétique harmonisée est mise en œuvre par la Collectivité sur les abris voyageurs (bandeau indices de ligne). Les Entreprises fournissent les indices de lignes à insérer et en informent le STIF

La Collectivité apporte toute information sur la vie du réseau dans les bulletins et autres supports de communication.

Elle s'engage à mettre en ligne sur le site internet le plan du réseau, les informations du réseau et un lien vers les sites des Entreprises pour consulter les horaires.
Les Entreprises s'engagent à contrôler et assurer le maintien opérationnel du système d'information dynamique.

Les Entreprises s'engagent à mettre à jour sans délai l'information destinée aux voyageurs dans les bus, dans les abris et sur les sites internet.

Tous les documents d'information du réseau, ainsi que toute opération de communication à l'initiative des Entreprises, doivent être soumis à l'accord préalable du STIF et de la Collectivité.

Article 8-6 - Marques

Les marques ayant fait l'objet d'un dépôt par le STIF auprès de l'INPI sont la propriété du STIF, qu'il s'agisse de marques verbales ou semi-figuratives (logos). Pour toute autorisation d'utilisation des marques actuelles du STIF, les Entreprises doivent impérativement prendre contact par courrier avec la Direction de la Communication du STIF.

Les nouvelles marques verbales ou semi-figuratives (logos) ayant pour vocation de constituer la dénomination d'un titre de transport, ou le titre de transport lui-même, ou d'un service de transport décidé par le STIF sont déposées par les services du STIF auprès de l'INPI en son seul nom.

Les nouvelles dénominations de réseaux doivent être déposées par la Collectivité, en copropriété avec le STIF.

La Collectivité s'engage à assurer le dépôt auprès de l'INPI, le renouvellement, la surveillance de la marque verbale et/ou semi figurative (logos) ainsi que tous les frais y afférant.

Un règlement de copropriété proposé par le STIF sera signé entre les parties.

Article 9 - Recours à la procédure d'avenant

Article 9-1 - Cas général

La présente convention et ses Annexes autres que celle listée à l'Article 9-2 - peuvent être modifiées, notamment pour prendre en compte les modifications du service de référence mentionnées à l'Article 4-1 -, par voie d'avenant écrit et signé par les personnes dûment habilitées à cet effet par chaque partie.

Article 9-2 - Cas particuliers

Les Annexes susceptibles d'être modifiées par simple accord entre les parties, sans qu'il soit nécessaire de passer un avenant à la présente convention sont :

- Annexe A.1 : synthèse des modifications
- Annexe B.3 : Plan de transport adapté
- Annexe B.4 : SDA
- Annexe B.6 : liste des biens mis à disposition par la Collectivité

Ces modifications sont notifiées par courrier simple aux Parties.

Article 10 - Engagements financiers des Parties.

Article 10-1 - Principes généraux

Le Contrat d'exploitation de type 2 est constitué d'un service de référence arrêté entre le STIF et les Entreprises qui est décrit en **Annexe B.2** à la présente convention.

Les principes de la rémunération de ce service de référence sont destinés à :

- Couvrir l'ensemble des charges de service public imposées par le STIF ;
- Couvrir l'ensemble des compléments de service financés par les Collectivités conformément à l'article 9 du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, modifié par l'article 22-I du décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France;

- Prévoir, conformément aux dispositions du Règlement européen n°1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par Route, un bénéfice raisonnable pour l'Entreprise.

Le coût total du service de référence est fixé annuellement à :

(k€ constants 2008)	2012	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	6 939	7 053	7 151	7 128	7 171

Article 10-2 - Engagements financiers du STIF

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, le STIF versera aux entreprises, hors recettes annexes directement perçues par l'entreprise une contribution financière annuelle fixée à :

(k€ constants 2008)	2012	2013	2014	2015	2016
Contributions financières	5 537	5 575	5 598	5 514	5 419

Pour la première année d'exploitation, le montant de la contribution est calculé selon la règle du prorata temporis.

Article 10-3 - Engagements financiers de la Collectivité

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, la Collectivité versera aux Entreprises une participation financière forfaitaire annuelle dont les montants sont définis ci-dessous :

(k€ constants 2008)	2012	2013	2014	2015	2016
Contributions financières					
CAEE	27	27	27	27	27
S.I.T.C	162	162	162	162	162

En année pleine, cette participation est payable par avance chaque trimestre (la date d'exigibilité de la facture étant le 1er jour du premier mois du trimestre). Elle sera indexée chaque année selon la formule prévue à l'**Annexe B.5** de la présente convention à la date anniversaire de signature de la présente convention.

Elle est indexée chaque année par application de la formule décrite à l'annexe B.5 précitée de la présente convention, en prenant en compte l'évolution des indices arrêtés à la fin du mois de septembre de l'année « n-1 ».

Article 11 - Résiliation

Une résiliation anticipée de la présente convention pourra être demandée par les parties, à tout moment et pour quelque motif que ce soit.

Dans l'éventualité où l'une des parties souhaiterait demander cette résiliation, elle aurait à le faire, par lettre recommandée avec accusé de réception, six mois avant que ne prenne effectivement effet cette résiliation. Aucune autre formalité n'étant requise pour la rendre effective.

La résiliation de la convention peut conduire le STIF à procéder dans le contrat d'exploitation de type 2 à un ajustement du service de référence.

Article 12 - Autres conventions

Il est expressément convenu entre les parties que la présente convention vaut résiliation d'un commun accord et sans indemnités des conventions existant préalablement entre les Collectivités et les entreprises.

Article 13 - Règlement des litiges

En cas de litige né de l'interprétation ou de l'exécution de la présente Convention, les parties pourront mettre en œuvre, sans que ce soit un préalable obligatoire à toute contestation juridictionnelle, une procédure de conciliation selon les modalités suivantes :

1. La mise en œuvre de la procédure est décidée par l'une ou l'autre partie par l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé réception.
2. Chaque partie désigne une personne qualifiée dans les 10 jours qui suivent la réception du courrier
3. Les personnes qualifiées remettent leurs conclusions aux parties sous 10 jours,
4. La consultation des personnes qualifiées constitue un avis qui ne s'impose pas aux parties.

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

TITRE II - Annexes

A. Annexes Communes

Annexe A.1 Synthèse des modifications

B. Annexes Circonstanciées

**Annexe B.1 Liste des lignes composant le périmètre de la convention
partenariale**

Annexe B.2 Service de référence

Annexe B.3 Plan de Transport Adapté

Annexe B.4 Schéma Directeur d'Accessibilité

Annexe B.5 formule d'indexation de la participation des Collectivités

Annexe B.6 Biens mis à disposition par les Collectivités

Annexe B.7 Livrée des véhicules

SIGNATAIRES

Établie en exemplaires originaux.

Fait à Paris, le

Pour le Syndicat des transports d'Ile-de-France,
La Directrice générale

Sophie MOUGARD

Les Entreprises,

Transports Daniel MEYER
Le Directeur

CEAT – Transdev
Le directeur

Les Collectivités,

Pour la Communauté d'agglomération Europ'Essonne
Le Président,

Pour le Syndicat Intercommunal des Transports en Commun
Le Président,

Syndicat des transports d'Ile-de-France



Délibération n° 2011/0951
Séance du 7 décembre 2011

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°1 A LA CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU ORGEBUS-GENOVBUS

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2011/0093 du 9 février 2011 approuvant la convention partenariale entre le STIF, la communauté d'agglomération du Val d'Orge et les entreprises Athis Cars, Transports Daniel Meyer, Orgebus, CEAT et Veolia Transport Brétigny ;
- VU** le rapport n° 2011/0938 à 2011/0970 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 1^{er} décembre 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°1 à la convention partenariale pour le réseau Orgebus-Genovebus joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la communauté d'agglomération du Val d'Orge et les entreprises Athis Cars, Transports Daniel Meyer, Orgebus, CEAT et Veolia Transport Brétigny.

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON



AVENANT N°1
à la
Convention Partenariale du Réseau
Orgebus Genovebus – 002-099

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 décembre 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Communauté d'Agglomération du Val d'Orge, dont le siège est situé à La Maréchaussée, 1 place Saint-Exupéry, 91704 Sainte Geneviève des Bois, représentée par son Président, Monsieur Olivier LEONHARDT, autorisé à signer la présente par délibération en date du

Ci-après dénommée « La Collectivité »

d'une deuxième part,

ET

CEA TRANSPORT, SAS au capital de 762.250,00 Euros, immatriculée au RCS d'EVRY, sous le numéro RCS 335 041 745, dont le siège est situé 1, avenue de la Résistance – Zac de la Croix Blanche à Sainte Geneviève des Bois (91700), représentée par son Président, Loïc BLANDIN

Veolia Transport Brétigny, SA au capital de 293 072 240 € inscrite au RCS d'Evry (n° SIREN 383 607 090 000 73), dont le siège est situé au Parc des Fontaines 169 avenue Georges Clemenceau 92735 NANTERRE cedex, représentée par Christian L'HELGOUALC'H, en sa qualité de Directrice d'Etablissement

ORGEBUS, SARL au capital de 7500€, inscrite au RCS de Corbeil-Essonnes (n° SIREN /382 761 104 00019), dont le siège est situé 1 place Pierre Vennin, 91220 BRETIGNY SUR ORGE, représentée par ses co-gérants, Messieurs Romain BETEILLE et Jean Rémy NICOLE

TRANSPORTS DANIEL MEYER, SAS au capital de 240 000 Euros, inscrit au RCS d'EVRY sous le numéro 958 201 428 dont le siège social est situé au 123 Rue Paul Fort 91310 MONTLHERY, représentée par son Président Monsieur Daniel MEYER

Athis Cars, SARL au capital de 230 000 €, inscrite au RCS d'Evry sous le numéro 962 201 711, dont le siège est situé 172 avenue François Mitterrand 91200 ATHIS MONS, représentée par son Directeur, Monsieur Jean Rémy NICOLE.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une troisième part,

Le STIF, La Collectivité et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé la convention partenariale du réseau Orgebus-Genovebus le 9 février 2011, ainsi que le contrat d'exploitation de type 2.

Afin de prendre en compte plusieurs évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisée.

Ces modifications concernent :

- Extension du périmètre de la convention partenariale qui devient le même que celui du contrat d'exploitation de type 2.

Elles sont mises en place le 1^{er} janvier 2012.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

L'article 3 de la convention, relatif aux lignes entrant dans le champ d'application de la convention et l'offre de référence, est modifié comme suit :

Article 3 - Réseau / lignes entrant dans le champ d'application de la convention – offre de référence

Le champ d'application de la convention partenariale est constitué de l'ensemble des lignes composant le périmètre du CT2.

Elles sont également définies en **Annexe B.1.**

L'annexe circonstanciée ayant fait l'objet de modifications est annexée au présent avenant. Elle annule et remplace l'annexe adoptée lors de l'approbation initiale de la convention partenariale susvisée.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- **Annexe B1** Liste des lignes
- **Annexe B2** Service de référence

Article 2. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2011 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 7 exemplaires, le

***Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,***
La Directrice générale

Sophie MOUGARD

Pour la Collectivité,
Pour la CA du Val d'Orge,
Le Président

Olivier LEONHARDT

Pour l'Entreprise,
Pour CEA Transport,
Le Président

Pour Veolia Transport Brétigny,
Le Directeur

Loïc BLANDIN

Pour Orgebus,
Les co-gérants

Christian L'HELGOUACH

Pour Transports Daniel Meyer,
Le Président

**Romain BETEILLE
Jean-Rémy NICOLE**

Pour Athis Cars,
Le Directeur

Daniel MEYER

Jean-Rémy NICOLE



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°2 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
AVENANT N°1 A LA CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU PAYS DE MEAUX

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0745 du 8 décembre 2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Marne et Morin et les Courriers de l'Ile de France ;
- VU** la délibération n°2010/0745 du 8 décembre 2010 approuvant la convention partenariale entre le STIF, la Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux et la société Marne et Morin
- VU** le rapport n° 2011/0938 à 2011/0970 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 1^{er} décembre 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Pays de Meaux joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec les sociétés Marne et Morin et les Courriers de l'Ile de France.

ARTICLE 3 : d'approuver l'avenant n°1 à la convention partenariale pour le réseau Pays de Meaux joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux et la société Marne et Morin.

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 notamment de la mise en jour du plan régional de transport.

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

Jean-Paul HUCHON

**AVENANT N°2
au
CONTRAT DE TYPE II
Pays de Meaux – [002/031]**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Madame Sophie MOUGARD en sa qualité de Directrice Générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 décembre 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La SOCIETE Transports Marne et Morin, société anonyme au capital de 5 027 106 € inscrite au RCS de Meaux sous le numéro 419 280 151 000 12, dont le siège est situé 34-36 rue Paul Barennes à Meaux, représentée par Jean-Marc BERNINI, Président, dûment habilité à cet effet.

d'une seconde part,

ET

La Société Les Courriers d'Ile de France, Société par actions simplifiée au capital de 343 696 €, inscrite au RCS de Meaux sous le numéro 562 091 132, dont le siège est situé 34 rue de Guivry au Mesnil Amelot (77990), représentée par son Directeur Monsieur Jean-Olivier EHKIRCH dûment habilité à cet effet.

d'une troisième part,

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Pays de Meaux le 08/12/2010 et la convention partenariale.

Le Conseil a ensuite approuvé les avenants suivants au contrat type 2 :

- avenant n°1 voté le 09/02/2011, ayant pour objet la Politique de la Ville

Afin de prendre en compte l'évolution intervenue dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Cette modification concerne :

- Le renforcement de la ligne 067-167-006 afin de relier le Musée de la Grande Guerre à la gare et de desservir les nouveaux lotissements des Hauts de Chantereine, par une offre cadencée en heures creuses la semaine, une desserte renforcée le dimanche et par la création de nouvelles courses le samedi.

La date de mise en service du renfort est le 11/11/2011.

Lors des négociations de la convention partenariale précitée, il est apparu que des titres locaux étaient distribués sur le réseau par des communes membres de la Communauté d'agglomération du Pays de Meaux. La Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux souhaite les remplacer par le dispositif Pass'Local ; (substitution des titres locaux délivrés par les Communes de Meaux, Mareuil et Villenoy par le Pass'local sur l'ensemble du territoire de la Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux).

La création d'un tel dispositif nécessite de passer des avenants afin de modifier la convention partenariale et le contrat de type 2.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1

Article 1.1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant. Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau

Article 1.2. Pass'Local

Un **article 23-7** est ajouté au contrat comme suit :

Le Pass'Local associé au réseau objet du présent contrat est un titre de transport nominatif valable un an calendaire sur le périmètre des lignes du réseau (lignes à tarification spéciale exclues) exploitées par le(s) transporteur(s) lié(s) par une convention partenariale à la/les collectivité(s) qui le délivre.

Le Pass'Local est fondé sur le ticket t+ en carnet plein-tarif, il représente une réserve illimitée de tickets utilisable uniquement par son titulaire dans les conditions fixées au paragraphe précédent.

L'usage du Pass'Local est licite sur le réseau objet du présent contrat en 2012 et, le cas échéant, jusqu'à la fin du présent contrat si une collectivité au moins exprime en 2012 le souhait de pouvoir accorder le droit de circuler sur le réseau objet du présent contrat avec un coupon de circulation Pass'Local après le 31/12/2012.

Le Pass' Local permet notamment aux collectivités de proposer à certaines catégories de voyageurs qu'elles auront préalablement définies, avec ou sans participation financière du bénéficiaire, un titre de transport utilisable localement.

Le Pass'Local est constitué d'une carte personnalisée accompagnée d'un coupon de circulation local permettant de valider le titre au début de chaque trajet tel que décrit à l'article 21-3. Le coupon précise l'année calendaire de validité du titre.

Les modalités relatives à la gestion et au financement du Pass'Local sont détaillées dans la convention partenariale liant le STIF, l'Entreprise et la Collectivité, annexée au présent contrat.

Prise en compte du Pass Local dans les recettes en 2012.

Si le nombre de coupons de circulation Pass'Local pour 2012 délivrés aux bénéficiaires désignés par une collectivité est supérieur au nombre de bénéficiaires sur lequel la collectivité s'est engagée pour 2012, les coupons en surplus du seuil d'engagement sont comptés lors de la détermination des recettes de trafic (Article 50.1 - Modalités de détermination des recettes de trafic) au prix de 163,90 € HT 2012 par unité.

Prise en compte du Pass Local dans les recettes à compter de 2013.

Dans l'hypothèse où une collectivité au moins exprime en 2012 le souhait de pouvoir accorder le droit de circuler sur le réseau objet du présent contrat avec un coupon de circulation Pass'Local après le 31/12/2012, les validations de ces coupons de circulation sont assimilées à des premières validations de ticket t+ carnet plein tarif lors de la détermination des recettes de trafic (Article 50.1 - Modalités de détermination des recettes de trafic). La facturation fera apparaître le détail des validations : ticket t+ carnet plein tarif, coupon de circulation local.

L'article 56 du contrat relatif « aux recettes directes au titre du ticket T+ », est modifié comme suit :

Article 56 : Recettes directes au titre du ticket T+

L'Entreprise peut vendre des tickets t+. Le produit de la vente par l'Entreprise à travers son réseau de vente défini à l'Article 23-1 du présent contrat constitue ses recettes de vente ticket t+.

En particulier, à compter de 2013, les recettes de vente du Pass'Local, défini à l'Article 23-7, sont déterminées sur la base du prix du ticket t+ en carnet plein-tarif et des

validations déclarées par l'Entreprise. Ces recettes sont prises en compte dans le calcul de l'intéressement à la vente décrit à l'article 58.

Les recettes obtenues par l'Entreprise après répartition entre entreprises de transport des recettes des ventes de ticket t+ en carnet (plein tarif et demi-tarif) constituent ses recettes directes.

Les recettes directes de l'Entreprise sont calculées à partir du nombre de validations divisé par 0,98 pour tenir compte du stock mort sur le ticket t+.

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant n° 2 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 12 novembre 2011 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

Toutes les clauses du contrat susvisé, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise Marne et Morin

L'Entreprise Les Courriers d-Ile-de-France

AVENANT N°1
à la
Convention Partenariale du Réseau
Pays de Meaux – [002/031]

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Madame Sophie MOUGARD en sa qualité de Directrice Générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 décembre 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux, domiciliée à l'Hôtel de Ville, BP 227 à Meaux, 77100, représentée par son Président Monsieur Jean-François COPE, autorisé à signer la présente par délibération du conseil communautaire en date du 7 décembre 2011

d'une deuxième part,

ci-après dénommées « Les Collectivités »

ET

La SOCIETE Transports Marne et Morin, société anonyme au capital de 5 027 106 € inscrite au RCS de Meaux sous le numéro 419 280 151 000 12, dont le siège est situé 34-36 rue Paul Barennes à Meaux, représentée par Jean-Marc BERNINI, Président, dûment habilité à cet effet.

d'une troisième part

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

Le STIF, Les Collectivités et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé la convention partenariale du réseau « Pays de Meaux » le 8/12/2010 et le contrat d'exploitation de type 2.

Afin de prendre en compte plusieurs évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisée.

Cette modification concerne :

- Le renforcement de la ligne 067-167-006 afin de relier le Musée de la Grande Guerre à la gare et de desservir les nouveaux lotissements des Hauts de Chantierine, par une offre cadencée en heures creuses la semaine, une desserte renforcée le dimanche et par la création de nouvelles courses le samedi.

La date de mise en service des services est le 11/11/2011

- La substitution des titres locaux délivrés par les Communes de Meaux, Mareuil et Villenoy par le Pass local sur l'ensemble du territoire de la Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

Article 1.1

L'article 8 de la convention, relatif à la Communication est modifié comme suit

Le terme communication doit être pris dans son sens le plus large et recouvrira tous les types d'actions en terme de communication (relations presse, actions commerciales, marketing et événementielles, achats d'espaces, dépliants, guides, plaquettes, mailings, site Internet, projets et chantiers, mise en services et inauguration, signalétique et habillage...), à destination de tous les publics (voyageurs, élus, institutionnels...).

Article 8 – 1 Principes généraux – Politique Commune de Communication

La présente convention est l'occasion d'une valorisation de l'image du transport routier de personnes. La mise en œuvre par les parties d'une Politique Commune de Communication (PCC) concourt à cet objectif.

La PCC combine des principes définis à l'échelle régionale par le STIF et déclinés à l'échelle du réseau conjointement avec les Collectivités.

A l'occasion de la session annuelle du comité de suivi de communication, à l'initiative des Collectivités, ces dernières et l'Entreprise proposent, dans le cadre d'un programme, les actions de communication pour l'année à venir et présentent le bilan des actions réalisées sur l'année écoulée.

Le programme définitif de communication résulte d'un échange entre les parties à la présente convention. Il précise la maîtrise d'ouvrage et les principes de financement de chaque action de communication.

Les parties peuvent également convenir de réunions *ad hoc* pour des actions de communication exceptionnelles.

Les actions de communication, l'habillage des véhicules affectés à l'offre de référence, la charte graphique du mobilier urbain accessoire au transport public de voyageurs tendent à valoriser tant l'image du STIF que celles des Collectivités et de l'Entreprise.

Les communications de presse relatif à l'objet de la convention, émanant des Collectivités et de l'Entreprise doivent être transmis au STIF pour avis et/ou validation dans un délai de 48h.

Article 8 – 2 Habillage des véhicules

Le voyageur francilien doit percevoir la cohérence et l'unité du système de transport au niveau régional. A ce titre, le rôle du STIF en tant qu'autorité organisatrice doit être clairement exprimé.

Par ailleurs, la contractualisation à l'échelle d'un bassin requiert l'identification d'un territoire particulier.

Le STIF demande à ce que l'ensemble des véhicules soit habillé selon les « Principes d'habillage du matériel roulant » approuvés lors du conseil du 8 avril 2009. Cet habillage permet la coexistence avec les marques des Collectivités et de l'Entreprise.

Le STIF et la Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux ont validé l'habillage des véhicules. A terme, l'ensemble du matériel utilisé par l'Entreprise pour l'exécution du service de référence devra être habillé selon les principes définis par la charte du STIF et qui figure en **Annexe B.7**. Les véhicules utilisés de 70 à 100% sur un réseau défini, devront prendre l'habillage de ce dernier. Pour les autres véhicules dont l'affectation principale est inférieure à 70%, il est décidé d'appliquer sur ces derniers un habillage régional STIF qui figure en **Annexe B7 bis**.

Dans tous les cas de figure, avant tout achat de véhicule, l'Entreprise devra se rapprocher du référent STIF afin que l'habillage adéquat soit validé.

Le matériel devra aussi être habillé localement selon les principes définis par le STIF et la Collectivité.

Les habillages doivent être mis en place sur tous les véhicules neufs quelle que soit leur capacité acquis à partir de 2011. Il est entendu entre les parties, que les véhicules de réserve porteront uniquement la livrée STIF, ceci afin de ne pas augmenter inutilement le nombre de véhicules de réserve.

La prise en charge financière de l'habillage de définit comme suit :

- | | |
|---|--------------------|
| • Peinture vif argent | 100% STIF |
| • Symbolique réseau + bloc marque STIF : | 100% STIF |
| • Habillage régional STIF : | 100% STIF |
| • Adhésifs transporteur + pose (selon la charte) : | 100% transporteur |
| • Adhésifs collectivités + pose (selon la charte) : | 100% collectivités |

Les coûts relevant du STIF doivent être clairement indiqués dans le devis du ou des bus transmis par le transporteur.

A réception, l'ensemble des véhicules reçus devront être photographiés 3/4 droit (avec la plaque d'immatriculation) et latéralement (côté portes). Les photos devront être transmises au STIF à la direction de l'exploitation du STIF. Lors de la réception des premiers véhicules, l'agence désignée par le STIF devra se rendre au dépôt afin de valider ou non l'habillage réalisé. En cas de non conformité, l'habillage devra être revu au frais du poseur et/ou de l'imprimeur des adhésifs.

L'Entreprise et/ou la Collectivité feront valider par le STIF tout changement ou modification identitaire appliqué sur son réseau (logo, habillage réseau).

Article 1.2

L'article 9.2 de la convention, relatif au « Recours à la procédure d'avenants - Cas Particuliers », est modifié comme suit :

Article 9-2 - Cas particuliers

Les Annexes susceptibles d'être modifiées par simple accord entre les parties, sans qu'il soit nécessaire de passer un avenant à la présente convention sont :

- Annexe A.1 : synthèse des modifications
- Annexe B.2 : Service de référence. Cette annexe sera modifiée par simple courrier uniquement dans le cas où la participation financière de la Collectivité n'a pas subi d'évolution.
- Annexe B.4 : SDA
- Annexe B.6 : liste des biens mis à disposition par la Collectivité

Ces modifications sont notifiées par courrier simple aux Parties.

Article 1.3

L'article 10 de la convention, est modifié comme suit

Article 10-4 - Aides au transport accordées par les collectivités.

Par dérogation, l'acceptation de l'usage des titres locaux ne faisant pas partie de la gamme tarifaire francilienne, distribués pour faciliter l'accès aux transports collectifs locaux à certains publics, a été prolongée jusqu'au 31/12/2011. Après cette échéance ils ne seront plus valides.

A compter du 1er janvier 2012, les Collectivités souhaitant apporter une aide au transport à certains de leurs administrés pourront, soit délivrer ou faire délivrer des titres de transport choisis dans la gamme tarifaire francilienne, soit distribuer des aides financières pour l'achat de titres de transport. En outre, il leur est recommandé d'orienter vers les titres régionaux à caractère social (notamment la carte Rubis ou le forfait Gratuité Transport) les personnes satisfaisant aux conditions d'accès appropriées et de les assister pour obtenir ces titres.

En remplacement de certains titres locaux antérieurs (notamment des cartes Espace ou municipales destinées aux enfants scolarisés), des communes membres de la Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux ont opté pour la distribution de titres de transport choisis dans la gamme tarifaire francilienne. Les achats de titres franciliens effectués par les communes dans ce cadre doivent être déduits de leurs forfaits inscrits dans la convention partenariale (à condition que ce forfait inclue une

contribution liée aux titres locaux). Un avenant sera passé en 2012 afin d'inscrire les engagements d'achat et de distribution des collectivités, de reporter les montants correspondants en prévision de recettes et diminuer à due proportion les forfaits correspondants.

La Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux a aussi choisi, pour l'année 2012, de substituer à certains titres locaux antérieurs la délivrance du Pass'Local tel qu'il est défini dans le contrat d'exploitation (article 23-7), sous réserve du respect par les bénéficiaires des éventuelles conditions du droit d'usage, cette possibilité n'impliquant pas de participation financière du STIF.

Article 10-5 - Distribution et financement du Pass'Local

Chaque commune membre de la Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux définit ses propres critères caractérisant les personnes pouvant obtenir un Pass'Local. Les collectivités instruisent les demandes, identifient les personnes pouvant bénéficier du Pass'Local et déterminent la période sur laquelle ce droit leur est accordé, période exprimée en année(s) calendaires(s).

Il revient aux Collectivités et à l'Entreprise de s'accorder dans les termes qui leur conviennent sur :

- l'organisation de la distribution des cartes nominatives et des coupons de circulation ;
- le recueil et la gestion des participations payées par les usagers si une participation est demandée ;
- le financement des coûts de fabrication des cartes nominatives et des coupons de circulation est pris en charge par la Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux (Les principes de financement du dispositif Pass'Local explicités dans la suite du présent article concernent uniquement le financement de la mobilité des bénéficiaires à l'exclusion du coût des supports).

Financement du dispositif Pass'Local en 2012.

La Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux s'engage par le biais de ses communes membres à accorder en 2012 le bénéfice du Pass'Local à 955 personnes minimum (943 pour la commune de Meaux, 10 pour la commune de Mareuil les Meaux, 2 pour la commune de Villenoy).

Faute de disposer de données appropriées sur la mobilité des bénéficiaires concernés, le montant du financement du dispositif Pass'Local sur le réseau objet de la présente convention à hauteur de ces engagements ne peut être déterminé pour 2012. Il est considéré comme inclus dans la participation financière globale des collectivités sans précision supplémentaire.

Les communes membres de la Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux peuvent, le cas échéant, accorder en 2012 le bénéfice du Pass'Local à un nombre de personnes supérieur aux engagements indiqués au paragraphe précédent. Dans ce cas, l'Entreprise facturera chaque Pass'Local délivré au-delà du nombre sur lequel la Collectivité s'est engagée au prix de 163,90 € HT 2012 : les Pass'Local facturés dans ces conditions seront déclarés au STIF au titre des recettes collectées.

Sur demande de la Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux, l'Entreprise perçoit le montant dédié aux Pass'Local supplémentaires directement auprès des communes membres ou institutions émanant d'elles (type CCAS) distributrice du Pass'Local. Elles recevront une facture tenant compte du nombre de Pass'Local supplémentaires distribués par chacune.

Poursuite éventuelle et financement du dispositif Pass'Local à partir de 2013.

La Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux doit s'accorder avec l'Entreprise sur la méthode de détermination de la mobilité moyenne des bénéficiaires du dispositif Pass'Local (notée MPL et

exprimée en nombre de voyages par an sur le réseau objet de la présente convention), cette méthode s'appuyant sur le recensement des validations issues des coupons de circulation constatées pendant une/des périodes à préciser au cours du premier quadrimestre 2012. La Collectivité communiquera au STIF la valeur de MPL avant le 1er juillet 2012.

La Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux informera le STIF et l'Entreprise avant le 1er juillet 2012 de son choix quant à la suite qu'elle souhaite donner au dispositif Pass'Local à partir du 1er janvier 2013 :

- poursuite du dispositif Pass'Local (en précisant le nombre de bénéficiaires annuel sur lequel la collectivité s'engage, ce nombre étant impérativement égal ou inférieur à l'engagement pris pour 2012).
 - ou remplacement de ce dispositif par la distribution de tickets t+ ou d'un autre titre (en précisant le nombre de titres que la collectivité s'engage à distribuer annuellement);
 - ou arrêt du dispositif sans solution de remplacement.
- *Si le choix retenu par une collectivité est la poursuite du dispositif Pass'Local,*

La dépense prévisionnelle correspondant à son engagement sera calculée comme suit :

M_{PL}

X

Nombre de bénéficiaires annuel sur laquelle la collectivité s'est engagée

X

Prix du ticket t+ plein tarif en carnet

Un avenant sera signé entre les parties afin d'acter l'engagement de la collectivité sur le nombre de bénéficiaires annuel du Pass'Local et,

- de diminuer la participation financière de la collectivité du montant de la dépense prévisionnelle correspondant à son engagement (si la dépense prévisionnelle est inférieure à la participation financière) ;
- d'annuler la participation financière de la collectivité (si la dépense prévisionnelle est égale ou supérieure à la participation financière).

L'Entreprise établira une facture par trimestre, faisant état du nombre de validations réalisées avec un coupon de circulation Pass'Local sur le réseau objet de la présente convention, chaque validation étant valorisée au prix du ticket t+ plein tarif en carnet et les validations facturées étant partagées entre les collectivités de Mareuil-lès-Meaux, Meaux et Villenoy au prorata du nombre de bénéficiaires dépendant de l'une et l'autre collectivité.

- *Si le choix retenu par une collectivité est le remplacement du dispositif Pass'Local par la distribution de tickets t+ ou d'un autre titre,*

Compte tenu du nombre de titres que la collectivité s'engage à distribuer annuellement, le STIF établira une estimation de l'impact prévisionnel de cet engagement sur les recettes de l'Entreprise.

Un avenant sera signé entre les parties afin d'acter l'engagement de la collectivité sur le nombre de titres distribués annuellement et,

- de diminuer la participation financière de la collectivité du montant de l'impact prévisionnel correspondant à son engagement (si l'impact prévisionnel est inférieur à la participation financière) ;

- d'annuler la participation financière de la collectivité (l'impact prévisionnel est égal ou supérieur à la participation financière).
- *Si le choix retenu par une collectivité est l'arrêt du dispositif Pass'Local sans solution de remplacement ou si une collectivité n'informe pas le STIF et l'Entreprise de son choix quant à la suite à donner à ce dispositif,*

La collectivité n'aura pas la faculté d'accorder le droit de circuler après le 31/12/2012 sur le réseau objet de la présente convention avec un coupon Pass'Local.

L'article 10 de la convention, relatif à l'engagement financier des Parties, est modifié comme suit :

Article 10-1 : Principes Généraux

Le Contrat d'exploitation de type 2 est constitué du nouveau service de référence arrêté entre le STIF et l'Entreprise décrit en **Annexe B.2** du présent avenant.

Les principes de la rémunération de ce service de référence sont destinés à :

- Couvrir l'ensemble des charges de service public imposées par le STIF ;
- Couvrir l'ensemble des compléments de service financés par les Collectivités conformément à l'article 9 du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, modifié par l'article 22-I du décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France;
- Prévoir, conformément aux dispositions du Règlement européen n°1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par Route, un bénéfice raisonnable pour l'Entreprise.

Le coût total du service de référence est fixé annuellement selon les termes du tableau ci-dessous

(k€ HT constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	9 585	9 575	9 518	9 544	9 537	9 520

Article 10-2 : Engagement financier du STIF

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, le STIF versera aux Entreprises, hors recettes annexes directement perçues par les entreprises une contribution financière annuelle fixée à :

(k€ HT constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contributions financières	7 941	7 940	7 895	7 907	7 890	7 868

Article 10-3 : Engagements financiers de la Collectivité

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, la Collectivité versera à l'Entreprise une participation financière forfaitaire annuelle actualisable dont les montants sont définis ci-dessous :

(k€ HT constants) *	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux (valeur 2008)	266	266	255	255	254	254

* (TVA en sus au taux en vigueur au moment du fait générateur)

En année pleine, cette participation est payable par avance chaque trimestre (la date d'exigibilité de la facture étant le 1er jour du premier mois du trimestre). Elle sera indexée chaque année selon la formule prévue à **l'Annexe B.5** modifiée par le présent avenant.

Pour l'année 2011 et à compter de la mise en place de la modification du service de référence, le montant de la participation de la Collectivité est calculé selon la règle du prorata temporis.

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant. Elles annulent et remplacent les annexes adoptées lors de l'approbation initiale de la convention partenariale susvisée.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe B.2
- Annexe B 5
- Annexe B7 et B7 bis

Article 2. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 12 novembre 2011 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en exemplaires, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
La Directrice générale

Pour la Communauté d'Agglomération du
Pays de Meaux,
Le Président

Sophie MOUGARD

Pour l'Entreprise Marne et Morin
Le Président

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0953

Séance du 7 décembre 2011



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°3 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 ET AVENANT N°2 A LA CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU LE PARISIS

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

- VU** le code des transports (partie législative);
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs;
- VU** la délibération n°2010/0742 du 8 décembre 2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et les cars LACROIX, et la convention partenariale entre le STIF, la communauté d'Agglomération du Parisis et les cars LACROIX;
- VU** Les délibérations n° 2011/0073 du 9 février 2011 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF et les Cars Lacroix, n° 2011/0610 du 6 juillet 2011 approuvant l'avenant n° 2 au contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF et les Cars Lacroix, et l'avenant n°1 à la convention partenariale entre le STIF, la Communauté d'Agglomération du Parisis et les Cars Lacroix
- VU** le rapport n°2011/0938 à 2011/0970;
- VU** l'avis de la Commission de l'offre de transport du 1^{er} décembre 2011 et l'avis de la commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n° 3 au contrat d'exploitation de type 2 pour le Réseau du Parisis joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société des Cars LACROIX

ARTICLE 3 : d'approuver l'avenant n° 2 à la convention partenariale pour le réseau du Parisis joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes;

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant à la convention partenariale et ses annexes avec la Communauté d'Agglomération du Parisis et la société des cars LACROIX;

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 notamment de la mise en jour du plan régional de transport.

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


Jean-Paul HUCHON



**AVENANT N°3
au
CONTRAT DE TYPE II
LE PARISIS- 002 013**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 5 octobre 2011

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La Société des CARS LACROIX, société par actions simplifiées (SAS) au capital de 558 600€ (cinq cent cinquante huit mille six cent euros), inscrite au RCS de Pontoise (N° SIREN 780 053 898 et N° SIRET 780053 898 000 42, dont le siège est situé 53/55 Chaussée Jules César, 95250 BEAUCHAMP, représentée par sa Directrice, Mademoiselle Anaëlle PENVEN, dûment habilitée à cet effet,

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Le Parisis le 8 décembre 2010

Le conseil du STIF a ensuite validé :

-l'avenant N°1 au contrat voté le 9 février 2011, ayant trait à la prévention et à la politique de la ville.

-l'avenant N°2 au contrat voté 6 juillet 2011, ayant trait à la mise en place d'un pass local

Afin de prendre en compte les évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent :

- L'extension du fonctionnement de la ligne 30-10 (Beauchamp-Taverny) fonctionnant précédemment du lundi au samedi, au dimanche, à la demande de la commune de Taverny.
- L'intégration de la contribution financière de la commune de Taverny, non signataire de la convention partenariale initiale.

La date de mise en service est le: **01/01/2012**

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT:

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 3 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise



**AVENANT N°2
à la
Convention Partenariale du Réseau
Le Parisis– 002 013**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 décembre 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Communauté d'Agglomération Le Parisis qui conformément à l'article 3 de l'Arrêté Préfectoral A10-622-BRCT du 25 octobre 2010, se substitue à tous les droits et obligations de la Communauté de Communes du Parisis, et dont le siège est situé 271 Chaussée Jules César 95 250 Beauchamp, représentée par son Président, Monsieur Raymond Lavaud, autorisé à signer la présente par délibération en date du 7 novembre 2011,

Ci après dénommée «la Communauté d'Agglomération»,

d'une deuxième part,

Et

La commune de Taverny, hôtel de Ville, 2 place Charles de Gaulle, 95 155 Taverny cedex, représentée par son Maire, Monsieur Maurice Boscavert, autorisé à signer la présente par délibération en date du 2 décembre 2011,

d'une troisième part,

et ci-après ensemble dénommées les collectivités

ET

La Société CARS LACROIX, société par Actions Simplifiées (SAS) au capital de 558 600 € (cinq cent cinquante huit mille six cent euros), inscrite au RCS de Pontoise (N° SIREN 780 053 898 et N° SIRET 780053 898 000 42, dont le siège est situé 53/55 Chaussée Jules César 95 250 BEAUCHAMP, représentée par sa Directrice, Mademoiselle Anaëlle PENVEN, dûment habilitée à cet effet,

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une quatrième part,

Le STIF, les Collectivités et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement par « les Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé la convention partenariale du réseau Le Parisis le 8 décembre 2010 ainsi que le contrat d'exploitation de type 2.

Le conseil du STIF a ensuite validé l'avenant N°1 à la convention Partenariale voté le 6 juillet 2011, ayant trait à la distribution et au financement d'un pass local.

Afin de prendre en compte les évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisée.

Ces modifications concernent:

- L'extension du fonctionnement de la ligne 30-10 (Beauchamp-Taverny) fonctionnant précédemment du lundi au samedi, au dimanche, à la demande de la commune de Taverny.
- l'intégration de la commune de Taverny à la Convention Partenariale du Réseau le Parisis, en fonction des termes exposés ci après dans le présent avenant à la convention.

La date de mise en service est le: **01/01/2012**

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT:

Article 1 : Objet

Le présent avenant a pour objet d'élargir la *Convention partenariale du réseau « le Parisis », entre Le STIF, La Communauté d'Agglomération du Parisis et l'entreprise « Cars Lacroix » à la Commune de Taverny, dans les conditions exposées aux articles suivants du présent avenant.*

Article 2 :

L'article 3 de la convention relatif à la composition du réseau et à l'offre de référence : « Réseau / lignes entrant dans le champ d'application de la convention- Offre de référence » est modifié comme suit :

L'ensemble des lignes composant le périmètre du réseau pour lesquelles les collectivités, intervient financièrement est défini en Annexe B.1 modifiée en conséquence et jointe en annexe,

L'intervention financière de chacune des collectivités est détaillée ci-dessous:

Les lignes pour lesquelles la Communauté d'Agglomération du Parisis, intervient financièrement sont les suivantes :

Code STIF	Origine -	Destination-
030 030 005	Montigny les Cormeilles (gare)	Cormeilles en Parisis (gare)
030 030 007	Herblay	Herblay
030 030 009	Beauchamp	Beauchamp
030 030 012	Cormeilles en Parisis	Cormeilles en Parisis
030 030 021	Cormeilles en Parisis	Cormeilles en Parisis
030 030 038	Montigny les Cormeilles	Cormeilles en Parisis
030 030 019	Sartrouville (gare)	Cormeilles en Parisis
030 030 046	Cormeilles en Parisis	Cormeilles en Parisis

La ligne pour laquelle la Commune de Taverny intervient financièrement est la suivante :

Code STIF	Origine -	Destination-
030 030 010	Beauchamp	Taverny

Etant précisé que la Commune de Taverny intervient financièrement sur la ligne 030 030 010 Beauchamp-Taverny uniquement au titre du fonctionnement le dimanche instauré à sa demande.

Article 3 :

L'article 9.2 de la convention relatif au « recours à la procédure d'avenants - cas particuliers » est modifié comme suit :

Les annexes susceptibles d'être modifiées par simple accord entre les parties, sans qu'il soit nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale sont :

- Annexe A1 : synthèse des modifications
- Annexe B2 : service de référence. Cette annexe sera modifiée par simple courrier uniquement dans le cas où la participation financière de la collectivité n'a pas subi d'évolution.
- Annexe B4 : SDA
- Annexe B6 : Liste des biens mis à disposition par la collectivité
- Annexe B7 : Livrée des véhicules.

Article 4 :

L'article 10 « Engagements financiers des parties » est modifié comme suit :

Article 10-1 de la convention « principes généraux »:

Le coût total du service de référence d'origine est fixé annuellement :

K€ constants 2008	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Charges d'exploitation	6 399	6 460	6 472	6 478	6 481	6 483

Aux stipulations antérieures s'ajoute le coût du fonctionnement du dimanche de la ligne 030 030 010 Beauchamp-Taverny qui s'élève annuellement à **18 000€ HT** (valeur 2008)

« Le coût total du nouveau service de référence intégrant le fonctionnement le dimanche de la ligne 030 030 010 est modifié à partir de 2012 et fixé annuellement comme détaillé dans le tableau ci-dessous» (en euros HT Valeur 2008)

K€ constants 2008	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Charges d'exploitation		6478	6490	6496	6499	6501

L'article 10-2 de la convention relatif aux engagements financiers du STIF est inchangé (Mais rappelé ci-dessous), le coût supplémentaire étant entièrement pris en charge par la commune de Taverny.

«Pour la réalisation du nouveau service de référence intégrant le fonctionnement le dimanche de la ligne 030 030 010, le STIF versera à l'entreprise, hors recettes annexes directement perçues par l'entreprise, la contribution annuelle suivante:

K€ constants 2008	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Total contribution STIF		5146	5166	5180	5181	5182

L'article 10-3 de la convention, relatif «aux engagements financiers des collectivités»,
est modifié comme suit:

Rappel :

La contribution de la collectivité pour le service de référence initial est fixée annuellement à :

K€ constants 2008	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Total contribution des Collectivités -CA Parisis	899	909	909	909	909	909

L'avenant N°1 à la convention partenariale, relatif à la distribution et au financement d'un pass local a modifié la contribution annuelle de la collectivité pour le service de référence initial comme rappelé ci-dessous :

K€ constants 2008	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Total contribution des Collectivités-CA Parisis	894.542	891.17	891.17	891.17	891.17	891.17

««Pour la réalisation du nouveau service de référence intégrant le fonctionnement du dimanche de la ligne 030 030 010, les collectivités verseront à l'entreprise Cars Lacroix, à partir de 2012 la participation annuelle suivante détaillée dans le tableau ci-dessous et exprimée en euros HT (valeur 2008) :

K€ constants 2008	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Total contribution des Collectivités (CA Le Parisis + Taverny)		907,17	907,17	907,17	907,17	907,17

Contribution détaillée comme suit par collectivité en euros HT valeur 2008

k€constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Total contribution CA Le Parisis	894,542	891,17	891,17	891,17	891,17	891,17
Total contribution Taverny		16	16	16	16	16

En année pleine, ces participations sont payables sous forme d'acompte par avance chaque trimestre (la date d'exigibilité de l'acompte étant le premier jour du premier mois du trimestre).

La participation de la communauté d'Agglomération et de la commune sera indexée chaque année selon la formule prévue à l'annexe B5 de la présente convention. La facture d'actualisation annuelle sera émise avant le 31 décembre de chaque année sous réserve de la parution des indices.

Pour la première année d'exploitation, le montant de la participation est calculé selon la règle du prorata temporis.

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes adoptées lors de l'approbation initiale de la convention partenariale susvisée et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont:

- Annexe B.1 Liste des lignes
- Annexe B.2 Service de référence

Article 4. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période allant du 1^{er} janvier 2012 au 31 décembre 2016.

Article 5.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 3 exemplaires, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
La Directrice générale

Pour l'Entreprise (CARS LACROIX)
La Directrice

Madame Sophie MOUGARD

Mademoiselle Anaëlle Penven

Pour la Communauté d'Agglomération
Le Parisis
Le Président

Pour la Commune de TAVERNY
Le Maire

Monsieur Raymond Lavaud

Monsieur Maurice Boscavert

Délibération n° 2011/0954
Séance du 7 décembre 2011



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°3 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
ET
AVENANT N°2 A LA CONVENTION PARTENARIALE
RESEAU PEPS

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

- Vu** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0746 du 08/12/2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF, les Sociétés Autocars de Marne la Vallée, Europe Autocars et Transports Marne et Morin et la convention partenariale entre le STIF, le syndicat de transports des secteurs 3 et 4 de Marne la Vallée et communes environnantes, le Conseil Général de Seine-et-Marne et les Sociétés Autocars de Marne la Vallée, Europe Autocars et Transports Marne et Morin ;
- VU** la délibération n° 2011/0073 du 09/02/2011 approuvant les avenants aux contrats de type 2 portant sur la présence humaine.
- VU** la délibération n° 2011/0795 du 05/10/2011 approuvant l'avenant n°2 au CT2 Peps et l'avenant n°1 à la convention partenariale du réseau Peps.
- VU** les rapports n° 2011/0938 à 2011/0970 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 01/12/2011 et de la Commission économique et tarifaire du 02/12/2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°3 au contrat d'exploitation de type 2 et d'approuver l'avenant n°2 à la convention partenariale pour le réseau PEPS joints à la présente délibération.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer lesdits avenants avec le syndicat de transports des secteurs 3 et 4 de Marne la Vallée et communes environnantes, le Conseil Général de Seine-et-Marne et les Sociétés Autocars de Marne la Vallée, Europe Autocars et Transports Marne et Morin.

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

Jean-Paul HUCHON

AVENANT N°3 AU CONTRAT DE TYPE 2 DU RESEAU PEP'S

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif dont le siège social est situé au 39bis-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par sa Directrice Générale Mme **Sophie Mougard** autorisée à signer la présente par délibération du Conseil d'Administration en date du 7 décembre 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La société **LES AUTOCARS DE MARNE LA VALLEE**, société par actions simplifiée au capital de 4.601.610 €, dont le siège social se trouve à LAGNY SUR MARNE (77400), 21-23, rue Jacquard, immatriculée au 2 Registre du commerce et des sociétés de Meaux sous le numéro 334 571 379 et représentée par Monsieur Thierry VARIN, agissant en qualité de Président,

La société **CENTRE DE RESERVATION EUROPE AUTOCAR**, société par action simplifiée au capital de 193.980 Euros, dont le siège social se trouve à Lagny sur Marne (77400), 23-25 rue Jacquard, immatriculée au Registre du commerce et des sociétés de Meaux sous le numéro 745 550 913 et représentée par Monsieur Thierry VARIN, agissant en qualité de Président,

La société **TRANSPORTS MARNE ET MORIN**, société par actions simplifiée unipersonnelle au capital de 5.027.106 €, dont le siège social se trouve à MEAUX (77100), 34-36, rue Paul Barenne, immatriculée au Registre du commerce et des sociétés de Meaux sous le numéro 419 280 151 et représentée par Monsieur Jean-Marc BERNINI, agissant en qualité de Président,

Ensemble ci-après dénommées « l'Entreprise »,

d'autre part,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement par « les Parties ».

Préambule

Le Contrat d'exploitation de type 2 et la convention partenariale du réseau Pep's ont été approuvés par le conseil d'administration du STIF en date du 8 décembre 2010 (délibération n° 2010/0746).

Lors des négociations de la convention partenariale précitée, il est apparu que des titres locaux étaient distribués sur le réseau par le Syndicat. Celui-ci souhaite les remplacer par le dispositif Pass'Local. La création d'un tel dispositif nécessite de passer des avenants afin de modifier la convention partenariale et le contrat de type 2.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

Un article 23-7 est ajouté au contrat :

«

Article 23 - 7 Le Pass'Local

Le Pass'Local associé au réseau objet du présent contrat est un titre de transport nominatif valable un an calendaire sur le périmètre des lignes du réseau (lignes à tarification spéciale exclues) exploitées par le(s) transporteur(s) lié(s) par une convention partenariale à la/les collectivité(s) qui le délivre.

Le Pass'Local est fondé sur le ticket t+ en carnet plein-tarif, il représente une réserve illimitée de tickets utilisable uniquement par son titulaire dans les conditions fixées au paragraphe précédent.

L'usage du Pass'Local est licite sur le réseau objet du présent contrat en 2012 et, le cas échéant, jusqu'à la fin du présent contrat si une collectivité au moins exprime en 2012 le souhait de pouvoir accorder le droit de circuler sur le réseau objet du présent contrat avec un coupon de circulation Pass'Local après le 31/12/2012.

Le Pass'Local permet notamment aux collectivités de proposer à certaines catégories de voyageurs qu'elles auront préalablement définies, avec ou sans participation financière du bénéficiaire, un titre de transport utilisable localement.

Le Pass'Local est constitué d'une carte personnalisée accompagnée d'un coupon de circulation local permettant de valider le titre au début de chaque trajet tel que décrit à l'article 21-3. Le coupon précise l'année calendaire de validité du titre.

Les modalités relatives à la gestion et au financement du Pass'Local sont détaillées dans la convention partenariale liant le STIF, l'Entreprise et la Collectivité et annexée au présent contrat.

*** Prise en compte du Pass Local dans les recettes en 2012.**

Si le nombre de coupons de circulation Pass'Local pour 2012 délivrés aux bénéficiaires désignés par une collectivité est supérieur au nombre de bénéficiaires sur lequel la collectivité s'est engagée pour 2012, les coupons en surplus du seuil d'engagement sont comptés lors de la détermination des recettes de trafic (Article 50.1 - Modalités de détermination des recettes de trafic) au prix de 163,90 € HT 2012 par unité.

*** Prise en compte du Pass Local dans les recettes à compter de 2013.**

Dans l'hypothèse où une collectivité au moins exprime en 2012 le souhait de pouvoir accorder le droit de circuler sur le réseau objet du présent contrat avec un coupon de circulation Pass'Local après le 31/12/2012, les validations de ces coupons de circulation sont assimilées à des premières validations de ticket t+ carnet plein tarif lors de la détermination des recettes de trafic (Article 50.1 - Modalités de détermination des recettes de trafic). La facturation fera apparaître le détail des validations : ticket t+ carnet plein tarif, coupon de circulation local.

Article 2.

L'article 56 du contrat est modifié comme suit :

«

Article 56 - Recettes directes au titre du ticket t+

L'Entreprise peut vendre des tickets t+. Le produit de la vente par l'Entreprise à travers son réseau de vente défini à l'Article 23-1 - du présent contrat constitue ses recettes de vente ticket t+.

En particulier, à compter de 2013, les recettes de vente du Pass'Local, défini à l'Article 23-7, sont déterminées sur la base du prix du ticket t+ en carnet plein-tarif et des validations déclarées par l'Entreprise. Ces recettes sont prises en compte dans le calcul de l'intéressement à la vente décrit à l'article 58.

Les recettes obtenues par l'Entreprise après répartition entre entreprises de transport des recettes des ventes de ticket t+ en carnet (plein tarif et demi-tarif) constituent ses recettes directes.

Les recettes directes de l'Entreprise sont calculées à partir du nombre de validations divisé par 0,98 pour tenir compte du stock mort sur le ticket t+. »

Article 3. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2012 et le 31 décembre 2016.

Article 4.

Toutes les clauses du contrat susvisé, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

SIGNATAIRES
SIGNATAIRES

Établie en 3 exemplaires originaux.
Fait à Paris, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
La Directrice générale,

Sophie MOUGARD

Pour la société Autocars de
Marne la Vallée,
Le Président,

Thierry VARIN

Pour la société Centre de Réservation Europe Autocars,
Le Président,

Thierry VARIN

Pour la société Transports Marne et Morin,
Le Président,

Jean-Marc BERNINI

**AVENANT N°2 A LA
CONVENTION PARTENARIALE STIF / COLLECTIVITES /
ENTREPRISE DANS LE CADRE DE LA CONCLUSION DU CONTRAT
D'EXPLOITATION DE TYPE 2 DU RESEAU PEP'S**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif dont le siège social est situé au 39bis-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par sa Directrice Générale Mme **Sophie Mougard** autorisée à signer la présente par délibération du Conseil d'Administration en date du [...]

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

Le Syndicat Intercommunal des Transports des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée et des communes environnantes, Etablissement public de coopération intercommunale, dont le siège est situé au 1 rue du Champ Pillard, 77400 Saint-Thibault-des-Vignes, représentée par son Président M. Olivier Bourjot, autorisé à signer la présente par délibération en date du [...]

Ci après dénommé le « Syndicat »,

d'une deuxième part,

ET

Le Conseil Général de Seine-et-Marne, domicilié à l'Hôtel du Département, 77010 Melun Cedex représentée par son Président, autorisé à signer la présente par la décision en date du [...]

Ci-après dénommé le « Département »,

d'une troisième part,

Ensemble ci-après dénommées « les Collectivités »,

ET

La société **LES AUTOCARS DE MARNE LA VALLEE**, société par actions simplifiée au capital de 4.601.610 €, dont le siège social se trouve à LAGNY SUR MARNE (77400), 21-23, rue Jacquard, immatriculée au 2

Registre du commerce et des sociétés de Meaux sous le numéro 334 571 379 et représentée par Monsieur Thierry VARIN, agissant en qualité de Président,

ET

La société **CENTRE DE RESERVATION EUROPE AUTOCAR**, société par action simplifiée au capital de 193.980 Euros, dont le siège social se trouve à Lagny sur Marne (77400), 23-25 rue Jacquard, immatriculée au Registre du commerce et des sociétés de Meaux sous le numéro 745 550 913 et représentée par Monsieur Thierry VARIN, agissant en qualité de Président,

ET

La société **TRANSPORTS MARNE ET MORIN**, société par actions simplifiée unipersonnelle au capital de 5.027.106 €, dont le siège social se trouve à MEAUX (77100), 34-36, rue Paul Barenne, immatriculée au Registre du commerce et des sociétés de Meaux sous le numéro 419 280 151 et représentée par Monsieur Jean-Marc BERNINI, agissant en qualité de Président,

Ensemble ci-après dénommées « l'Entreprise »,

d'une quatrième part,

Le STIF, les Collectivités et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement par « les Parties ».

Préambule

Le Contrat d'exploitation de type 2 et la convention partenariale du réseau Pep's ont été approuvés par le conseil d'administration du STIF en date du 8 décembre 2010 (délibération n° 2010/0746).

Lors des négociations de la convention partenariale précitée, il est apparu que des titres locaux étaient distribués sur le réseau par le Syndicat. Celui-ci souhaite les remplacer par le dispositif Pass'Local. La création d'un tel dispositif nécessite de passer des avenants afin de modifier la convention partenariale et le contrat de type 2.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

L'article 10.4 est remplacé comme suit :

« Article 10.4 - Aides au transport accordées par les collectivités : Substitution du titre « Fuschia » par « Pass'Local »

Par dérogation, l'acceptation de l'usage des titres locaux ne faisant pas partie de la gamme tarifaire francilienne, distribués pour faciliter l'accès aux transports collectifs locaux à certains publics, a été prolongée jusqu'au 31/12/2011. Après cette échéance ils ne seront plus valides.

A compter du 1^{er} janvier 2012, les Collectivités souhaitant apporter une aide au transport à certains de leurs administrés pourront, soit délivrer ou faire délivrer des titres de transport choisis dans la gamme tarifaire francilienne, soit distribuer des aides financières pour l'achat de titres de transport. En outre, il leur est recommandé d'orienter vers les titres régionaux à caractère social (notamment la carte Rubis ou le forfait Gratuité Transport) les personnes satisfaisant aux conditions d'accès appropriées et de les assister pour obtenir ces titres.

En particulier, le Syndicat Intercommunal des Transports des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée et des communes environnantes a choisi, pour l'année 2012, et après avis des CCAS concernés de substituer aux titres locaux antérieurs la délivrance du Pass'Local tel qu'il est défini dans le contrat d'exploitation (article 23-7), sous réserve du respect par les bénéficiaires des éventuelles conditions du droit d'usage, cette possibilité n'impliquant pas de participation financière du STIF. »

Article 2.

L'article 10.6 est ajouté à la convention partenariale :

« Article 10.6 - Distribution et financement du Pass'Local

Le Syndicat définit ses propres critères caractérisant les personnes pouvant obtenir un Pass'Local. Le Syndicat instruit les demandes, identifie les personnes

pouvant bénéficier du Pass'Local et détermine la période sur laquelle ce droit leur est accordé, période exprimée en année(s) calendaires(s).

Le Syndicat et l'Entreprise se sont accordés dans les termes suivants :

- l'organisation de la distribution des cartes nominatives et des coupons de circulation aux communes membres du Syndicat ou institutions émanant d'elles (type CCAS), et sur leur demande, relève de l'Entreprise;
- la distribution aux usagers est du ressort des CCAS.

Les coûts de fabrication des cartes nominatives et des coupons de circulation sont financés par l'Entreprise et refacturés aux communes membres du Syndicat ou institutions émanant d'elles (type CCAS).

Le coût du support de la carte sera refacturé uniquement en cas de première édition ou de perte/vol de carte.

En cas de renouvellement du Pass local en 2013, seul le coupon sera refacturé.

Il revient au Syndicat et à l'Entreprise de s'accorder sur le visuel du Pass Local Réseau Pep's.

*** Financement du dispositif Pass'Local en 2012.**

Le Syndicat s'engage à accorder en 2012 le bénéfice du Pass'Local à 110 personnes. Ce titre est valorisé aux prix unitaires de 163,60 € HT pour couvrir le coût de la mobilité et 9 € HT pour couvrir les frais de fabrication du support et du coupon magnétique.

Sur demande du Syndicat, l'Entreprise facture directement aux communes membres ou institutions émanant d'elles (type CCAS) le nombre de Pass'Local que ces dernières distribuent, sur la base des prix unitaires ci-dessus fixés (mobilité et fabrication).

Pour mémoire, en 2010, l'Entreprise a facturé :

- 12 750 euros TTC au CCAS de Lagny sur Marne pour 85 titres locaux distribués
- 1 500 euros TTC à la commune de Coupvray pour 10 titres locaux distribués
- 1 200 euros TTC à la commune de Thorigny pour 8 titres locaux distribués
- 450 euros TTC à la commune de Dampmart pour 3 titres locaux distribués
- 150 euros TTC à la commune de Montevrain pour 1 titre local distribué

Le Syndicat se réserve le droit, en accord avec les CCAS concernés, d'autoriser le bénéfice du Pass'Local au-delà du plafond de son engagement à hauteur de 110 Pass'Local distribués. Auquel cas, l'Entreprise facturera chaque Pass'Local délivré au-delà de ce nombre aux entités émettrices et aux prix unitaires définis ci-haut (mobilité et fabrication)

L'Entreprise déclarera l'intégralité des recettes Pass'Local ainsi générées (110 et au delà) dans les recettes globales collectés du réseau dans la facture annuelle CT2 2012.

*** Poursuite éventuelle et financement du dispositif Pass'Local à partir de 2013.**

Le Syndicat doit s'accorder avec l'Entreprise sur la méthode de détermination de la mobilité moyenne des bénéficiaires du dispositif Pass'Local (notée M_{PL} et exprimée en nombre de voyages par an sur le réseau objet de la présente convention), cette méthode s'appuyant sur le recensement des validations issues des coupons de circulation constatées pendant une/des périodes à préciser au cours du premier quadrimestre 2012. Sur cette base, l'Entreprise communiquera au Syndicat et au STIF la valeur de M_{PL} avant le 1^{er} juillet 2012, ainsi que les justificatifs correspondants à la détermination de cette valeur.

Le Syndicat informera le STIF et l'Entreprise avant le 1^{er} juillet 2012 de son choix quant à la suite qu'il souhaite donner au dispositif Pass'Local à partir du 1^{er} janvier 2013 :

- poursuite du dispositif Pass'Local (en précisant le nombre de bénéficiaires annuel sur lequel le Syndicat s'engage, ce nombre étant impérativement égal ou inférieur à l'engagement pris pour 2012) ,
- ou remplacement de ce dispositif par la distribution de tickets t+ ou d'un autre titre (en précisant le nombre de titres que le Syndicat s'engage à distribuer annuellement);
- ou arrêt du dispositif sans solution de remplacement.

➤ Si le choix retenu par le Syndicat est la poursuite du dispositif Pass'Local,

La dépense prévisionnelle correspondant à son engagement par le biais des CCAS, sera calculée comme suit :

$$\frac{M_{PL}}{X} \times \text{Nombre de bénéficiaires annuel sur laquelle le Syndicat s'est engagée} \times \text{Prix du ticket t+ plein tarif en carnet}$$

Un avenant sera signé entre les parties afin d'acter l'engagement du Syndicat sur le nombre de bénéficiaires annuel du Pass'Local ainsi que les modalités suivantes,

- de transformer la participation forfaitaire Pass'Local des entités distributrices en prévision de recettes dont le montant sera égal à la dépense prévisionnelle sur laquelle le Syndicat s'engagera à partir de 2013. La participation forfaitaire du Syndicat au fonctionnement du réseau, de même que les contributions du STIF, ne seront pas affectées par cette évolution.
- L'Entreprise établira à l'encontre des collectivités composant le Syndicat ou institutions émanantes d'elles (type CCAS) distributrices de ce titre une facture annuelle couvrant le coût de fabrication des nouveaux supports et coupons annuels aux conditions de prix définies ci-haut (9 € HT / unité).

En cas de renouvellement du Pass local en 2013, seul le coupon sera refacturé.

- L'Entreprise établira à l'encontre des collectivités composant le Syndicat ou institutions émanantes d'elles (type CCAS) distributrice de ce titre, une facture par trimestre calculée de la manière suivante : $(VT / NrTPL) \times NrDPL \times PTPTC$ où :

- * VT = Validations Totales Pass'Local du trimestre sur le réseau
- * NrTPL = Nombre Total des Pass'Local distribué sur le réseau
- * Nr TPL = Nombre Pass'Local distribué par l'entité facturée
- * PTPTC = Prix Ticket T+ Plein Tarif en Carnet.

- L'Entreprise déclarera l'intégralité des recettes Pass'Local ainsi générées avec les recettes globales collectés dans la facture annuelle CT2.

- -Si le choix retenu par le Syndicat est le remplacement du dispositif Pass'Local par la distribution de tickets t+ ou d'un autre titre,

Compte tenu du nombre de titres que le Syndicat s'engage à distribuer annuellement, le STIF établira une estimation de l'impact prévisionnel de cet engagement sur les recettes de l'Entreprise.

Un avenant sera signé entre les parties afin d'acter l'engagement du Syndicat sur le nombre de titres distribués annuellement et de transformer la participation forfaitaire Pass'Local des entités distributrices en prévision de recettes dont le montant sera égal à la dépense prévisionnelle sur laquelle le Syndicat s'engagera à partir de 2013. La participation forfaitaire du Syndicat au fonctionnement du réseau, de même que les contributions du STIF, ne seront pas affectées par cette évolution.

- Si le choix retenu par le Syndicat est l'arrêt du dispositif Pass'Local sans solution de remplacement ou si le Syndicat n'informe pas le STIF et l'Entreprise de son choix quant à la suite à donner à ce dispositif,

Le Syndicat et les CCAS n'auront pas la faculté d'accorder le droit de circuler après le 31/12/2012 sur le réseau objet de la présente convention avec un coupon Pass'Local. »

Article 3. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification à la dernière des parties prenantes qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2012 et le 31 décembre 2016.

Article 4.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

SIGNATAIRES

Établie en 5 exemplaires originaux.
Fait à Paris, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
La Directrice générale,

Sophie MOUGARD

Pour le SIT secteurs 3 et 4 de
Marne la Vallée,
Le Président,

Pour le Département
de Seine-et-Marne,
Le Président,

Olivier BOURJOT

Pour la société Autocars de Marne la Vallée,
Le Président,

Vincent EBLE

Thierry VARIN

Pour la société Centre de Réservation Europe Autocars
Le Président,

Thierry VARIN

Pour la société Transports Marne et Morin
Le Président,

Jean-Marc BERNINI



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°4 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU Plaine de Versailles

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

- Vu** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0748 du 08/12/2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Veolia Ecquevilly, Veolia Houdan, CSO, Cars Hourtoule et STAVO ;
- VU** la délibération n°2011/0073 du 09/02/2011 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Veolia Ecquevilly, Veolia Houdan, CSO, Cars Hourtoule et STAVO ;
- VU** la délibération n°2011/0612 du 06/07/2011 approuvant l'avenant n°2 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Veolia Ecquevilly, Veolia Houdan, CSO, Cars Hourtoule et STAVO ;
- VU** la délibération n°2011/0797 du 05/10/2011 approuvant l'avenant n°3 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Veolia Ecquevilly, Veolia Houdan, CSO, Cars Hourtoule et STAVO ;
- VU** le rapport n° 2011/0938 à 2011/0970 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 1^{er} décembre 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°4 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Plaine de Versailles joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec les sociétés Veolia Ecquevilly, Veolia Houdan, CSO, Cars Hourtoule et STAVO.

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

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'JP HUCHON'.

Jean-Paul HUCHON



**AVENANT N°4
au
CONTRAT DE TYPE II
Plaine de Versailles – 002 023**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 1^{er} juin 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

VEOLIA TRANSPORT Etablissement d'Ecquevilly, SA au capital de 293 072 240 € inscrite au RCS de Nanterre (n° SIREN 383 607 090), dont le siège est situé au 169 avenue Georges Clémenceau, 92735 Nanterre Cedex, représentée par délégation par Bernard Bouvrot, en sa qualité de Directeur d'Etablissement.

VEOLIA TRANSPORT Etablissement de HOUDAN, SA au capital de 293 072 240 € inscrite au RCS de Nanterre (n° SIREN 383 607 090), dont le siège est situé au 169 avenue Georges Clémenceau, 92735 Nanterre Cedex, représentée par délégation par Nicolas Verwaerde, en sa qualité de Directeur d'Etablissement.

CSO, SAS au capital de 190 600 € inscrite au RCS de VERSAILLES (n° SIRET 572 045 573 00050), dont le siège est situé au 18 rue de la Senette 78955 Carrières-sous-Poissy, représentée par délégation par Pierre Bonicel, en sa qualité de Directeur.

Cars HOURTOULE, SAS au capital de 700.000 euros, inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 777 344 177 (Siren 77734417700038), dont le siège social est situé Rue Jacques Monod – 78370 Plaisir, représentée par son Président, Monsieur Jean-Sébastien Barrault.

STAVO, SAS au capital de 38.874,50 euros, inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 579 801 234 (Siren 57980123400017), dont le siège social est situé 4, rue de Villepreux – 78450 Chavenay, représentée par son Président, Monsieur Jean-Sébastien Barrault.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Plaine de Versailles le 08/12/2010

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenant n°1 voté le 09/02/2011 , ayant pour objet [la politique d'humanisation]
- avenant n°2 voté le 06/07/2011 , ayant pour objet [une modification d'offre]
- avenant n°3 voté le 05/10/2011 , ayant pour objet [une modification d'offre]

Afin de prendre en compte plusieurs évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau], il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent :

- La modification du plan pluriannuel d'investissement.

Leur date de mise en service est le : 01/01/2012

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

-
- Annexe D2 Programme d'Investissement
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe D5 Etat du parc
-
- Tableau F4 subvention CT2

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 4 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0956
Séance du 7 décembre 2011



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°2 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
ET
AVENANT N°2 A LA CONVENTION PARTENARIALE
RESEAU Poissy Aval

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

- Vu** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0749 du 08/12/2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés CSO et CTVM I et la convention partenariale entre le STIF et les communes de Poissy, Médan, Villennes-sur-Seine, Orgeval et Morainvilliers et le SIVOM du Pincerais et avec les sociétés CSO et CTVM I ;
- VU** la délibération n° 2011/0073 du 09/02/2011 approuvant les avenants aux contrats de type 2 portant sur la présence humaine.
- VU** les rapports n° 2011/0938 à 2011/0970 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 01/12/2011 et de la Commission économique et tarifaire du 02/12/2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n° 2 au contrat d'exploitation de type 2 et l'avenant n°2 à la convention partenariale pour le réseau Poissy Aval joints à la présente délibération ainsi que l'ensemble des annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer lesdits avenants et leurs annexes avec les communes de Poissy, Médan, Villennes-sur-Seine, Orgeval et Morainvilliers et le SIVOM du Pincerais et avec les sociétés CSO et CTVM I.

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


Jean-Paul HUCHON

AVENANT N°2 AU CONTRAT DE TYPE 2 DU RESEAU POISSY AVAL

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 décembre 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

Compagnie des Transports Voyageurs du Mantois Interurbains (CTVMI), société SASU au capital de 3 300 000 €, inscrite au RCS de Versailles B 438 472 185, dont le siège est situé, impasse Sainte Deville 78200 Mantes la Jolie représentée par son Directeur, Monsieur Nicolas RAMBAUD.

d'une deuxième part,

ET

Compagnie des Courriers de Seine et Oise, société SAS au capital de 190 600 €, inscrite au RCS de Versailles B 572 045 573, n° de SIRET : 572 045 573 00050, dont le siège est situé, 18 rue de la senette 78955 Carrières-sous-Poissy, représentée par son Directeur, Monsieur Pierre BONICEL.

d'une troisième part,

Ci-après dénommées « l'Entreprise »,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement par « les Parties ».

Préambule

Le Contrat d'exploitation de type 2 et la convention partenariale du réseau Poissy Aval ont été approuvés par le conseil d'administration du STIF en date du 8 décembre 2010.

Lors des négociations de la convention partenariale précitée, il est apparu que des titres locaux distribués par le SIVOM du Pincerai circulaient sur le réseau.

Le SIVOM souhaite remplacer les titres illégaux par la distribution de tickets t+. La création d'un tel dispositif nécessite de passer des avenants afin de modifier la convention partenariale et certaines annexes circonstanciées du contrat.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

Suite à la distribution de tickets t+ par la collectivité, les annexes circonstanciées de l'entreprise CSO ayant fait l'objet de modification sont jointes au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les précédentes versions.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau

Article 4. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2012 et le 31 décembre 2016.

Article 5.

Toutes les clauses du contrat susvisé, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

SIGNATAIRES

Établie en 3 exemplaires originaux.

Fait à Paris, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
La Directrice générale

Pour l'Entreprise,
Le Directeur de CTVM I

Sophie MOUGARD

Nicolas RAMBAUD

Le Directeur de CSO

Pierre BONICEL

AVENANT N°2

CONVENTION PARTENARIALE STIF / POISSY / VILLENES SUR SEINE / MEDAN ET LE SIVOM DU PINCERAI /CSO DANS LE CADRE DE LA CONCLUSION DU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 DU RESEAU DE POISSY AVAL

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif dont le siège social est situé au 39bis-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par sa Directrice Générale Madame **Sophie Mougard** autorisée à signer la présente par délibération du Conseil d'Administration en date du 7 décembre 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La commune de POISSY, Hôtel de Ville, Place de la République, 78300 POISSY, représentée par son Maire Monsieur **Frédéric Bernard**, autorisé à signer la présente par délibération en date du [...]

d'une deuxième part,

ET

Le syndicat intercommunal à vocation multiple du PINCERAI, 243 rue Maréchal Foch - BP 107 - 78630 ORGEVAL, représenté par sa Présidente Madame **Fabienne DEVEZE**, autorisée à signer la présente par délibération en date du [...]

Ci-après dénommées « les Collectivités »,

d'une troisième part,

La commune de MEDAN, 18, rue de Verdun, 78670 Médan, représentée par son Maire Monsieur **Serge GOBLET**, autorisé à signer la présente par délibération en date du [...]

d'une quatrième part,

La commune de VILLENES-SUR-SEINE, 36 avenue Foch, 78670 Villennes-sur-Seine, représentée par son Maire, Monsieur **François Gourdon**, autorisé à signer la présente par délibération en date du [...]

ET

La Société des Courriers de Seine et Oise, société SAS au capital de 190 600 €, inscrite au RCS de Versailles B 572 045 573, n° de SIRET : 572 045 573 00050, dont le siège est situé, 18 rue de la Senette 78955 Carrières-sous-Poissy, représentée par son Directeur, Monsieur **Pierre BONICEL**.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une cinquième part,

Le STIF, les Collectivités et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement par « les Parties ».

Préambule

Le Contrat d'exploitation de type 2 et la convention partenariale du réseau Poissy Aval ont été approuvés par le conseil d'administration du STIF en date du 8 décembre 2010.

Lors des négociations de la convention partenariale précitée, il est apparu que des titres locaux distribués par le SIVOM du Pincerais circulaient sur le réseau.

Le SIVOM souhaite remplacer les titres illégaux par la distribution de tickets t+. La création d'un tel dispositif nécessite de passer des avenants afin de modifier la convention partenariale et certaines annexes circonstanciées du contrat.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

L'article 10.4 de la convention partenariale est annulé et remplacé :

« Article 10-4 - La distribution de titres de transport

La Collectivité peut délivrer ou faire délivrer des titres de transport choisis dans la gamme tarifaire créée par le STIF.

La collectivité doit orienter préférentiellement les personnes satisfaisant aux conditions d'attribution de la carte Rubis fixées par le Conseil Général et les assister pour obtenir ce titre. »

Article 2.

L'article 10.5 est ajouté à la convention partenariale :

« Article 10-5 - Gestion et financement de la distribution de titres de transport.

Le SIVOM du Pincerais définit ses propres critères caractérisant les personnes pouvant obtenir des tickets t+. Le SIVOM du Pincerais instruit les demandes et fournit aux bénéficiaires les tickets t+.

Chaque année, le SIVOM du Pincerais s'engage à distribuer aux bénéficiaires un minimum de 5 910 tickets t+ achetés auprès de CSO soit 591 carnets.

Compte tenu de la distribution de tickets t+ par le SIVOM du Pincerais, les prévisions de recettes sont augmentées de 7 000 € HT. »

Article 3.

Pour tenir compte de la distribution de tickets t+ par le SIVOM du Pincerais, le montant de 7 000 € HT lié à la l'existence de titres locaux (« Compensations tarifaires collectivité 3 = Orgeval + Morainvilliers ») est retiré de la requête.

Article 4. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2012 et le 31 décembre 2016.

Article 5.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

SIGNATAIRES

Établie en exemplaires originaux.

Fait à Paris, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
La Directrice générale

Madame Sophie MOUGARD

Les Collectivités,

Pour la Commune de Poissy,
Le Maire

Pour la Commune de Medan,
Le Maire

Monsieur Frédéric BERNARD

Pour le SIVOM du Pincerai,
La Présidente

Monsieur Serge GOBLET

Pour CSO,
Le Directeur

Madame Fabienne DEVEZE

Pour la Commune de Villennes-sur-Seine
Le Maire,

Monsieur Pierre Bonicel

Monsieur François GOURDON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0957

Séance du 7 décembre 2011



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°3 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU POISSY AVAL

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

- Vu** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0749 du 08/12/2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés CSO et CTVMI ;
- VU** la délibération n°2011/0073 du 09 février 2011 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés CSO et CTVMI ;
- VU** La délibération n° 2011/0956 du 7 décembre 2011 approuvant l'avenant n° 2 au contrat
- VU** le rapport n° 2011/0938 à 2011/0970 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 1^{er} décembre 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°3 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Poissy Aval joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec les sociétés CSO et CTVMI.

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

Jean-Paul HUCHON



**AVENANT N°3
au
CONTRAT DE TYPE II
Poissy Aval – 002 020**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 1^{er} juin 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La Société des Courriers de Seine et Oise, société SAS au capital de 190 600 €, inscrite au RCS de Versailles B 572 045 573, n° de SIRET : 572 045 573 00050, dont le siège est situé, 18 rue de la Senette 78955 Carrières-sous-Poissy, représentée par son Directeur, Monsieur **Pierre BONICEL**.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Poissy Aval le 08/12/2010

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat:

- avenant n°1 voté le 09/02/2011, ayant pour objet [la politique d'humanisation...]
- avenant n° 2 voté le 07/12/2011, ayant pour objet la distribution de ticket T+ en substitution aux titres locaux.

Afin de prendre en compte plusieurs évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau], il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent :

- le toilettage du plan pluriannuel d'investissement.
- Leur date de mise en service est le : 01/ 01/ 2012

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

-
- Annexe D2 Programme d'Investissement
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe D5 Etat du parc
- Tableau F4 subvention CT2

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 3 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise



SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°1 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
AVENANTS N°1 et N°2 A LA CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU RESALYS

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0750 du 8 décembre 2010 approuvant le contrat de type 2 entre le STIF et l'entreprise Veolia Transport Montesson et la convention partenariale entre le STIF, les communes d'Aigremont, Chambourcy, Fourqueux, Mareil-Marly et Saint-Germain-en-Laye et l'entreprise Veolia Transport Montesson ;
- VU** le rapport n° 2011/0938 à 2011/0970 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 1^{er} décembre 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°1 au contrat de type 2 pour le réseau Résalys joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'approuver les avenants n°1 et 2 à la convention partenariale pour le réseau Résalys joints à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à signer lesdits avenants et leurs annexes avec les communes d'Aigremont, Chambourcy, Fourqueux, Mareil-Marly et Saint-Germain-en-Laye et l'entreprise Veolia Transport Montesson.

ARTICLE 4 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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



Jean-Paul HUCHON

**AVENANT N°1 AU CONTRAT DE TYPE 2 DU RESEAU « RESALYS »
(BASSIN DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE)**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif dont le siège social est situé au 39bis-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par sa Directrice Générale Mme **Sophie Mougard** autorisée à signer la présente par délibération du Conseil d'Administration en date du 7 décembre 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

VEOLIA TRANSPORT Etablissement de Montesson les Rabaux, SA au capital de 195 936 240 € inscrite au RCS de Nanterre (n° SIREN B 383 607 090), dont le siège est situé au 169 avenue Georges Clémenceau 92735 NANTERRE Cedex, représentée par délégation par **Olivier Jilet**, en sa qualité de directeur d'établissement,

d'une deuxième part,

Ci-après dénommés « l'Entreprise »,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement par « les Parties ».

Préambule

Le Contrat d'exploitation de type 2 et la convention partenariale du réseau Résalys ont été approuvés par le conseil d'administration du STIF en date du 8 décembre 2010.

Lors des négociations de la convention partenariale précitée, il est apparu que des titres locaux étaient distribués sur le réseau par les collectivités de Saint-Germain-en-Laye et Chambourcy. Ces collectivités souhaitent les remplacer par le dispositif Pass'Local. La création d'un tel dispositif nécessite de passer des avenants afin de modifier la convention partenariale et le contrat de type 2.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

Un article 23-7 est ajouté au contrat :

«

Article 23 - 7 Le Pass'Local

Le Pass'Local associé au réseau objet du présent contrat est un titre de transport nominatif valable un an calendaire sur le périmètre des lignes du réseau (lignes à tarification spéciale exclues) exploitées par le(s) transporteur(s) lié(s) par une convention partenariale à la/les collectivité(s) qui le délivre.

Le Pass'Local est fondé sur le ticket t+ en carnet plein-tarif, il représente une réserve illimitée de tickets utilisable uniquement par son titulaire dans les conditions fixées au paragraphe précédent.

L'usage du Pass'Local est licite sur le réseau objet du présent contrat en 2012 et, le cas échéant, jusqu'à la fin du présent contrat si une collectivité au moins exprime en 2012 le souhait de pouvoir accorder le droit de circuler sur le réseau objet du présent contrat avec un coupon de circulation Pass'Local après le 31/12/2012.

Le Pass'Local permet notamment aux collectivités de proposer à certaines catégories de voyageurs qu'elles auront préalablement définies, avec ou sans participation financière du bénéficiaire, un titre de transport utilisable localement.

Le Pass'Local est constitué d'une carte personnalisée accompagnée d'un coupon de circulation local permettant de valider le titre au début de chaque trajet tel que décrit à l'article 21-3. Le coupon précise l'année calendaire de validité du titre.

Les modalités relatives à la gestion et au financement du Pass'Local sont détaillées dans la convention partenariale liant le STIF, l'Entreprise et la Collectivité et annexée au présent contrat.

*** Prise en compte du Pass Local dans les recettes en 2012.**

Si le nombre de coupons de circulation Pass'Local pour 2012 délivrés aux bénéficiaires désignés par une collectivité est supérieur au nombre de bénéficiaires sur lequel la collectivité s'est engagée pour 2012, les coupons en surplus du seuil d'engagement sont comptés lors de la détermination des recettes de trafic (Article 50.1 - Modalités de détermination des recettes de trafic) au prix de 163,90 € HT 2012 par unité.

*** Prise en compte du Pass Local dans les recettes à compter de 2013.**

Dans l'hypothèse où une collectivité au moins exprime en 2012 le souhait de pouvoir accorder le droit de circuler sur le réseau objet du présent contrat avec un coupon de circulation Pass'Local après le 31/12/2012, les validations de ces coupons de circulation sont assimilées à des premières validations de ticket t+ carnet plein tarif lors de la détermination des recettes de trafic (Article 50.1 - Modalités de détermination des recettes de trafic). La facturation fera apparaître le détail des validations : ticket t+ carnet plein tarif, coupon de circulation local.

Article 2.

L'article 56 du contrat est modifié comme suit :

«

Article 56 - Recettes directes au titre du ticket t+

L'Entreprise peut vendre des tickets t+. Le produit de la vente par l'Entreprise à travers son réseau de vente défini à l'Article 23-1 - du présent contrat constitue ses recettes de vente ticket t+.

En particulier, à compter de 2013, les recettes de vente du Pass'Local, défini à l'Article 23-7, sont déterminées sur la base du prix du ticket t+ en carnet plein-tarif et des validations déclarées par l'Entreprise. Ces recettes sont prises en compte dans le calcul de l'intéressement à la vente décrit à l'article 58.

Les recettes obtenues par l'Entreprise après répartition entre entreprises de transport des recettes des ventes de ticket t+ en carnet (plein tarif et demi-tarif) constituent ses recettes directes.

Les recettes directes de l'Entreprise sont calculées à partir du nombre de validations divisé par 0,98 pour tenir compte du stock mort sur le ticket t+. »

Article 3. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 06 juillet 2011 et le 31 décembre 2016.

Article 4.

Toutes les clauses du contrat susvisé, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

SIGNATAIRES

Établie en 2 exemplaires originaux.

Fait à Paris, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
La Directrice générale

Pour l'Entreprise,
Le Directeur

Sophie MOUGARD

Olivier JILET

TITRE II -



**AVENANT N°1
à la
Convention Partenariale du Réseau
Résalys – 002-018**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 6 juillet 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Ville d'Aigremont dont l'Hôtel de ville est sis 5 place du Château, prise en la personne de son représentant légal Monsieur le Maire Gilbert Dijon, demeurant de droit audit Hôtel de Ville dûment habilité par une délibération du Conseil Municipal du

La Ville de Chambourcy dont l'Hôtel de ville est sis place Charles de Gaulle, prise en la personne de son représentant légal Monsieur le Député-maire Pierre Morange, demeurant de droit audit Hôtel de Ville dûment habilité par une délibération du Conseil Municipal du

La Ville de Fourqueux dont l'Hôtel de ville est sis 1 place de la Grille, prise en la personne de son représentant légal Monsieur le Maire Daniel Level, demeurant de droit audit Hôtel de Ville dûment habilité par une délibération du Conseil Municipal du

La Ville de Mareil-Marly dont l'Hôtel de ville est sis 2 rue Tellier frères, prise en la personne de son représentant légal Monsieur le Maire Jean-Bernard Bisson, demeurant de droit audit Hôtel de Ville dûment habilité par une délibération du Conseil Municipal du

La Ville de Saint-Germain-en-Laye dont l'Hôtel de ville est sis 16 rue de Pontoise, prise en la personne de son représentant légal Monsieur le Maire Emmanuel Lamy, Chevalier de la Légion d'Honneur, Chevalier de l'Ordre National du Mérite, demeurant de droit audit Hôtel de Ville dûment habilité par une délibération du Conseil Municipal du

Ci-après dénommée « Les Collectivités »

d'une deuxième part,

ET

VEOLIA TRANSPORT Etablissement de Montesson les Rabaux, SA au capital de 195 936 240 € inscrite au RCS de Nanterre (n° SIREN B 383 607 090), dont le siège est situé au 169 avenue Georges Clémenceau 92735 NANTERRE Cedex, représentée par délégation par Olivier Jilet, en sa qualité de directeur d'établissement,

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une troisième part,

Le STIF, Les Collectivités et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé la convention partenariale du réseau Résalys le 8 décembre 2010, ainsi que le contrat d'exploitation de type 2.

Afin de prendre en compte la nouvelle répartition de la participation financière des communes, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisé.

Elles sont mises en place le 5 septembre 2011.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

L'article 10.3 de la convention, relatif aux engagements financiers des Collectivités, est modifié comme suit :

Article 10-3 - Engagements financiers des Collectivités

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, les Collectivités verseront à l'Entreprise une participation financière forfaitaire annuelle d'un montant de :

Commune de Saint-Germain-en-Laye : 671 564 € HT

Commune d'Aigremont : 30 995 € HT

Commune de Chambourcy : 154 976 € HT

Commune de Fourqueux : 103 318 € HT

Commune de Mareil-Marly : 72 322 € HT

En année pleine, cette participation est payable par avance chaque trimestre (la date d'exigibilité de la facture étant le 1er jour du premier mois du trimestre). Elle sera indexée chaque année selon la formule prévue à l'**Annexe B.5** de la présente convention.

Pour la première année d'exploitation, le montant de la participation est calculé selon la règle du prorata temporis.

Article 2. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le **XXX XXX 2011** et le 31 décembre 2016.

Article 3.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 7 exemplaires, le

***Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,***
La Directrice générale

Sophie MOUGARD

Pour les Collectivités,

Pour la commune d'Aigremont,
Le Maire

Pour la commune de Chambourcy,
Le Maire

Gilbert DIJON

Pour la commune de Fourqueux,
Le Maire

Pierre MORANGE

Pour la commune de Mareil-Marly,
Le Maire

Daniel LEVEL

Pour la commune de Saint-Germain-
en-Laye,
Le Maire

Jean-Bernard BISSON

Emmanuel LAMY

Pour l'Entreprise,

Pour Veolia Transport Montesson,
Le Directeur

Olivier JILET

**AVENANT N°2 A LA
CONVENTION PARTENARIALE STIF / STIF / COLLECTIVITES /
ENTREPRISE DANS LE CADRE DE LA CONCLUSION DU CONTRAT
D'EXPLOITATION DE TYPE 2 DU RESEAU « RESALYS »
(BASSIN DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE)**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif dont le siège social est situé au 39bis-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par sa Directrice Générale Mme **Sophie Mougard** autorisée à signer la présente par délibération du Conseil d'Administration en date du [...]

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Ville d'Aigremont dont l'Hôtel de ville est sis 5 place du Château, prise en la personne de son représentant légal Monsieur le Maire Gilbert Dijon, demeurant de droit audit Hôtel de Ville dûment habilité par une délibération du Conseil Municipal du

d'une deuxième part,

ET

La Ville de Chambourcy dont l'Hôtel de ville est sis place Charles de Gaulle, prise en la personne de son représentant légal Monsieur le Député-maire Pierre Morange, demeurant de droit audit Hôtel de Ville dûment habilité par une délibération du Conseil Municipal du

d'une troisième part,

ET

La Ville de Fourqueux dont l'Hôtel de ville est sis 1 place de la Grille, prise en la personne de son représentant légal Monsieur le Maire Daniel Level, demeurant de droit audit Hôtel de Ville dûment habilité par une délibération du Conseil Municipal du

d'une quatrième part,

ET

La Ville de Mareil-Marly dont l'Hôtel de ville est sis 2 rue Tellier frères, prise en la personne de son représentant légal Monsieur le Maire Jean-Bernard Bisson,

demeurant de droit audit Hôtel de Ville dûment habilité par une délibération du Conseil Municipal du

d'une cinquième part,

ET

La Ville de Saint-Germain-en-Laye dont l'Hôtel de ville est sis 16 rue de Pontoise, prise en la personne de son représentant légal Monsieur le Maire Emmanuel Lamy, Chevalier de la Légion d'Honneur, Chevalier de l'Ordre National du Mérite, demeurant de droit audit Hôtel de Ville dûment habilité par une délibération du Conseil Municipal du

d'une sixième part,

Ci-après dénommée « les Collectivités »,

ET

VEOLIA TRANSPORT Etablissement de Montesson les Rabaux, SA au capital de 195 936 240 € inscrite au RCS de Nanterre (n° SIREN B 383 607 090), dont le siège est situé au 169 avenue Georges Clémenceau 92735 NANTERRE Cedex, représentée par délégation par Olivier Jilet, en sa qualité de directeur d'établissement,

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une septième part,

Le STIF, les Collectivités et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement par « les Parties ».

Préambule

Le Contrat d'exploitation de type 2 et la convention partenariale du réseau Résalys ont été approuvés par le conseil d'administration du STIF en date du 8 décembre 2010.

Lors des négociations de la convention partenariale précitée, il est apparu que des titres locaux étaient distribués sur le réseau par les collectivités de Saint-Germain-en-Laye et Chambourcy. Ces collectivités souhaitent les remplacer par le dispositif Pass'Local. La création d'un tel dispositif nécessite de passer des avenants afin de modifier la convention partenariale et le contrat de type 2.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

Les articles 10.4 et 10.5 sont ajoutés à la convention partenariale :

« Article 10-4 - Aides au transport accordées par les collectivités.

Par dérogation, l'acceptation de l'usage des titres locaux ne faisant pas partie de la gamme tarifaire francilienne, distribués pour faciliter l'accès aux transports collectifs locaux à certains publics, a été prolongée jusqu'au 31/12/2011. Après cette échéance ils ne seront plus valides.

A compter du 1^{er} janvier 2012, les Collectivités souhaitant apporter une aide au transport à certains de leurs administrés pourront, soit délivrer ou faire délivrer des titres de transport choisis dans la gamme tarifaire francilienne, soit distribuer des aides financières pour l'achat de titres de transport. En outre, il leur est recommandé d'orienter vers les titres régionaux à caractère social (notamment la carte Rubis ou le forfait Gratuité Transport) les personnes satisfaisant aux conditions d'accès appropriées et de les assister pour obtenir ces titres.

En particulier, les communes de Saint-Germain-en-Laye et Chambourcy ont choisi, pour l'année 2012, de substituer aux titres locaux antérieurs la délivrance du Pass'Local tel qu'il est défini dans le contrat d'exploitation (article 23-7), sous réserve du respect par les bénéficiaires des éventuelles conditions du droit d'usage, cette possibilité n'impliquant pas de participation financière du STIF.

Article 10-5 - Distribution et financement du Pass'Local

Les collectivités de Saint-Germain-en-Laye et Chambourcy définissent leurs propres critères caractérisant les personnes pouvant obtenir un Pass'Local. Les collectivités de Saint-Germain-en-Laye et Chambourcy instruisent les demandes, identifient les personnes pouvant bénéficier du Pass'Local et déterminent la période sur laquelle ce droit leur est accordé, période exprimée en année(s) calendaires(s).

Il revient aux Collectivités et à l'Entreprise de s'accorder dans les termes qui leur conviennent sur :

- l'organisation de la distribution des cartes nominatives et des coupons de circulation ;
- le recueil et la gestion des participations payées par les usagers si une participation est demandée ;
- le partage du financement des coûts de fabrication des cartes nominatives et des coupons de circulation (Les principes de financement du dispositif Pass'Local explicités dans la suite du présent article concernant uniquement le financement de la mobilité des bénéficiaires à l'exclusion du coût des supports).

*** Financement du dispositif Pass'Local en 2012.**

La commune de Saint-Germain-en-Laye s'engage à accorder en 2012 le bénéfice du Pass'Local à 1 400 personnes et la commune de Chambourcy à 623 personnes. Faute de disposer de données appropriées sur la mobilité des bénéficiaires concernés, le montant du financement du dispositif Pass'Local sur le réseau objet de la présente convention à hauteur de ces engagements ne peut être déterminé pour 2012. Il est considéré comme inclus dans la participation financière globale des collectivités sans précision supplémentaire.

Les collectivités de Saint-Germain-en-Laye et Chambourcy peuvent, le cas échéant, accorder en 2012 le bénéfice du Pass'Local à un nombre de personnes supérieur aux engagements indiqués au paragraphe précédent. Dans ce cas, l'Entreprise facturera chaque Pass'Local délivré au-delà du nombre sur lequel la Collectivité s'est engagée au prix de 163,90 € HT 2012 : les Pass'Local facturés dans ces conditions seront déclarés au STIF au titre des recettes collectées.

*** Détermination de la mobilité moyenne des bénéficiaires du dispositif Pass'Local**

Les Collectivités doivent s'accorder avec l'Entreprise sur la méthode de détermination de la mobilité moyenne des bénéficiaires du dispositif Pass'Local (notée M_{PL} et exprimée en nombre de voyages par an sur le réseau objet de la présente convention), cette méthode s'appuyant sur le recensement des validations issues des coupons de circulation constatées pendant une/des périodes à préciser au cours du premier quadrimestre 2012. Les Collectivités communiqueront au STIF la valeur de MPL avant le 1er juillet 2012.

Les Collectivités, le STIF et l'Entreprise déterminent d'un commun accord, à compter de la fin du 1^{er} semestre 2012 la suite qu'elles souhaitent donner au dispositif Pass'Local ainsi que son financement, à partir du 1er janvier 2013.

Si aucun accord n'est trouvé, les Pass'Local n'auront plus le droit de circuler sur le réseau à partir du 1^{er} janvier 2013.

Article 2. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification à la dernière des parties prenantes qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2012 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

SIGNATAIRES

Établi en 7 exemplaires originaux.

Fait à Paris, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
La Directrice générale

Pour l'Entreprise,
Le Directeur

Sophie MOUGARD

Olivier JILET

Les Collectivités,

Pour la Commune de Saint-Germain-en-Laye
Le Maire

Emmanuel LAMY

Pour la Commune d'Aigremont
Le Maire

Pour la Commune de Chambourcy
Le Maire

Gilbert DIJON

Pour la Commune de Fourqueux
Le Maire

Pierre MORANGE

Pour la Commune de Mareil-Marly
Le Maire

Daniel LEVEL

Jean-Bernard BISSON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0959
Séance du 7 décembre 2011



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°3 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
AVENANT N°1 A LA CONVENTION PARTENARIALE
RESEAU SITUS

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

- Vu** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Île-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0294 du 2 juin 2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et les entreprises CEAT/SETRA ;
- VU** la délibération n°20110073 du 09/02/2011 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et les entreprises CEAT/SETRA ;
- VU** la délibération n°20110615 du 06/07/2011 approuvant l'avenant n°2 au contrat d'exploitation entre le STIF et les entreprises CEAT/SETRA ;
- VU** la délibération n°2010/0294 du 02/06/2010 approuvant la convention partenariale entre le STIF, la CAHVM et les sociétés CEAT et SETRA ;
- VU** le rapport n° 2011/0938 à 2011/0970 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 1 décembre 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°3 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau SITUS joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec les sociétés SETRA et CEAT.

ARTICLE 3 : d'approuver l'avenant n°1 à la convention partenariale pour le réseau SITUS joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant à la convention partenariale et ses annexes avec la CAHVM et les sociétés CEAT et SETRA ;

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 notamment de la mise en jour du plan régional de transport.

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


Jean-Paul HUCHON

**AVENANT N°3
AU
CONTRAT DE TYPE II
SITUS**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 6 juillet 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

CEAT Transports, SAS au capital de 762.250,00 €, inscrite au Registre du Commerce et des Sociétés d'Evry, sous le numéro 335 041 745, dont le siège est situé 1, avenue de la Résistance – ZAC de la Croix-Blanche à Sainte Geneviève des Bois (91700), représentée par son Président Monsieur Pascal BOUVROT, agissant en qualité de mandataire du groupement momentané d'entreprises (GME) formé par la société SETRA.

ET

SETRA – Société d'Exploitation de Transports et Réparations automobiles, SAS au capital de 503 880 €, inscrite au registre du Commerce et des Sociétés de Melun, sous le numéro 552 005 456, dont le siège est situé Chemin Départemental n°50 – Villemeneux à Brie Comte Robert (77170), représentée par Monsieur Juan LOPEZ, dûment habilité.

Ci-après dénommée « les entreprises »,

d'autre part,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil d'administration du STIF a approuvé le 02/06/2010 le contrat d'exploitation de type 2 du réseau SITUS.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenant n°1 voté le 09/02/2011, ayant pour objet « Prévention et sécurité sur les réseaux de bus privés »
- avenant n°2 voté le 06/07/2011, ayant pour objet la modification de l'annexe F4.

Afin de prendre en compte l'évolution intervenue dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant n° 2 au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Cette modification concerne :

- Une offre complémentaire sur la ligne 40-240-005

La ligne 40-240-005 « Sucy-en-Brie - Boissy-St-Léger » est renforcée de la façon suivante :

- du lundi au vendredi, la fréquence de passage entre les bus est amenée à 20 minutes entre 19h30 et 22h30 ;

- le samedi, l'offre est également renforcée pour permettre une fréquence de 20 à 30 minutes en heure de pointe. Le service est allongé en soirée jusqu'à 22h30.

- le dimanche, mise en place de 10 nouvelles courses dans chaque sens de circulation pour permettre un service régulier entre 8h00 et 21h00.

Date de mise en service de la modification d'offre : 14/11/2011 (sur la base d'une autorisation provisoire).

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant n° 3 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

Les entreprises



**AVENANT N°1
à la
Convention Partenariale du Réseau
1 – 002 046**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7^{er} décembre 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Communauté d'agglomération du Haut-Val-de-Marne (CAHVM), dont le siège social est fixé 19, avenue de la Sablière, 94370 Sucy-en-Brie, représentée par son Président René DESSERT autorisé à signer la présente par délibération en date du 17 juin 2010.

Ci-après dénommée « CAHVM »,

D'une seconde part,

ET

La société CEA Transports, SAS au capital de 762.250,00 Euros, inscrite au Registre du Commerce et des Sociétés d'EVRY, sous le numéro 335 041 745, dont le siège est situé 1, avenue de la Résistante – Zac de la Croix Blanche à Sainte Geneviève des Bois (91700), représentée par son Président Monsieur Pascal BOUVROT, agissant en qualité de mandataire du groupement momentané d'entreprises (GME) formé avec la société SETRA.

La société SETRA – Société d'Exploitation de Transports et de Réparations Automobiles -, SAS au capital de 503 880 Euros, inscrite registre du Commerce et des Sociétés de Melun, sous le numéro 552 005 456, dont le siège est situé Chemin Départemental n° 50 – Villemeneux à Brie Comte Robert (77170), représentée par Monsieur Juan LOPEZ, dûment habilité.

Ci-après dénommée « les entreprises »

d'une troisième part,

Le STIF, La Collectivité et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé la convention partenariale du réseau SITUS le 02/06/2010 et le contrat d'exploitation de type 2.

Afin de prendre en compte **plusieurs évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau**, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisé.

Ces modifications concernent :

- L'actualisation de la convention partenariale suite à la mise en place du renfort d'offre sur la ligne 5, financé intégralement par le STIF
- Le principe d'un programme de développement pluriannuel d'offre.
- deux scénarios envisageables pour le projet d'un nouveau dépôt pour l'entreprise CEAT, avec l'engagement commun des différentes parties de choisir un scénario pour le conseil de février 2012 ainsi qu'un calendrier prévisionnel de réalisation

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIIT :

Article 1.

Article 1.1

L'article 7.4 de la convention, relatif au « Principe de développement de l'offre et projet de dépôt », est modifié comme suit :

« **Article 7-4** - Principe de développement de l'offre et projet de dépôt

1. Le présent article acte le début des travaux sur la définition d'un programme de développement d'offre pluriannuel à définir sur l'année 2012.

Ce programme sera soumis au plus tôt au conseil de février 2012 sous la forme d'un nouvel avenant à la convention partenariale

Le présent acte l'étude, concomitante à la réflexion sur l'offre, de deux scénarios envisageables pour le nouveau dépôt, avec l'engagement commun de choisir un scénario pour le conseil de février 2012 ainsi qu'un calendrier prévisionnel de réalisation.

Deux sites d'implantations sont envisagés par les parties :

- Le premier sur la commune de La Queue en Brie
- le seconde sur la commune de Chennevières sur marne. »

Article 2. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2012 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 4 exemplaires, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
La Directrice générale

Madame Sophie MOUGARD

Pour La Collectivité,

Pour l'Entreprise

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0960

Séance du 7 décembre 2011



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°1 A LA CONVENTION PARTENARIALE DU

RESEAU Seine et Marne Express Procars

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2011/0108 du 09/02/2011 approuvant la convention partenariale entre le STIF, le Conseil général de Seine et Marne et la société Procars ;
- VU** le rapport n° 2011/0938 à 2011/0970 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 1^{er} décembre 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°1 à la convention partenariale pour le réseau Seine et Marne Express Procars joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant à la convention partenariale et ses annexes avec le Conseil général de Seine et Marne et la société Procars ;

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'JPH'.

Jean-Paul HUCHON



AVENANT N°1
à la
Convention Partenariale du Réseau
SME Mobilien Procars – 002 073

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 décembre 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

Le Département de Seine-et-Marne, représenté par Monsieur Vincent Éblé, son Président, agissant en application de la délibération en date du 27 janvier 2012, domicilié à l'Hôtel du Département, 77010 Melun cedex,

ci-après dénommée « La Collectivité »

d'une deuxième part,

ET

La SOCIETE PROCARS, société anonyme au capital de 309 024 € inscrite au RCS de MELUN sous le numéro 321 254 161, dont le siège est situé 2 rue Georges Dromigny à PROVINS, représentée par Frédéric JOUY, Directeur général délégué, dûment habilité à cet effet.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une troisième part,

Le STIF, La Collectivité et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé la convention partenariale du réseau Seine et Marne Express Mobilien Procars le 09/02/2011 et le contrat d'exploitation de type 2.

Afin de prendre en compte les évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisé.

Ces modifications concernent :

- La modification de la ligne 228-177-047 : ajout de courses supplémentaires pour faire face à la surcharge de la ligne en heures de pointe.
- La modification de l'annexe B5 et de l'article 10-3 relatifs aux engagements financiers de la collectivité
- La modification de l'annexe B7 Habillage des véhicules

Leur date de mise en service est le : 02/11/2011

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1

Article 1.1

L'article 9.2 de la convention, relatif au « Recours à la procédure d'avenants – Cas particuliers, est modifié comme suit :

« Article 9-2 – Cas particuliers

Les Annexes susceptibles d'être modifiées par simple accord entre les parties, sans qu'il soit nécessaire de passer un avenant à la présente convention sont :

- Annexe A.1 : synthèse des modifications
- Annexe B.2 : Service de référence, uniquement dans le cas ou la participation de la Collectivité n'a pas subi d'évolution.
- Annexe B.4 : SDA
- Annexe B.6 : liste des biens mis à disposition par la Collectivité

Pour les annexes A1, B4 et B6, les modifications sont notifiées par courrier simple aux Parties. Pour l'annexe B2, les modifications sont notifiées par courrier en recommandé avec accusé de réception aux Parties. »

Article 1.2

L'article 8 de la convention, relatif à la Communication des parties, est modifié comme suit :

« Article 8 - Communication

Le terme communication doit être pris dans son sens le plus large et recouvrira tous les types d'actions en terme de communication (relations presse, actions commerciales, marketing et événementielles, achats d'espaces, dépliants, guides, plaquettes, mailings,

site Internet, projets et chantiers, mise en services et inauguration, signalétique et habillage...), tous les publics (voyageurs, élus, institutionnels...).

Article 8-1 - Principes généraux – Politique Commune de Communication

La présente convention est l'occasion d'une valorisation de l'image du transport routier de personnes. La mise en œuvre par les parties d'une Politique Commune de Communication (PCC) concourt à cet objectif.

La PCC combine des principes définis à l'échelle régionale par le STIF et déclinés à l'échelle du réseau conjointement avec le Département.

A l'occasion de la session annuelle du comité de suivi, le Département et l'Entreprise proposent, dans le cadre d'un programme, les actions de communication pour l'année à venir et présentent le bilan des actions réalisées sur l'année écoulée.

Le programme définitif de communication résulte d'un échange entre les parties à la présente convention. Il précise la maîtrise d'ouvrage et les principes de financement de chaque action de communication.

Les parties peuvent également convenir de réunions *ad hoc* pour des actions de communication exceptionnelles.

Les actions de communication, l'habillage des véhicules affectés à l'offre de référence, la charte graphique du mobilier urbain accessoire au transport public de voyageurs tendent à valoriser tant l'image du STIF que celle du Département.

Les communications de presse relatives à l'objet de la convention, émanant du Département et de l'Entreprise doivent être transmises au STIF pour avis et/ou validation dans un délai de 48h.

Article 8 – 2 - Habillage des véhicules

Le voyageur francilien doit percevoir la cohérence et l'unité du système de transport au niveau régional. A ce titre, le rôle du STIF en tant qu'autorité organisatrice doit être clairement exprimé.

Par ailleurs, la contractualisation à l'échelle d'un bassin requiert l'identification d'un territoire particulier.

Le STIF demande à ce que l'ensemble des véhicules soit habillé selon les « Principes d'habillage du matériel roulant » approuvés lors du conseil du 8 avril 2009. Cet habillage permet la coexistence avec les marques du Département et de l'Entreprise.

A compter de la prise d'effet de la présente convention, l'habillage des véhicules est conforme à la charte graphique jointe en Annexe B.7. Le Département fera valider par le STIF tout changement ou modification identitaire appliqué sur le réseau Seine-et-Marne-Express (logo, habillage réseau).

A terme, l'ensemble du matériel utilisé par l'Entreprise pour l'exécution du service de référence devra être habillé selon les principes définis et qui figurent en Annexe B.7. Dans tous les cas de figure, avant tout achat de véhicule, l'Entreprise devra se rapprocher du référent STIF afin que l'habillage adéquat soit validé.

Les nouveaux habillages sont mis en place à partir de juin 2011 par le transporteur sur tous les véhicules neufs quelle que soit leur capacité acquis à partir de 2011. Il est entendu entre les parties, que les véhicules de réserve porteront uniquement la livrée STIF, ceci afin de ne pas augmenter inutilement le nombre de véhicules de réserve.

La prise en charge financière de l'habillage se définit comme suit :

- Peinture vif argent 100% STIF
- Symbolique réseau + bloc marque STIF : 100% STIF
- Adhésifs transporteurs + pose (selon la charte) : 100% transporteur
- Adhésifs Département + pose (selon la charte) : 100% Département

Par ailleurs, le Département fixera lors de la mise en œuvre du nouvel habillage, un plafond d'engagement financier.

Les coûts relevant du STIF et du Département doivent être clairement indiqués dans deux devis séparés du ou des bus transmis par le transporteur. Le devis transmis au STIF devra comporter le prix du bus avec le détail des options, le prix de l'option peinture Vif-argent et de la symbolique réseau (+ bloc marque) avec la pose. Le devis transmis au Département devra comporter le prix de l'habillage spécifique à ce dernier.

A réception, l'ensemble des véhicules reçus devront être photographiés 3/4 droit (avec la plaque d'immatriculation) et les photos devront être transmises aux directions de la Communication et de l'Exploitation du STIF et à la direction de la communication du Département. Lors de la réception des premiers véhicules, l'agence désignée par le STIF devra se rendre au dépôt afin de valider ou non, pour le compte du STIF l'ensemble des composantes de l'habillage proposé (STIF + Département). Le STIF transmettra au Département une copie du compte rendu de l'agence. En cas de refus, l'habillage devra être revu au frais du poseur et/ou de l'imprimeur des adhésifs.

Article 8 – 3 - Supports et documents de communication voyageurs

Les dispositions suivantes sont retenues pour l'édition de tous documents de communication sur le réseau :

- L'Entreprise et le Département s'engagent à indiquer sur tout support de communication et d'information voyageurs leur lien avec le STIF par la présence du logo du STIF.
- Le logo du Département devra figurer sur tous supports papier (fiches horaires, plan) aussi gros (en surface) et aussi visible que celui de l'Entreprise et celui du STIF.
- Le Département créera un lien entre son site internet et celui de l'Entreprise et réciproquement sur le site de l'Entreprise un lien vers le site du Département.
- L'information des voyageurs est rapatriée dans le cadre info de l'abri voyageur, lorsque l'arrêt en est équipé. Ce cadre info abri voyageurs peut être mis en commun avec une autre entreprise, dans ce cas une entreprise est désignée comme gestionnaire principale de l'information, chaque entreprise restant responsable de la mise à jour de l'information de ses lignes.
- Une signalétique et/ou une information voyageur harmonisée sont mises en œuvre par l'Entreprise à l'initiative du Département sur les poteaux ou les abris-voyageurs (bandeaux indices de ligne). Le Département, pour les abris dont il est propriétaire, apposera des bandeaux indices de ligne et en informera le STIF.

Le Département apporte toute information sur la vie du réseau Seine-et-Marne Express dans son magazine et autres supports de communication. Toutefois, ces derniers doivent être préalablement portés à la connaissance du STIF.

Le Département s'engage à mettre en ligne sur son site internet le plan du réseau Seine et Marne Express, les horaires, les informations et un lien vers le site de l'Entreprise pour consulter les horaires.

L'Entreprise s'engage à contrôler et assurer le maintien opérationnel du système d'information dynamique lorsqu'il existe.

L'Entreprise s'engage à mettre à jour sans délai l'information destinée aux voyageurs dans les bus, dans les abris et sur les sites internet.

Tous les documents d'information du réseau, ainsi que toute opération de communication à l'initiative de l'Entreprise, doivent être soumis à l'accord préalable du STIF et du Département.

Article 8-4 - Marques

Les marques ayant fait l'objet d'un dépôt par le STIF auprès de l'INPI sont la propriété du STIF, qu'il s'agisse de marques verbales ou semi-figuratives (logos). Pour toute autorisation d'utilisation des marques actuelles du STIF, l'Entreprise doit impérativement prendre contact par courrier avec la Direction de la Communication du STIF.

Les nouvelles marques verbales ou semi-figuratives (logos) ayant pour vocation de constituer la dénomination d'un titre de transport, ou le titre de transport lui-même, ou d'un service de transport décidé par le STIF sont déposées par les services du STIF auprès de l'INPI en son seul nom.

Les nouvelles dénominations de réseaux doivent être déposées par le Département, en copropriété avec le STIF.

Le Département s'engage à assurer le dépôt auprès de l'INPI, le renouvellement, la surveillance de la marque verbale et/ou semi figurative (logos) ainsi que tous les frais y afférant.

Un règlement de copropriété proposé par le STIF sera signé entre les parties.

Si la marque et/ou le nom du réseau appartient à l'Entreprise, cette dernière doit en céder les droits et la propriété au Département et au STIF. »

Article 1.3

L'article 10 de la convention, relatif à l'Engagement financier, est modifié comme suit :

« Article 10-1 : Principes généraux

Le Contrat d'exploitation de type 2 est constitué d'un service de référence arrêté entre le STIF et l'Entreprise qui est décrit en **Annexe B.2** à la présente convention.

Les principes de la rémunération de ce service de référence sont destinés à :

- Couvrir l'ensemble des charges de service public imposées par le STIF ;
- Couvrir l'ensemble des compléments de service financés par les Collectivités conformément à l'article 9 du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, modifié par l'article 22-I du décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France;
- Prévoir, conformément aux dispositions du Règlement européen n°1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par Route, un bénéfice raisonnable pour l'Entreprise.

Le coût total du service de référence est fixé annuellement Selon les termes du tableau ci-dessous.

(k€ HT constants 2008)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	6 146	6 374	6 456	6 434	6 612	6 686	6 390

Article 10-2 : Engagements financiers du STIF

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, le STIF versera à l'Entreprise, hors recettes annexes directement perçues par l'entreprise une contribution financière annuelle fixée à :

(k€ HT constants 2008)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contributions financières	5 597	5 814	5 366	5 851	5 932	5 950	5 773

Pour la première année d'exploitation, le montant de la contribution est calculé selon la règle du prorata temporis.

Article 10-3 : Engagements financiers du Département

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, le Département versera à l'Entreprise une participation financière forfaitaire annuelle actualisable dont les montants sont définis ci-dessous :

- Département de Seine-et-Marne : 0 € H.T.

En année pleine, ces participations sont payables sous forme d'acomptes par avance chaque trimestre (la date d'exigibilité de l'acompte étant le 1er jour du premier mois du trimestre). Elles seront indexées chaque année selon la formule prévue à l'**Annexe B.5** de la présente convention.

La facture d'actualisation annuelle sera émise avant le 31 décembre de chaque année sous réserve de la parution des indices.

Pour la première année d'exploitation, le montant de la participation est calculé selon la règle du prorata temporis.

Le Département participe au coût de l'habillage des véhicules (eux-mêmes financés à 100% par le STIF) dans les conditions définies à l'article 8.2, suite aux travaux conduits par l'agence de communication mis à disposition du Département par le STIF et financés par lui. »

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant. Elles annulent et remplacent les annexes adoptées lors de l'approbation initiale de la convention partenariale susvisée et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe B2
- Annexe B5
- Annexe B7

Article 2. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 2 novembre 2011 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 3 exemplaires, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
La Directrice générale

Pour l'Entreprise,
Le Directeur

Sophie MOUGARD

Pour le Département,
Le Président du Conseil général
De Seine-et-Marne

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0961

Séance du 7 décembre 2011



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°1 A LA CONVENTION PARTENARIALE DU

RESEAU Seine et Marne Express Transdev

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2011/0122 du 09/02/2011 approuvant la convention partenariale entre le STIF, le Conseil Général de Seine et Marne et la société Darche Gros ;
- VU** le rapport n° 2011/0938 à 2011/0970 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 1^{er} décembre 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°1 à la convention partenariale pour le réseau Seine et Marne Express Transdev joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant à la convention partenariale et ses annexes avec le Conseil Général de Seine et Marne et la société Darche Gros ;

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON



AVENANT N°1
à la
Convention Partenariale du Réseau
SME Mobilien Transdev – 002 093

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 décembre 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

Le DEPARTEMENT de Seine-et-Marne, représenté par Monsieur Vincent Éblé, son Président, agissant en application de la délibération en date du 27 janvier 2012, domicilié à l'Hôtel du Département, 77010 Melun cedex, dûment habilité à cet effet ;

Ci-après dénommé « le Département »,

d'une deuxième part,

ET

La SOCIETE TRANSDEV DARCHE-GROS, société par actions simplifiée au capital de 1 000 923 € inscrite au RCS de Meaux sous le numéro B 301 272 035, dont le siège est situé 24 boulevard de la Marne, 77120 COULOMMIERS, représentée par Monsieur Jean-Marc BERNINI, Président, dûment habilité à cet effet

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une troisième part,

Le STIF, La Collectivité et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé la convention partenariale du réseau Seine et Marne Express Transdev le 09/02/2011 et le contrat d'exploitation de type 2.

Afin de prendre en compte les évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisé.

Ces modifications concernent :

- L'ajout de courses supplémentaires sur la ligne SME 17 pour faire face aux surcharges en heures de pointe.
- La modification de l'annexe B5 et de l'article 10-3 relatifs aux engagements financiers de la collectivité
- La modification de l'annexe B7 Habillage des véhicules

Leur date de mise en service est le : 02/11/2011

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1

Article 1.1

L'article 9.2 de la convention, relatif au « Recours à la procédure d'avenants – Cas particuliers, est modifié comme suit :

« Article 9-2 – Cas particuliers

Les Annexes susceptibles d'être modifiées par simple accord entre les parties, sans qu'il soit nécessaire de passer un avenant à la présente convention sont :

- Annexe A.1 : synthèse des modifications
- Annexe B.2 : Service de référence, uniquement dans le cas où la participation financière de la collectivité n'a pas subi d'évolution.
- Annexe B.4 : SDA
- Annexe B.6 : liste des biens mis à disposition par la Collectivité

Pour les annexes A1, B4 et B6, les modifications sont notifiées par courrier simple aux Parties. Pour l'annexe B2, les modifications sont notifiées par courrier en recommandé avec accusé de réception aux Parties. »

Article 1.2

L'article 8 de la convention, relatif à la Communication des Parties, est modifié comme suit :

« Article 8 - Communication

Le terme communication doit être pris dans son sens le plus large et recouvrira tous les types d'actions en terme de communication (relations presse, actions commerciales, marketing et événementielles, achats d'espaces, dépliants, guides, plaquettes, mailings,

site Internet, projets et chantiers, mise en services et inauguration, signalétique et habillage...), tous les publics (voyageurs, élus, institutionnels...).

Article 8-1 - Principes généraux – Politique Commune de Communication

La présente convention est l'occasion d'une valorisation de l'image du transport routier de personnes. La mise en œuvre par les parties d'une Politique Commune de Communication (PCC) concourt à cet objectif.

La PCC combine des principes définis à l'échelle régionale par le STIF et déclinés à l'échelle du réseau conjointement avec le Département.

A l'occasion de la session annuelle du comité de suivi, le Département et l'Entreprise proposent, dans le cadre d'un programme, les actions de communication pour l'année à venir et présentent le bilan des actions réalisées sur l'année écoulée.

Le programme définitif de communication résulte d'un échange entre les parties à la présente convention. Il précise la maîtrise d'ouvrage et les principes de financement de chaque action de communication.

Les parties peuvent également convenir de réunions *ad hoc* pour des actions de communication exceptionnelles.

Les actions de communication, l'habillage des véhicules affectés à l'offre de référence, la charte graphique du mobilier urbain accessoire au transport public de voyageurs tendent à valoriser tant l'image du STIF que celle du Département.

Les communications de presse relatives à l'objet de la convention, émanant du Département et de l'Entreprise doivent être transmis au STIF pour avis et/ou validation dans un délai de 48h.

Article 8-2 - Habillage des véhicules

Le voyageur francilien doit percevoir la cohérence et l'unité du système de transport au niveau régional. A ce titre, le rôle du STIF en tant qu'autorité organisatrice doit être clairement exprimé.

Par ailleurs, la contractualisation à l'échelle d'un bassin requiert l'identification d'un territoire particulier.

Le STIF demande à ce que l'ensemble des véhicules soit habillé selon les « Principes d'habillage du matériel roulant » approuvés lors du conseil du 8 avril 2009. Cet habillage permet la coexistence avec les marques du Département et de l'Entreprise.

A compter de la prise d'effet de la présente convention, l'habillage des véhicules est conforme à la charte graphique jointe en Annexe B.7. Le Département fera valider par le STIF tout changement ou modification identitaire appliqué sur le réseau Seine-et-Marne Express (logo, habillage réseau).

A terme, l'ensemble du matériel utilisé par l'Entreprise pour l'exécution du service de référence devra être habillé selon les principes définis et qui figurent en Annexe B.7. Dans tous les cas de figure, avant tout achat de véhicule, l'Entreprise devra se rapprocher du référent STIF afin que l'habillage adéquat soit validé.

Les nouveaux habillages sont mis en place à partir de juin 2011 par le transporteur sur tous les véhicules neufs quelle que soit leur capacité acquis à partir de 2011. Il est

entendu entre les parties, que les véhicules de réserve porteront uniquement la livrée STIF, ceci afin de ne pas augmenter inutilement le nombre de véhicules de réserve.

La prise en charge financière de l'habillage se définit comme suit :

- Peinture vif argent 100% STIF
- Symbolique réseau + bloc marque STIF : 100% STIF
- Adhésifs transporteurs + pose (selon la charte) : 100% transporteur
- Adhésifs Département + pose (selon la charte) : 100% Département

Par ailleurs, le Département fixera lors de la mise en œuvre du nouvel habillage, un plafond d'engagement financier.

Les coûts relevant du STIF et du Département doivent être clairement indiqués dans deux devis séparés du ou des bus transmis par le transporteur. Le devis transmis au STIF devra comporter le prix du bus avec le détail des options, le prix de l'option peinture Vif-argent et de la symbolique réseau (+ bloc marque) avec la pose. Le devis transmis au Département devra comporter le prix de l'habillage spécifique à ce dernier.

A réception, l'ensemble des véhicules reçus devront être photographiés 3/4 droit (avec la plaque d'immatriculation) et les photos devront être transmises aux directions de la Communication et de l'Exploitation du STIF et à la direction de la communication du Département. Lors de la réception des premiers véhicules, l'agence désignée par le STIF devra se rendre au dépôt afin de valider ou non, pour le compte du STIF l'ensemble des composantes de l'habillage proposé (STIF + Département). Le STIF transmettra au Département une copie du compte rendu de l'agence. En cas de refus, l'habillage devra être revu au frais du poseur et/ou de l'imprimeur des adhésifs.

Article 8-3 : Supports et documents de communication voyageurs

Les dispositions suivantes sont retenues pour l'édition de tous documents de communication sur le réseau :

- L'Entreprise et le Département s'engagent à indiquer sur tout support de communication et d'information voyageurs leur lien avec le STIF par la présence du logo du STIF.
- Le logo du Département devra figurer sur tous supports papier (fiches horaires, plan) aussi gros (en surface) et aussi visible que celui de l'Entreprise et celui du STIF.
- Le Département créera un lien entre son site internet et celui de l'Entreprise et réciproquement sur le site de l'Entreprise un lien vers le site du Département.
- L'information des voyageurs est rapatriée dans le cadre info de l'abri voyageur, lorsque l'arrêt en est équipé. Ce cadre info abri voyageurs peut être mis en commun avec une autre entreprise, dans ce cas une entreprise est désignée comme gestionnaire principale de l'information, chaque entreprise restant responsable de la mise à jour de l'information de ses lignes.
- Une signalétique et/ou une information voyageur harmonisée sont mises en œuvre par l'exploitant à l'initiative du Département sur les poteaux ou les abris-voyageurs (bandeaux indices de ligne). Le Département, pour les abris dont il est propriétaire, apposera des bandeaux indices de ligne et en informera le STIF.

Le Département apporte toute information sur la vie du réseau Seine-et-Marne Express dans son magazine et autres supports de communication en citant le STIF. Toutefois, ces derniers doivent être préalablement portés à la connaissance du STIF.

Le Département s'engage à mettre en ligne sur son site internet le plan du réseau Seine-et-Marne Express, les horaires, les informations et un lien vers le site de l'Entreprise pour consulter les horaires.

L'Entreprise s'engage à contrôler et assurer le maintien opérationnel du système d'information dynamique lorsqu'il existe.

L'Entreprise s'engage à mettre à jour sans délai l'information destinée aux voyageurs dans les bus, dans les abris et sur les sites internet.

Tous les documents d'information du réseau, ainsi que toute opération de communication à l'initiative de l'entreprise, doivent être soumis à l'accord préalable du STIF et du Département.

Article 8-4 : Marques

Les marques ayant fait l'objet d'un dépôt par le STIF auprès de l'INPI sont la propriété du STIF, qu'il s'agisse de marques verbales ou semi-figuratives (logos). Pour toute autorisation d'utilisation des marques actuelles du STIF, l'Entreprise doit impérativement prendre contact par courrier avec la Direction de la Communication du STIF.

Les nouvelles marques verbales ou semi-figuratives (logos) ayant pour vocation de constituer la dénomination d'un titre de transport, ou le titre de transport lui-même, ou d'un service de transport décidé par le STIF sont déposées par les services du STIF auprès de l'INPI en son seul nom.

Les nouvelles dénominations de réseaux doivent être déposées par le Département, en copropriété avec le STIF.

Le Département s'engage à assurer le dépôt auprès de l'INPI, le renouvellement, la surveillance de la marque verbale et/ou semi figurative (logos) ainsi que tous les frais y afférant.

Un règlement de copropriété proposé par le STIF sera signé entre les parties.

Si la marque et/ou le nom du réseau appartient à l'Entreprise, cette dernière doit en céder les droits et la propriété au Département et au STIF. »

Article 1.3

L'article 10 de la convention, relatif à l'Engagement financier, est modifié comme suit :

« Article 10 : Engagement financiers des parties

Article 10-1 : Principes généraux

Le Contrat d'exploitation de type 2 est constitué d'un service de référence arrêté entre le STIF et l'Entreprise qui est décrit en Annexe B.2 à la présente convention.

Les principes de la rémunération de ce service de référence sont destinés à :

- Couvrir l'ensemble des charges de service public imposées par le STIF ;

- Couvrir l'ensemble des compléments de service financés par les Collectivités conformément à l'article 9 du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, modifié par l'article 22-I du décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France;
- Prévoir, conformément aux dispositions du Règlement européen n°1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par Route, un bénéfice raisonnable pour l'Entreprise.

Le coût total du service de référence est fixé annuellement Selon les termes du tableau ci-dessous.

(k€ HT constants 2008)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	5 810	5 953	5 980	6 000	6 012	6 012	6 033

Article 10-2 : Engagements financiers du STIF

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, le STIF versera à l'Entreprise, hors recettes annexes directement perçues par l'entreprise une contribution financière annuelle fixée à :

(k€ constants 2008)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Total contribution STIF	5 115	5 355	5 392	5 421	5 444	5 451	5 482

Pour la première année d'exploitation, le montant de la contribution est calculé selon la règle du prorata temporis.

Article 10-3 : Engagements financiers du Département

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, le Département versera à l'Entreprise une participation financière forfaitaire annuelle actualisable d'un montant de 176 687 € HT valeur économique 2008 (TVA en sus au taux en vigueur au moment du fait générateur).

En année pleine, ces participations sont payables sous forme d'acomptes par avance chaque trimestre (la date d'exigibilité de l'acompte étant le 1er jour du premier mois du trimestre). Elles seront indexées chaque année selon la formule prévue à l'Annexe B.5 de la présente convention.

La facture d'actualisation annuelle sera émise avant le 31 décembre de chaque année sous réserve de la parution des indices.

Pour la première année d'exploitation, le montant de la participation est calculé selon la règle du prorata temporis.

Par ailleurs, le Département participe au coût de l'habillage des véhicules dans les conditions définies à l'article 8. »

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes adoptées lors de l'approbation initiale de la convention partenariale susvisée et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe B2
- Annexe B5
- Annexe B7

Article 2. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 2 novembre 2011 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 3 exemplaires, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
La Directrice générale

Pour l'Entreprise,
Le Président

Sophie MOUGARD

Pour le Département,
Le Président du Conseil général
de Seine-et-Marne

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0962

Séance du 7 décembre 2011



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°1 A LA CONVENTION PARTENARIALE DU

RESEAU Seine et Marne Express Veolia

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2011/0109 du 09/02/2011 approuvant la convention partenariale entre le STIF, le Conseil général de Seine et Marne et la société Veolia Transport Nemours ;
- VU** le rapport n° 2011/0938 à 2011/0970 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 1^{er} décembre 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°1 à la convention partenariale pour le réseau Seine et Marne Express Veolia joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant à la convention partenariale et ses annexes avec le Conseil général de Seine et Marne et la société Veolia Transport Nemours;

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'JP HUCHON'.

Jean-Paul HUCHON



**AVENANT N°1
à la
Convention Partenariale du Réseau
SME Mobilien Veolia – 002 094**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 décembre 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

Le DEPARTEMENT de Seine-et-Marne, représenté par Monsieur Vincent Éblé, son Président, agissant en application de la délibération en date du 27 janvier 2012, domicilié à l'Hôtel du Département, 77010 Melun cedex,

Ci-après dénommé « le Département »,

d'une deuxième part,

ET

La SOCIETE Veolia Transport, Société anonyme au capital de 293 072 240 euros, immatriculation principale au RCS de NANTERRE (siret 383 607 090 00040) dont le siège est situé à NANTERRE (92735) 169 avenue Georges Clemenceau, représentée par Christian Delaveau, Directeur, dûment habilité à cet effet.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une troisième part,

Le STIF, La Collectivité et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé la convention partenariale du réseau Nom du réseau le 09/02/2011 et le contrat d'exploitation de type 2.

Afin de prendre en compte plusieurs évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisé.

Ces modifications concernent :

- L'ajout de courses supplémentaires pour faire face aux surcharges de la ligne 062-177-046 en heures de pointe, et le basculement de 2 courses entre Château Landon et Egreville sur la ligne 064-177-034
- La modification de l'annexe B5 et de l'article 10-3 relatifs aux engagements financiers de la collectivité
- La modification de l'annexe B7 Habillage des véhicules

Leur date de mise en service est le : 02/11/2011

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

Article 1.1

L'article 9.2 de la convention, relatif au « Recours à la procédure d'avenants – Cas particuliers, est modifié comme suit :

« Article 9-2 – Cas particuliers

Les Annexes susceptibles d'être modifiées par simple accord entre les parties, sans qu'il soit nécessaire de passer un avenant à la présente convention sont :

- Annexe A.1 : synthèse des modifications
- Annexe B.2 : Service de référence, uniquement dans le cas ou la participation de la Collectivité n'a pas subi d'évolution.
- Annexe B.4 : SDA
- Annexe B.6 : liste des biens mis à disposition par la Collectivité

Pour les annexes A1, B4 et B6, les modifications sont notifiées par courrier simple aux Parties. Pour l'annexe B2, les modifications sont notifiées par courrier en recommandé avec accusé de réception aux Parties. »

Article 1.2

L'article 8 de la convention, relatif à la Communication des Parties, est modifié comme suit :

« Article 8 Communication

Le terme communication doit être pris dans son sens le plus large et recouvrira tous les types d'actions en terme de communication (relations presse, actions commerciales, marketing et événementielles, achats d'espaces, dépliants, guides, plaquettes, mailings,

site Internet, projets et chantiers, mise en services et inauguration, signalétique et habillage...), tous les publics (voyageurs, élus, institutionnels...).

Article 8-1 - Principes généraux – Politique Commune de Communication

La présente convention est l'occasion d'une valorisation de l'image du transport routier de personnes. La mise en œuvre par les parties d'une Politique Commune de Communication (PCC) concourt à cet objectif.

La PCC combine des principes définis à l'échelle régionale par le STIF et déclinés à l'échelle du réseau conjointement avec le Département.

A l'occasion de la session annuelle du comité de suivi, le Département et l'Entreprise proposent, dans le cadre d'un programme, les actions de communication pour l'année à venir et présentent le bilan des actions réalisées sur l'année écoulée.

Le programme définitif de communication résulte d'un échange entre les parties à la présente convention. Il précise la maîtrise d'ouvrage et les principes de financement de chaque action de communication.

Les parties peuvent également convenir de réunions *ad hoc* pour des actions de communication exceptionnelles.

Les actions de communication, l'habillage des véhicules affectés à l'offre de référence, la charte graphique du mobilier urbain accessoire au transport public de voyageurs tendent à valoriser tant l'image du STIF que celle du Département.

Les communications de presse relatives à l'objet de la convention, émanant du Département et de l'Entreprise doivent être transmises au STIF pour avis et/ou validation dans un délai de 48h.

Article 8-2 - Habillage des véhicules

Le voyageur francilien doit percevoir la cohérence et l'unité du système de transport au niveau régional. A ce titre, le rôle du STIF en tant qu'autorité organisatrice doit être clairement exprimé.

Par ailleurs, la contractualisation à l'échelle d'un bassin requiert l'identification d'un territoire particulier.

Le STIF demande à ce que l'ensemble des véhicules soit habillé selon les « Principes d'habillage du matériel roulant » approuvés lors du conseil du 8 avril 2009. Cet habillage permet la coexistence avec les marques du Département et de l'Entreprise.

A compter de la prise d'effet de la présente convention, l'habillage des véhicules est conforme à la charte graphique jointe en Annexe B.7. Le Département fera valider par le STIF tout changement ou modification identitaire appliqué sur le réseau Seine-et-Marne Express (logo, habillage réseau).

A terme, l'ensemble du matériel utilisé par l'Entreprise pour l'exécution du service de référence devra être habillé selon les principes définis et qui figurent en Annexe B.7. Dans tous les cas de figure, avant tout achat de véhicule, l'Entreprise devra se rapprocher du référent STIF afin que l'habillage adéquat soit validé.

Les nouveaux habillages sont mis en place à partir de juin 2011 par le transporteur sur tous les véhicules neufs quelle que soit leur capacité acquis à partir de 2011. Il est

entendu entre les parties, que les véhicules de réserve porteront uniquement la livrée STIF, ceci afin de ne pas augmenter inutilement le nombre de véhicules de réserve.

La prise en charge financière de l'habillage se définit comme suit :

- Peinture vif argent 100% STIF
- Symbolique réseau + bloc marque STIF : 100% STIF
- Adhésifs transporteurs + pose (selon la charte) : 100% transporteur
- Adhésifs Département + pose (selon la charte) : 100% Département

Par ailleurs, le Département fixera lors de la mise en œuvre du nouvel habillage, un plafond d'engagement financier.

Les coûts relevant du STIF et du Département doivent être clairement indiqués dans deux devis séparés du ou des bus transmis par le transporteur. Le devis transmis au STIF devra comporter le prix du bus avec le détail des options, le prix de l'option peinture Vif-argent et de la symbolique réseau (+ bloc marque) avec la pose. Le devis transmis au Département devra comporter le prix de l'habillage spécifique à ce dernier.

A réception, l'ensemble des véhicules reçus devront être photographiés 3/4 droit (avec la plaque d'immatriculation) et les photos devront être transmises aux directions de la Communication et de l'Exploitation du STIF et à la direction de la communication du Département. Lors de la réception des premiers véhicules, l'agence désignée par le STIF devra se rendre au dépôt afin de valider ou non, pour le compte du STIF l'ensemble des composantes de l'habillage proposé (STIF + Département). Le STIF transmettra au Département une copie du compte rendu de l'agence. En cas de refus, l'habillage devra être revu au frais du poseur et/ou de l'imprimeur des adhésifs.

Article 8-3 - Supports et documents de communication voyageurs

Les dispositions suivantes sont retenues pour l'édition de tous documents de communication sur le réseau :

- L'Entreprise et le Département s'engagent à indiquer sur tout support de communication et d'information voyageurs leur lien avec le STIF par la présence du logo du STIF.
- Le logo du Département devra figurer sur tous supports papier (fiches horaires, plan) aussi gros (en surface) et aussi visible que celui de l'Entreprise et celui du STIF.
- Le Département créera un lien entre son site internet et celui de l'Entreprise et réciproquement sur le site de l'Entreprise un lien vers le site du Département.
- L'information des voyageurs est rapatriée dans le cadre info de l'abri voyageur, lorsque l'arrêt en est équipé. Ce cadre info abri voyageurs peut être mis en commun avec une autre entreprise, dans ce cas une entreprise est désignée comme gestionnaire principale de l'information, chaque entreprise restant responsable de la mise à jour de l'information de ses lignes.
- Une signalétique et/ou une information voyageur harmonisée sont mises en œuvre par l'exploitant à l'initiative du Département sur les poteaux ou les abris-voyageurs (bandeaux indices de ligne). Le Département, pour les abris dont il est propriétaire, apposera des bandeaux indices de ligne et en informera le STIF.

Le Département apporte toute information sur la vie du réseau Seine-et-Marne Express dans son magazine et autres supports de communication. Toutefois, ces derniers doivent être préalablement portés à la connaissance du STIF.

Le Département s'engage à mettre en ligne sur son site internet, le plan du réseau Seine et Marne Express, les horaires, les informations et un lien vers le site de l'Entreprise pour consulter les horaires.

L'Entreprise s'engage à contrôler et assurer le maintien opérationnel du système d'information dynamique lorsqu'il existe.

L'Entreprise s'engage à mettre à jour sans délai l'information destinée aux voyageurs dans les bus, dans les abris et sur les sites internet.

Tous les documents d'information du réseau, ainsi que toute opération de communication à l'initiative de l'Entreprise, doivent être soumis à l'accord préalable du STIF et du Département.

Article 8-4 - Marques

Les marques ayant fait l'objet d'un dépôt par le STIF auprès de l'INPI sont la propriété du STIF, qu'il s'agisse de marques verbales ou semi-figuratives (logos). Pour toute autorisation d'utilisation des marques actuelles du STIF l'entreprise doit impérativement prendre contact par courrier avec la Direction de la Communication du STIF.

Les nouvelles marques verbales ou semi-figuratives (logos) ayant pour vocation de constituer la dénomination d'un titre de transport, ou le titre de transport lui-même, ou d'un service de transport décidé par le STIF sont déposées par les services du STIF auprès de l'INPI en son seul nom.

Les nouvelles dénominations de réseaux doivent être déposées par le Département, en copropriété avec le STIF.

Le Département s'engage à assurer le dépôt auprès de l'INPI, le renouvellement, la surveillance de la marque verbale et/ou semi figurative (logos) ainsi que tous les frais y afférant.

Un règlement de copropriété proposé par le STIF sera signé entre les parties.

Si la marque et/ou le nom du réseau appartient à l'Entreprise, cette dernière doit en céder les droits et la propriété au Département et au STIF. »

Article 1.3

L'article 10 de la convention, relatif à l'Engagement financier, est modifié comme suit :

« Article 10 - Engagements financiers des Parties.

Article 10-1: Principes généraux

Le Contrat d'exploitation de type 2 est constitué d'un service de référence arrêté entre le STIF et l'Entreprise qui est décrit en **Annexe B.2** à la présente convention.

Les principes de la rémunération de ce service de référence sont destinés à :

- Couvrir l'ensemble des charges de service public imposées par le STIF ;
- Couvrir l'ensemble des compléments de service financés par les Collectivités conformément à l'article 9 du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, modifié par l'article 22-I du décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France;
- Prévoir, conformément aux dispositions du Règlement européen n°1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par Route, un bénéfice raisonnable pour l'Entreprise.

Le coût total du service de référence est fixé annuellement Selon les termes du tableau ci-dessous.

(k€ HT constants 2008)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	6 420	6 692	6 657	6 679	6 719	6 751	6 738

Article 10-2: Engagements financiers du STIF

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, le STIF versera à l'Entreprise, hors recettes annexes directement perçues par l'entreprise une contribution financière annuelle fixée à :

(k€ HT constants 2008)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contributions financières	5 901	6 247	6 187	6 204	6 239	6 271	6 252

Pour la première année d'exploitation, le montant de la contribution est calculé selon la règle du prorata temporis.

Article 10-3: Engagements financiers du Département

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, le Département versera à l'Entreprise une participation financière forfaitaire annuelle actualisable dont les montants sont définis ci-dessous :

En année pleine, ces participations sont payables sous forme d'acomptes par avance chaque trimestre (la date d'exigibilité de l'acompte étant le 1er jour du premier mois du trimestre). Elles seront indexées chaque année selon la formule prévue à l'Annexe B.5 de la présente convention.

LA facture d'actualisation annuelle sera émise avant le 31 décembre de chaque année sous réserve de la parution des indices.

Pour la première année d'exploitation, le montant de la participation est calculé selon la règle du prorata temporis.

Par ailleurs, le Département participe au coût de l'habillage des véhicules dans les conditions définies à l'article 8. »

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes adoptées lors de l'approbation initiale de la convention partenariale susvisée et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe B2
- Annexe B5
- Annexe B7

Article 2. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 2 novembre 2011 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 3 exemplaires, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
La Directrice générale

Pour l'Entreprise,
Le Directeur

Sophie MOUGARD

Pour le Département,
Le Président du Conseil général
De Seine-et-Marne

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0963

Séance du 7 décembre 2011



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU SMITEC (Cars Sœur et STDM)

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

- VU** le Code des transports (partie législative)
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** le rapport n° 2011/;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 1er décembre 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver le contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau SMITEC – Cars Sœur et STDM joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec la société Cars Sœur et la société de transport Daniel Meyer ;

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'JPH'.

Jean-Paul HUCHON

CONTRAT DE TYPE II

Le présent contrat est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 9 février 2011..

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

Les Cars Soeur, société SARL de 121 959,21 €, inscrite au RCS de Corbeil-Essonnes (n° 314 438 557 00022), dont le siège est situé 33, avenue de La Pointe Ringale B.P. 28 91250 SAINT GERMAIN LES CORBEIL, représentée par son Gérant, Monsieur Ernest Soeur.

ET

Société TRANSPORTS DANIEL MEYER, SAS au capital de 240 000 Euros, inscrit au RCS d'EVRY sous le numéro 958 201 428 dont le siège social est situé au 123 Rue Paul Fort 91310 MONTLHERY, représentée par son Président Monsieur Daniel MEYER

Ci-après dénommées « l'Entreprise »,

d'autre part,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

TITRE I - SOMMAIRE

TITRE I - SOMMAIRE.....	3
TITRE II - DISPOSITIONS GENERALES	6
Article 1 - Système contractuel.....	6
Article 2 - Objet et Champ d'application.....	6
Article 3 - Durée.....	7
Article 4 - Effet du contrat sur d'autres conventions.....	7
Article 5 - Droits et obligations des Parties	8
Article 6 - Exclusivité.....	10
Article 7 - Portée des présentes	10
Article 8 - Cession des Droits / « intuitu Personae ».....	10
TITRE III - LE SERVICE DE REFERENCE	12
CHAPITRE I - L'OFFRE DE REFERENCE.....	13
Article 9 - Description de l'offre de référence.....	13
Article 10 - Programmation de l'offre de référence.....	14
Article 11 - Modification de l'offre de référence	14
CHAPITRE II - LES OBLIGATIONS DE QUALITE DE SERVICE ASSOCIEES A L'EXECUTION DE L'OFFRE DE REFERENCE	16
Article 12 - Régularité.....	16
Article 13 - Pôles d'échanges et gares routières	17
Article 14 - Accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).....	18
Article 15 - Information des voyageurs.....	20
Article 16 - Politique de la ville.....	21
Article 17 - Prévention et sûreté	21
Article 18 - Lutte contre la fraude.....	23
CHAPITRE III - Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité.....	25
Article 19 - Equipement et suivi des véhicules.....	25
Article 20 - Attitude commerciale de l'Entreprise et de ses personnels.....	25
TITRE IV - TARIFICATION ET DISTRIBUTION DES PRODUITS TARIFAIRES	28
Article 21 - Dispositions tarifaires.....	28
Article 22 - Remontées des données de validation des titres.....	30
Article 23 - Distribution des produits tarifaires.....	32
Article 24 - Gestion communautaire	35
TITRE V - REALISATION DU SERVICE DE REFERENCE	36
CHAPITRE I - REALISATION DE L'OFFRE DE REFERENCE.....	36
Article 25 - Continuité du service.....	36
Article 26 - Information du STIF sur les perturbations significatives.....	36
Article 27 - Mesure de réalisation de l'offre de référence.....	36
Article 28 - Pénalités pour non réalisation de l'offre de référence (hors grève).....	37
Article 29 - Engagement de service et d'information par l'Entreprise en cas de grève.....	37
CHAPITRE II - QUALITE DE SERVICE.....	39
Article 30 - Principe généraux.....	39

Article 31 - Thèmes prioritaires de la qualité de service.	39
Article 32 - Critères d'appréciation de la qualité de service (indicateurs).	39
Article 33 - Modalités de mesures.	40
Article 34 - Niveau de service et intéressement.	41
CHAPITRE III - COMMUNICATION	43
Article 35 - Principes de gouvernance des actions de communication	43
Article 36 - Identité du STIF et cohérence inter-régionale.....	44
Article 37 - Diffusion par le réseau de l'Entreprise.	46
TITRE VI - BIENS ET INVESTISSEMENTS	47
CHAPITRE I - REGIME DES BIENS	47
Article 38 - Biens mis à disposition de l'entreprise.....	47
Article 39 - Biens propres.....	47
Article 40 - Biens de reprise.	48
CHAPITRE II - OBLIGATIONS RELATIVES AUX BIENS	48
Article 41 - Entretien et maintenance.	48
Article 42 - Renouvellement et rénovation.....	49
Article 43 - Matériel roulant.....	49
CHAPITRE III - PROGRAMMATION ET SUIVI DES INVESTISSEMENTS REALISES PAR L'ENTREPRISE	51
Article 44 - Principes généraux	51
Article 45 - Programmation des investissements	52
Article 46 - Réalisation du programme d'investissements - Conditions de réalisation du PI52	
Article 47 - Réalisation du programme d'investissements – suivi de la réalisation.....	53
Article 48 - Information en cas de modification du programme d'investissement	53
TITRE VII - REGIME FINANCIER	55
CHAPITRE I - LA REMUNERATION	56
Article 49 - Principes généraux relatifs à la rémunération.....	56
Article 50 - Les recettes de trafic.....	57
Article 51 - Les recettes annexes.	60
Article 52 - Participations financières des collectivités.....	60
Article 53 - Les contributions du STIF	61
CHAPITRE II - RECETTES DIRECTES	63
Article 54 - Recettes directes au titre des forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers sur support Navigo.....	63
Article 55 - Recettes directes au titre des forfaits Imagine'R	63
Article 56 - Recettes directes au titre du ticket t+	63
CHAPITRE III - INTERESSEMENT A LA VENTE	65
Article 57 - Financement du système de vente des dépositaires et intéressement à la vente des forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers.....	65
Article 58 - Intéressement à la vente de la carte Imagine'R	65
Article 59 - Intéressement à la vente du Ticket t+	65
CHAPITRE IV - LES ADAPTATIONS DE LA REMUNERATION LIEES A L'EXECUTION DU SERVICE DE REFERENCE	67
Article 60 - Principe général.	67
Article 61 - Ajustement des objectifs de recettes.....	67
Article 62 - Ajustement des contributions.....	67
Article 63 - Mesures tarifaires.....	68
CHAPITRE V - INCITATIONS FINANCIERES EN TERMES D'OFFRE REALISEE ET DE QUALITE DE SERVICE	69
Article 64 - Incitation financière à la qualité de service.	69

CHAPITRE VI - MODALITES DE FACTURATION ET DE REGLEMENT	73
Article 65 - Factures prévisionnelles.	73
Article 66 - Règlement des acomptes mensuels.	73
Article 67 - Facturation annuelle	75
CHAPITRE VII - FISCALITE.....	77
Article 68 - Fiscalité	77
TITRE VIII - MODALITES D'EXECUTION DU CONTRAT	79
CHAPITRE I - INFORMATION, SUIVI ET CONTROLE.....	79
Article 69 - Informations sur l'exécution du contrat	79
Article 70 - Comité de suivi.	82
Article 71 - Contrôle de l'exécution du contrat.	82
CHAPITRE II - VIE DU CONTRAT.....	84
Article 72 - Responsabilité.....	84
Article 73 - Assurances.	84
Article 74 - Garantie.....	85
CHAPITRE III - SANCTIONS – FIN DE LA CONVENTION - INDEMNITES.....	87
Article 75 - Sanctions Pécuniaires.	87
Article 76 - Sanctions coercitives.	87
Article 77 - Sanction résolutoire.....	88
Article 78 - Résiliation.	88
Article 79 - Sort des biens en fin de convention.	88
Article 80 - Continuité du service en fin de contrat	92
Article 81 - Reprise des autres contrats et engagements de l'entreprise	93
Article 82 - Engagements financiers à la fin du contrat	93
CHAPITRE IV - DISPOSITIONS DIVERSES	95
Article 83 - Révision et sauvegarde.	95
Article 84 - Recours à la procédure d'avenant.	95
Article 85 - Procédure de conciliation.....	96
Article 86 - Redressement, liquidation judiciaire et contrôle fiscal.....	96
Article 87 - Jugement des contestations.....	96
Article 88 - Election de domicile.....	96
Article 89 - Non validité partielle.....	97
TABLE DES ANNEXES	99

TITRE II - DISPOSITIONS GENERALES

Article 1 - Système contractuel

Le présent contrat est passé en application :

- de l'article 6 bis du décret n°59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France
- des orientations et principes décrits au Cahier des charges régional adopté par le Conseil du STIF le 13 décembre 2006 (Cf. Annexe A.2). Le Règlement d'exploitation annexé au Cahier des charges régional fixe les prescriptions minimales en matière d'exploitation.

Article 2 - Objet et Champ d'application

Article 2-1 - Objet du contrat

Le présent contrat définit, pour le service de référence figurant en Annexe A.3, les conditions d'exploitation par l'Entreprise du service public de transport collectif régulier de voyageurs en Île-de-France.

Il définit les modalités précises de fonctionnement des relations entre le STIF et l'Entreprise en ce qui concerne notamment :

- la consistance et les engagements de réalisation du service public régulier de voyageurs, appelé dans les articles suivants « service de référence », qui est défini au TITRE III -
- les obligations associées à « l'offre de référence » en matière de qualité de service, de tarification, de distribution des titres et de lutte contre la fraude, telles que définies dans les TITRE III -CHAPITRE II - et Odu Titre II ;
- la mesure de la réalisation de « l'offre de référence » et des obligations associées, dans les conditions prévues au TITRE V -CHAPITRE II -du Titre III ;
- le régime et les obligations relatives aux biens ainsi que les principes de programmation et de réalisation des investissements, qui sont définis au TITRE VI - ;
- la rémunération du service, dans les conditions prévues au TITRE VII -CHAPITRE I - ;
- les modalités spécifiques de fonctionnement de la relation contractuelle entre le STIF et l'Entreprise en termes d'information, de suivi, de contrôle, de révision et de fin de contrat (TITRE VIII -).

Article 2-2 - Champ d'application

En application de l'article 1er paragraphe II de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959, le présent contrat fixe la consistance générale et les modalités de fonctionnement et de financement des services réguliers de transports de voyageurs relevant du décret n°49-1473 du 14 novembre 1949. Ces services sont décrits au TITRE III - du présent contrat et constituent le « service de référence ».

L'Entreprise complète et met à jour annuellement, dans le cadre du rapport annuel, la fiche « autres conventions » prévue à l'Annexe A.4 du présent contrat.

Les activités qui n'entrent pas dans le champ d'application du présent contrat sont les suivantes :

- Activités de l'Entreprise exercées majoritairement hors de l'Ile-de-France ;
- Services de transports réguliers réservés aux élèves prévus à l'article 1 alinéa 3° du décret n°59-157 du 7 janvier 1959 précité et communément appelés « circuits spéciaux scolaires », et les services de transport à la demande prévus à l'article 1 alinéa 2 du même décret ;
- Services réguliers présentant un niveau d'offre inférieur à 2 allers et retours par jour ouvrable de base ou des caractéristiques commerciales spécifiques (clientèle et tarification) ;
- Services de transports réservés aux Personnes à Mobilité Réduite ;
- Services de transport occasionnel ou de transport privé.
- Services de transport à la demande, prévus à l'article 8 du décret n°59-157 du 7 janvier 1959.

Article 3 - Durée

Conformément à l'article 4 de l'Annexe A.2 « Cahier des charges régional », le présent contrat s'inscrit dans un cycle contractuel d'une durée totale de dix ans (1^{er} janvier 2007 - 31 décembre 2016), caractérisé par la conclusion de deux contrats successifs (Types I et II) conclus avec la même Entreprise.

Le présent contrat succède au contrat de Type I conclu avec l'Entreprise et prend effet à compter de la date spécifiée à l'Annexe F.4 et prendra fin le 31 décembre 2016. A ce terme, la fin des relations contractuelles entre les parties n'ouvre droit à aucune indemnité à la charge de l'une d'elles et il est fait application des dispositions de l'Article 79 - et suivants du présent contrat.

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

En outre, les modalités de l'article 26 du Contrat de Type I relatif aux modalités d'application des résultats des comptages s'appliquent jusqu'à la fin du Contrat de Type I, même si les comptages sont effectués postérieurement.

Article 4 - Effet du contrat sur d'autres conventions

Par ailleurs, il est expressément convenu entre les parties que le présent contrat vaut résiliation des conventions d'exploitation portant amélioration de l'offre de service sur les lignes spécifiées à l'Annexe F.4.

Article 5 - Droits et obligations des Parties

Article 5-1 - Le STIF

Conformément à l'article 1er de l'ordonnance du n° 59-151 du 7 janvier 1959, le STIF est chargé de l'organisation des transports publics de personnes en Ile de France.

A ce titre, en tant qu'Autorité organisatrice des transports de voyageurs en Ile-de-France, le STIF :

- fixe les relations à desservir ;
- désigne les exploitants et conclut avec eux des contrats de service public ;
- définit les modes d'exécution des services et les conditions générales d'exploitation ;
- définit l'offre de transport et le niveau de la qualité de service ;
- définit la politique tarifaire, décide la création des titres de transports et fixe les tarifs, compétence qui n'est pas susceptible d'être déléguée ;
- contrôle l'exécution du service de référence ;
- coordonne la modernisation du système de transport collectif francilien, en définissant les schémas de principe des grands investissements publics et en approuvant les avant-projets correspondant des maîtres d'ouvrages concernés ; Le STIF peut dans ce cas assurer la maîtrise d'ouvrage ;
- définit les principes de mise en œuvre de la loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux ;
- définit et met en œuvre, en lien avec la ou les collectivités concernées le cas échéant, la politique de communication, hormis celles des entreprises de transports ;
- définit, assure ou fait assurer l'information multimodale ;
- a accès, sans délai, à tous les équipements et documents lui permettant d'apprécier le respect par l'entreprise des règles de sécurité applicables au transport public de voyageur ;
- garantit le caractère intermodal des systèmes.

Article 5-2 - L'Entreprise

1. Obligations générales

L'Entreprise exploite le service public de transport régulier routier de voyageurs. De ce fait, elle est soumise légalement et contractuellement, à des obligations de service public au sens du droit communautaire et du droit national, et notamment à l'obligation :

- d'entretenir et d'exploiter, notions entendues comme l'obligation pour l'Entreprise de prendre, pour les lignes et installations dont l'exploitation lui a été confiée, toutes les mesures en vue de garantir un service de transport répondant à des normes de continuité, de régularité, de fréquence, d'amplitude, de sécurité et de qualité ;

- de transporter, s'analysant comme l'obligation pour l'Entreprise d'accepter et d'effectuer tout transport de voyageurs à des tarifs publics et conditions de transport déterminées par le STIF ;
- d'appliquer la tarification, considérée comme l'obligation pour l'Entreprise de vendre et d'accepter les produits tarifaires selon les conditions générales de vente et d'utilisation décidées par le STIF ;
- de participer à des systèmes intégrés en matière d'information, de délivrance des titres de transport, d'horaires et d'utilisation des points de correspondance ;
- de contribuer à la sécurité et sûreté des voyageurs.

2. Missions de l'Entreprise

Dans le cadre de ces obligations, l'Entreprise :

- assure le service de référence dans le respect des règles de sécurité qui s'imposent à elle en tant que transporteur de voyageurs et dans le respect des principes énoncés dans le Cahier des charges régional ;
- assure la fourniture, l'entretien, la maintenance et le renouvellement des matériels, installations et équipements nécessaires à l'exécution du service ;
- contribue à la promotion du service (marketing et développement) ;
- propose les adaptations de l'offre qui lui paraissent nécessaire compte tenu de sa connaissance des besoins de la clientèle ;
- met à disposition les informations dont elle dispose pour assurer le fonctionnement du dispositif d'information communautaire assuré par le STIF ;
- assure une information globale auprès de la clientèle et assure les relations avec les voyageurs ;
- contribue à la mise en œuvre de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux ;
- respecte les spécifications définies par le STIF en matière d'interopérabilité des systèmes et des réseaux et met en œuvre, en collaboration avec le STIF et les autres transporteurs, les moyens adéquats pour l'assurer ;
- informe le STIF sur l'exécution du service public et du présent contrat, notamment au moyen du rapport annuel ;
- réalise le programme d'investissement défini dans le présent contrat
- exerce une mission générale de conseil auprès du STIF et, à ce titre, est force de proposition tant en ce qui concerne la qualité, la modernisation des réseaux et leur interopérabilité, que le développement de l'offre et la coordination avec les autres transporteurs et autres services de transport en Ile-de-France.

Sous réserve du respect des règles fixées par le présent contrat, l'Entreprise dispose de tous pouvoirs en ce qui concerne le choix et l'organisation des moyens nécessaires à l'accomplissement de ses missions.

Le personnel de l'exploitation dépend de l'Entreprise qui exécute, conformément aux lois, règlements et conventions, toutes les opérations d'embauche et, éventuellement, de mutation et de licenciement.

L'Entreprise fixe les rémunérations et avantages du personnel, conformément aux usages de la profession, ainsi qu'aux dispositions de la convention collective applicable.

Article 6 - Exclusivité.

Pendant la durée du contrat, le STIF accorde à l'Entreprise l'exclusivité des services de transports publics de voyageurs pour les lignes exploitées dans le cadre du présent contrat.

Article 7 - Portée des présentes

Les présentes expriment l'intégralité des droits et obligations des parties relativement à leur objet.

Elles ne peuvent être modifiées que par voie d'avenant écrit et signé par les personnes expressément habilitées à cet effet par chacune des parties.

Elles comportent toutes les suites naturelles et nécessaires que commande l'exécution loyale et de bonne foi du contrat.

Article 7-1 - Documents contractuels

Les documents contractuels sont :

- Le présent contrat
- Les annexes au présent contrat
- Les documents joints aux annexes au présent contrat

En cas de contradiction entre leurs stipulations, le présent contrat prime sur ses annexes, qui ont-elles-mêmes une valeur juridique supérieure aux documents qui y sont joints le cas échéant.

Article 7-2 - Annexes et autres documents joints

Les Annexes du présent contrat sont listées en Table des Annexes.

Les documents suivants ont également valeur contractuelle sans être annexés :

Cahier des charges des comptages mentionné à l'Annexe E.2.

Article 8 - Cession des Droits / « intuitu Personae ».

Le présent contrat est conclu en considération des qualités, compétences et capacités de l'Entreprise.

En conséquence et sous réserve des lois et règlements en vigueur, la cession partielle ou totale du présent contrat ne pourra intervenir sans autorisation préalable du STIF. En cas de refus de la cession, la décision du STIF doit être motivée.

N'est pas assimilé à une cession le transfert éventuel à une structure dédiée spécifique dont l'Entreprise demeurera garant jusqu'au terme du présent contrat.

Ne sont pas non plus assimilées à une cession les donations ou successions entre personnes physiques dans la mesure où ces opérations n'aboutissent pas à la création de sociétés nouvelles.

De même, sauf exception figurée à l'alinéa suivant, l'Entreprise est tenu d'assurer personnellement l'exécution du service qui lui est confié. Tout projet de cession du présent contrat par l'Entreprise ouvre droit pour le STIF à obtenir toutes les informations nécessaires

sur les garanties techniques, financières et de tous ordres qui s'appliqueraient à la continuation de l'exécution du présent contrat par suite de la nouvelle situation.

Le présent article ne fait pas obstacle au droit pour l'Entreprise de passer avec des tiers des contrats d'affrètement ou de sous-traitance.

Cependant, l'Entreprise reste responsable vis-à-vis des usagers et du STIF de l'activité de ses prestataires de service et sous-traitants. Les prestataires et sous-traitants ne pourront pas eux-mêmes sous traiter.

Dans le cadre du rapport annuel prévu à l'Article 69-3 - l'Entreprise tiendra à jour la liste des contrats de prestations et de sous-traitance conclus en application du présent article.

Le non respect des dispositions énoncées ci-dessus entraîne de plein droit la déchéance de l'Entreprise, conformément à l'Article 77 - des présentes.

TITRE III - LE SERVICE DE REFERENCE

Le service de référence dont l'exécution est confiée à l'Entreprise par le présent contrat, est constitué de l'offre de référence, ainsi que des obligations associées en matière de qualité de service, de tarification, de distribution des titres et de contrôle.

L'exécution de l'offre de référence est assortie d'un système de mesure de l'engagement de production kilométrique décrit au TITRE V -CHAPITRE I -.

L'offre de référence peut être modifiée en cours d'exécution du présent contrat, selon les dispositions prévues à l'Article 11 -.

Les obligations de qualité de service associées à l'exécution de l'offre de référence concernent :

- la régularité des services ;
- l'accessibilité des services aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) ;
- l'accueil et la gestion des lieux associés au transport (gares, stations, gares routières et points d'arrêt), lorsque l'entreprise en a la gestion ;
- la sûreté des voyageurs ;
- l'information des voyageurs ;
- le traitement des réclamations-voyageurs ;

Le système de mesure de la qualité de service est décrit au TITRE V -CHAPITRE II - du Titre III, celui des incitations financières associées à l'Article 34 -.

Les obligations associées à l'exécution de l'offre de référence en matière de tarification, de distribution des titres, et de lutte contre la fraude sont décrites dans le TITRE IV -.

Chacune de ces obligations fait l'objet :

- d'engagements de l'Entreprise, le plus souvent quantifiables et mesurables ;
- d'indicateurs mesurant les résultats obtenus, auxquels peuvent être associées des incitations financières de type bonus-malus ;
- d'un droit de contrôle et d'audit du STIF sur la mesure des engagements ;
- d'une obligation de compte-rendu sur l'exécution du contrat (information).

CHAPITRE I - L'OFFRE DE REFERENCE

Le présent chapitre a pour objet de décrire l'offre de référence, ainsi que les principes encadrant sa modification en cours de contrat.

Article 9 - Description de l'offre de référence.

L'offre de référence décrit en Annexe A.3 est donné ligne par ligne. L'annexe précitée comporte les éléments suivants :

- Les caractéristiques physiques et spatiales de la ligne :
 - Le schéma de ligne, document visant à informer les voyageurs avec le nom des points d'arrêts,
 - La longueur de la ligne,
- Les caractéristiques du matériel roulant
 - Le type de matériel
 - Le nombre de bus maximum en lignes hors réserve
- L'offre théorique

L'offre des lignes régulières est organisée en fonction de périodes de base : plein trafic, petites vacances scolaires, juillet, août.

L'offre théorique est décrite ligne par ligne pour chacune des périodes de base, à l'aide des informations suivantes :

- Le calendrier d'application de ces journées types ;
- Les KCC (kilomètres commerciaux contractuels), les KT (km totaux) annuels, y compris les adaptations ponctuelles périodiques programmées ;
- Les KCC de chaque journée type de chacune des périodes de base.

Pour chacune des journées types, pour chacune des périodes types de TM, sont précisés par ligne :

- Le n° de sous-ligne ;
- la longueur de la sous-ligne ;
- le nombre de courses par tranche horaire en distinguant l'aller et le retour.

Les éléments précités sont fournis selon le format de TM fourni en Annexe A.3.

L'actualisation de l'Annexe A.3, soit le service de référence au 1^{er} janvier de l'année, est communiquée au plus tard le 28 février de chaque année.

Article 10 - Programmation de l'offre de référence.

Les modifications d'offre envisagées au cours de l'exécution du contrat font l'objet d'une programmation annuelle, examinée par le comité de suivi du contrat dont les conditions de fonctionnement sont définies à l'Article 70-1 - .

Article 11 - Modification de l'offre de référence

L'Entreprise recherche l'amélioration de l'offre de transport aux besoins des voyageurs sur la durée du contrat pour une meilleure adéquation de l'offre à la demande. Dans le cadre de sa mission de conseil auprès du STIF, l'Entreprise propose notamment des améliorations qui lui paraissent opportunes, voire dans certains cas des redéploiements de moyens, en cas de trafic nul voire très faible.

Article 11-1 - Principes généraux

Par modification de l'offre de référence, on entend les adaptations à la hausse et à la baisse par rapport à l'offre de référence au 1^{er} janvier de l'année en cours définie à l'Article 9 - et qui font l'objet d'une décision du STIF.

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

Article 11-2 - Les modifications temporaires pouvant conduire à une modification de l'offre de référence

Elles recouvrent le cas de travaux de voirie (inférieurs à un an) et perturbant de façon significative l'exploitation normale du service : déviation, ou exploitation en mode dégradé. Les événements exceptionnels peuvent nécessiter des renforts d'offre ponctuels, afin de pouvoir assurer l'amplitude et la fréquence souhaitées à l'occasion de manifestation particulière pour une ou plusieurs lignes.

Par dérogation à la procédure approuvée par le Conseil du STIF du 13 décembre 2006, ce type de modification ne requiert pas l'accord préalable du STIF.

1. Modifications temporaires sans incidence financière

En instantané, le cumul de ces modifications temporaires ne peut conduire à une réduction de plus de 2% de l'offre de référence.

L'entreprise est toutefois tenue de déclarer l'offre non réalisée dans le cadre du dispositif prévu à l'Article 27 -

2. Modifications temporaires avec incidence financière

Tout demandeur assure la charge financière du renfort de l'offre de référence (amplitude, fréquence) qu'il sollicite. L'Entreprise adresse préalablement à la mise en place, un courrier d'information au STIF.

Article 11-3 - Les modifications pérennes de l'offre de référence

Les adaptations de l'offre en cours d'année rendent nécessaire l'actualisation de l'offre de référence.

1. Les modifications pérennes sans incidence financière

Par dérogation à la procédure approuvée par le Conseil du 13 décembre 2006, des ajustements peuvent être effectués par l'Entreprise, sans décision préalable du STIF.

Il s'agit essentiellement de la desserte de nouveaux arrêts, sous réserve de l'accord préalable du gestionnaire de voirie, d'une modification de l'amplitude, d'une modification mineure de fréquences, d'une modification mineure d'itinéraires, (par exemple suite à des changements de sens de circulation...). L'Entreprise a également la possibilité d'affecter des services d'une sous-ligne à une autre. Ces ajustements ne doivent pas avoir pour effet de dégrader le volume d'offre globalement contractualisé.

En instantané, la variation de l'offre de référence induite par ces ajustements ne peut conduire à une réduction de plus de 2% de l'offre de référence.

Au 31 décembre, le volume des KCC ne peut être dégradé par rapport au 31 décembre de l'année précédente, toutes choses restant égales par ailleurs.

L'Entreprise propose à l'accord du STIF, avant le 15 janvier de chaque année, les réajustements qui ont été effectués, pour chaque ligne modifiée, afin de remettre à jour le service de référence, sous forme :

- d'un dossier technique, qui inclut l'explication des modifications ;
- d'une actualisation de l'offre de référence prévue à l'Annexe A.3, y compris le tableau de synthèse.

Par ailleurs, l'Entreprise fournira également au 15 janvier l'Annexe A.6 qui synthétise l'ensemble des modifications de l'offre de référence qui ont été effectuées dans l'année.

Toutefois, ces ajustements font l'objet dans tous les cas d'un accord du STIF préalable à leur mise en œuvre, dès qu'elles ont une répercussion sur une ligne exploitée par un autre opérateur, ou par l'Entreprise mais dans le cadre d'un autre contrat avec le STIF.

Dans le cas de difficultés particulières survenues après la mise en place d'une adaptation, ou lors de l'examen annuel par le STIF de l'ensemble des modifications, le STIF peut demander à l'Entreprise la remise en place du service tel qu'il était exploité.

2. Les modifications pérennes avec incidence financière

Ces modifications concernent des opérations de nature et de niveau très différents, à la hausse ou à la baisse.

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

Afin que le STIF puisse procéder à l'examen exhaustif du projet et disposer des délais nécessaires à l'instruction du dossier de l'Entreprise et en application de la délibération du Conseil du STIF 16 décembre 2006, l'Entreprise s'engage à fournir :

- un document de synthèse sur le projet en cas de restructuration des lignes ;
- un dossier technique ;
- l'engagement financier au projet de la (les) collectivité (s), le cas échéant ;
- un devis, dont le modèle type sera fourni préalablement par le STIF à l'Entreprise.

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

Au plus tard le 15 décembre de chaque année, l'Entreprise fournit un tableau de synthèse des éléments constitutifs des modifications validées par le STIF. La périodicité et le contenu feront l'objet d'un échange de courrier, afin de préparer l'avenant prévu à l'Article 60 -.

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

Article 12 - Régularité.

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

La régularité est une priorité du STIF.

Conformément au règlement d'exploitation (Annexe A.2), l'Entreprise doit respecter les horaires.

En particulier, il ne doit pas y avoir de passage en avance par rapport aux horaires affichés.

Pour cela, l'Entreprise gère la régulation aux points d'arrêts prévus à cet effet, notamment à l'aide de son SAEIV (Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs) lorsque elle en est équipée.

2. Cas spécifique des départs décalés en cas de perturbations du réseau ferré

La mise à disposition par les opérateurs ferroviaires d'une information en temps réel en gare et station sur l'heure de passage des trains, RER et lignes Transilien doit permettre l'amélioration de la correspondance avec les bus et cars sur le réseau routier, notamment en fin de service lorsque l'offre est moins dense.

Dans les cas où l'Entreprise a conclu un accord avec le transporteur ferré pour disposer de l'information en temps réel ou si la gare est équipée de l'information déportée, l'Entreprise s'engage à mettre en place des départs décalés dans les conditions suivantes : donner aux conducteurs la consigne d'exploitation de différer leur départ jusqu'à 5 minutes par rapport à l'horaire affiché dès lors que cela ne perturbe pas le service rendu aux clients.

Cette obligation de retarder le départ ne s'applique pas aux tranches horaires des lignes disposant d'une fréquence moyenne inférieure ou égale à 10 minutes.

3. Les partenariats à mettre en œuvre.

La régularité relève d'une compétence partagée. Les conditions de circulation et d'arrêts des véhicules sur le réseau routier sont de la compétence des collectivités locales qui mettent en place des programmes d'aménagements de voirie et de priorités aux feux. L'Entreprise s'engage :

- à répondre aux sollicitations des collectivités et à participer aux processus formalisés qu'elles mettent en œuvre pour améliorer la vitesse et la régularité ;
- à promouvoir et accompagner les démarches ayant un impact sur la rapidité et la ponctualité, en sensibilisant les collectivités locales sur la suppression des points durs et l'importance du partage de la voirie.

A l'issue d'opérations majeures pour lesquelles il est montré qu'elles se traduisent par des gains de productivité, l'Entreprise évalue ces gains. Elle propose au STIF des mesures d'amélioration de la qualité de service et/ou de développement de l'offre permettant de les réinvestir. Il est tenu compte de l'impact de ces éléments dans l'analyse de l'exécution du contrat.

Informations à communiquer au STIF.

Synthèse dans le rapport annuel des actions engagées sur la thématique régularité et gestion des correspondances, ainsi que des actions d'adaptation de l'offre et de qualité prises suite aux opérations d'aménagements majeurs réalisées par les collectivités.

4. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité.

- Régularité ;
- Départs décalés : une méthode de mesure sera définie au cours de l'exécution du contrat en lien avec l'indicateur régularité.

Article 13 - Pôles d'échanges et gares routières

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

Afin de favoriser l'intermodalité et l'information des voyageurs au sein des pôles d'échanges et gares routières pour faciliter les liaisons intermodales, l'Entreprise est réputée avoir connaissance de l'ensemble du contenu le cahier de référence du STIF sur les gares routières et s'engage sur les points suivants :

a) Adaptation des horaires pour assurer les correspondances

- L'Entreprise adapte dans la mesure du possible ses horaires théoriques au plus près de l'offre ferrée qui lui est transmise par les opérateurs des réseaux lourds sur demande de l'Entreprise.
- L'Entreprise met en place, pour assurer la correspondance en temps réel avec le mode ferré, en particulier sur les derniers services, des départs décalés dans les conditions décrites à l'Article 12 -

b) Points d'arrêt

- L'Entreprise utilise les points d'arrêts situés en gare routière.

2. Les partenariats à mettre en œuvre

- L'Entreprise contribue à l'amélioration de la qualité des prestations apportées dans les gares routières en prenant part aux études pilotées par le STIF et aux études concernant le Plan de Déplacements Urbains (PDU) et ses déclinaisons locales (PLD) ;
- L'Entreprise s'engage à participer aux démarches partenariales avec les autres transporteurs et collectivités qui visent à la mise en œuvre d'une information multimodale dans les gares routières et pôles d'échange.

3. Gare routière (dans le cas d'une gare mono-transporteur uniquement)

4. Informations à communiquer au STIF

- Etat annuel des participations aux actions d'amélioration de l'intermodalité et de l'information voyageurs au sein des pôles d'échanges et gares routières : démarches partenariales entre transporteurs et collectivités, procédures de maintien et mise à jour de l'information statique (plans de réseaux et horaires), diffusion de contenu d'information sur des panneaux multimodaux.

5. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité

- Lien avec l'indicateur départs décalés : une méthode de mesure sera définie en 2009 en lien avec l'indicateur régularité ;

- Lien avec les indicateurs sur l'information voyageurs (information théorique, circonstancielle et temps réel aux points d'arrêts).

Article 14 - Accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

L'accessibilité des PMR constitue une priorité du STIF, renforcée par les nouvelles obligations fixées par la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées ». Il est prévu un délai de 10 ans pour rendre accessibles les services de transport public. En partenariat avec le STIF et les autres collectivités publiques, l'Entreprise met en œuvre les moyens pour que l'objectif d'accessibilité soit atteint dans les délais impartis.

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

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

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

- Les véhicules accessibles aux Usagers en Fauteuil Roulant sont affectés aux lignes dont la mise en accessibilité est déclarée prioritaire dans le Schéma Directeur d'Accessibilité.
 - o Dès déclaration d'accessibilité d'une ligne aux Usagers en Fauteuil Roulant (UFR), l'Entreprise dispose d'un délai de 2 mois pour :
 - dispenser à l'ensemble des personnels concernés une formation adéquate au bon fonctionnement des équipements d'accessibilité ;
 - mettre à jour et transmettre les documents d'information contractuels concernant l'accessibilité des lignes ;
 - apposer des stickers accessibles UFR sur les véhicules et les poteaux des arrêts accessibles ;
 - renseigner l'accessibilité UFR des points d'arrêts sur les plans et/ou fiches horaires de la ligne affichés aux points d'arrêt, sur internet, dans les véhicules ou distribués aux usagers.
- Lors d'un retraitage postérieur à la déclaration d'accessibilité aux Usagers en Fauteuil Roulant de la ligne, l'entreprise s'engage à indiquer sur les plans de réseaux affichés aux points d'arrêt, sur internet, dans les véhicules ou distribués aux usagers, les lignes accessibles ;
- Les équipements d'information sonore et visuelle déployés à bord des véhicules le cas échéant sont maintenus en bon état de fonctionnement ;
- Les équipements permettant l'accessibilité des véhicules aux Usagers en Fauteuil Roulant sont testés régulièrement afin de garantir leur effectivité ;
- Tout équipement bénéficiant d'un financement du STIF est conforme avec les prescriptions du cahier de Référence du STIF.

2. Les partenariats à mettre en œuvre.

L'Entreprise s'engage à participer aux réunions pilotées par la collectivité locale gestionnaire de la voirie et à être force de proposition en collaboration avec les associations représentatives pour :

- o examiner les lignes à équiper et les arrêts à aménager ;
- o faire un diagnostic terrain (en présence des associations et du gestionnaire de voirie) de l'accessibilité des points d'arrêt, afin de déterminer précisément les aménagements nécessaires (participation au diagnostic de l'état d'accessibilité du point d'arrêt et propositions d'aménagements) ;

L'Entreprise participe aux études initiées par le STIF ou les collectivités locales de diffusion sonore aux arrêts sous une forme adaptée aux non-voyants et mal-voyants pour les points

les plus fréquentés ou les plus pertinents, particulièrement pour les perturbations prévues ou imprévues.

3. Informations à communiquer au STIF.

- Bilan annuel :
 - du nombre de véhicules équipés de dispositif d'aide à l'embarquement ;
 - du nombre de points d'arrêts accessibles et du nombre de points d'arrêt restant à rendre accessibles ;
 - du nombre de points d'arrêt dotés d'un système d'information dynamique adapté aux personnes à mobilité réduite ;
 - Estimation du nombre d'UFR empruntant les lignes équipées de véhicules adaptés (par ligne) ;
 - Statistique et analytique des demandes et réclamations en matière d'accessibilité ;
 - de la formation aux conducteurs à l'accueil/prise en charge des PMR en particulier des UFR (type de formation donnée, associations représentatives impliquées, durée de la formation, fréquence de la formation).

4. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité

- Disponibilité des Equipements (palettes).

Article 15 - Information des voyageurs.

Article 15-1 - L'information des voyageurs sur le service offert par les réseaux concerne :

- - L'information multimodale qui favorise en particulier les correspondances d'un mode à l'autre et l'usage du transport public en général ;
- - L'information théorique aux points d'arrêt et à bord du véhicule ;
- - L'information temps réel aux points d'arrêt et à bord du véhicule
- - L'information circonstancielle, qui complète l'information théorique par des indications sur les perturbations prévues ou imprévues.
- La définition du Schéma Directeur d'Information Voyageurs (SDIV) permet au STIF d'avoir une politique d'ensemble relative à l'information voyageur au niveau du territoire francilien, partagée par l'ensemble des acteurs.

L'entreprise s'engage à respecter les orientations du SDIV.

Article 15-2 - Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'Entreprise

L'Entreprise met en œuvre les moyens nécessaires à l'élaboration, la mise à jour et la maintenance de l'information. Elle assure le bon état de marche des équipements permettant sa diffusion.

Ces obligations sont détaillées dans l'Annexe B.8.

Elle s'engage aussi à respecter les obligations concernant la fourniture des données à la base de données communautaires, conformément au « Protocole sur les échanges de données entre l'Entreprise et la base de données communautaire du STIF » - Annexe B.3, ainsi que celles portant sur les échanges de données temps réel - «Protocole sur les échanges de données temps réel - Application de la norme SIRI en Ile de France » - Annexe B.9.

1. Les partenariats à mettre en œuvre.

- Information aux points d'arrêt : Pour la mise en œuvre de ses engagements relatifs à l'information aux points d'arrêt, l'Entreprise se rapproche autant que de besoin de la collectivité locale compétente.
- Information multimodale : l'Entreprise participe aux politiques intermodales d'information sur les services de transport.

Si l'Entreprise possède un site internet d'information sur ses services, elle est tenue de mettre un lien vers le site d'information multimodale et multi opérateurs du STIF et d'en faire figurer la nature et l'objet.

- Information dans les pôles d'échange et en gares routières : Dans les pôles d'échange et les gares routières, l'Entreprise, conformément à l'Article 13 -, participe aux démarches partenariales avec les autres transporteurs et collectivités, qui visent à mettre en œuvre et développer une information multimodale dans les gares routières et les pôles d'échanges.

2. Informations à communiquer au STIF.

- Bilan annuel du déploiement des systèmes d'information dynamique aux points d'arrêts et embarqués en distinguant le visuel et le sonore ;
- Bilan des expérimentations mises en place dans le cadre du SDIV ;
- Point sur l'activité des systèmes d'information à distance.

3. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité (Annexe B.1).

- Information théorique aux points d'arrêts. (y compris information en cas de situation perturbée prévue) ;
- Information théorique à bord du véhicule. (y compris information en cas de situation perturbée prévue) ;
- Information temps réel aux points d'arrêt (y compris en cas de situation perturbée prévue) ;
- Information temps réel à bord des véhicules (y compris en cas de situation perturbée prévue) ;
- Information en cas de situation perturbée imprévue.

Article 16 - Politique de la ville.

Les entreprises de transport sont amenées à contribuer au développement urbain, économique et social, à sa cohésion sociale, en d'autres termes à « *rendre la ville accessible à tous* ».

Depuis plusieurs années les entreprises se sont engagées dans cette politique de la ville et de développement territorial en liaison avec l'Etat les collectivités territoriales et tous les acteurs concernés.

Le cadre de référence de cette politique s'appuie d'une part, sur les dispositions édictées par la loi n°96-987 du 14 novembre 1996 relative à la mise en œuvre du pacte de relance pour la ville définissant les zones urbaines sensibles, et sur les contrats urbains de cohésion sociale, et d'autre part sur les nouveaux dispositifs législatifs ayant directement trait à la Politique de la ville qui serait promulgués pendant la durée de la présente convention.

Dans le cadre de cette politique qui s'appuiera sur les CUCS (Contrats Urbains de Cohésion Sociale), l'Entreprise pourra, le cas échéant à la demande du STIF, s'engager dans des programmes d'intervention sur des sites prioritaires. Elle veillera, en outre à l'articulation de ses actions avec les dispositifs de la politique de la ville pilotés par le STIF.

L'entreprise qui bénéficie de l'aide du STIF dans le cadre de la convention « pour une politique de prévention pour les lignes de bus desservant les quartiers politique de la ville » reste tenue par les termes de la convention jusqu'à son terme initial.

A partir de 2011, les effectifs de contrôle sont intégrés directement dans la maquette financière du contrat au titre d'une prestation de transport.

Un avenant au présent contrat sera conclu pour prendre le relais de la convention pour une politique de prévention sur les lignes de bus desservant les territoires en Politique de la ville à compter de 2011.

Article 17 - Prévention et sûreté

La sûreté comprend non seulement la lutte contre les atteintes aux personnes et aux biens, mais implique également un traitement du sentiment d'insécurité.

Afin d'atteindre ces objectifs, la politique de sûreté de l'entreprise repose avant tout sur une politique de prévention intégrant toute la chaîne de sûreté.

L'entreprise met en œuvre les politiques correspondantes après accord du STIF, dans une approche globale incluant l'ensemble des acteurs institutionnels participant à la sécurité publique.

A ce titre, l'entreprise est partie prenante des dispositifs partenariaux, dont le cadre privilégié est celui des contrats régionaux, départementaux et locaux de sécurité.

A partir des diagnostics existants, les besoins en termes de sûreté sur le réseau se traduisent à travers le(s) deux) objectif(s) suivant(s) :

- le renforcement du travail de prévention et des actions de sensibilisation ;

- le maintien d'une présence humaine rassurante. [*Commentaire : ce point devra être supprimé des contrats concernant les réseaux ne desservant pas de territoires classés en « Politique de la ville »*]

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

Renforcement du travail de prévention et des actions de sensibilisation :

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

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

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

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

Amélioration du sentiment de sécurité sur l'ensemble des espaces de transport :

L'entreprise garantit, notamment par une présence humaine efficace, une ambiance rassurante sur l'ensemble des espaces de transport :

- par une présence humaine visible dans les véhicules et gares routières par les personnels d'accueil [*Commentaire : ce point devra être supprimé des contrats concernant les réseaux ne desservant pas de territoires classés en « Politique de la ville »*] ;
- par l'entretien de ces espaces et une intervention rapide en cas de dysfonctionnement (propreté, éclairage, information voyageur) ;
- par des actions concrètes visant à une meilleure protection du matériel roulant et des espaces de transport à l'encontre des actes de vandalisme.

2. Informations à communiquer au STIF :

Prévention :

- plan annuel d'actions de prévention, bilan en fin d'année (définition des actions et des objectifs, programme prévisionnel annuel, moyens humains affectés) ;
- cessations partielles ou totales d'activités dues à des problèmes de sécurité par ligne de bus ;
- bilan annuel spécifique sûreté.

Statistiques sûreté :

- atteintes physiques sur agents ;
- dégradations de biens ;
- ratio atteintes physiques / nombre de voyages ;
- nombre d'enregistrements d'incidents par caméras de vidéosurveillance embarquée avec mise à disposition des autorités compétentes.

Information du STIF en cas d'incident grave ou de crise :

- L'entreprise s'engage à informer le STIF en cas d'incident grave ou de crise sur son réseau, dans le respect de la procédure d'alerte définie en Annexe B.10 à la convention.

Suivi des investissements :

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

3. Suivi des indicateurs de qualité de service :

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

Article 18 - Lutte contre la fraude.

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

La lutte contre la fraude est une des priorités du STIF et de l'Entreprise. Le STIF fixe les objectifs généraux de lutte contre la fraude et définit plus particulièrement les exigences minimales de sécurité.

L'Entreprise a la responsabilité opérationnelle de la lutte contre la fraude dans le réseau qu'elle exploite. Elle s'engage à mettre en place les équipements et agents nécessaires au contrôle des titres de transport et poursuivre ou faire poursuivre conformément aux textes en vigueur les voyageurs en infraction. Les règles et le montant de l'amende encourue doivent être affichés à bord des véhicules.

Compte tenu de l'interdépendance des réseaux, l'entreprise s'engage à collaborer efficacement avec les autres entreprises de transport d'Ile de France afin d'harmoniser les règles dans ce domaine, notamment en termes de régularisation des contrevenants et de règles de validation.

Dans ce cadre l'entreprise doit :

- assurer une norme minimale d'effort de contrôle ;
- mettre en place des équipes d'au minimum 2 agents de contrôles par véhicule contrôlé ; ces agents peuvent être recrutés en interne ou faire partie d'une structure externe ;
- adapter l'intensité des contrôles par période horaire en fonction des pics de fraude qui sont historiquement constatés (heure de pointe, soirée, week-end) ;
- assurer au personnel en place des formations régulières, notamment sur les différents aspects de la lutte contre la fraude ;
- conduire des actions d'information des voyageurs sur les titres de transports existants et sur les sanctions passibles en cas de fraude ;
- conduire, dans la mesure du possible, des opérations ciblées et sécurisées (afin de sécuriser les opérations de contrôle et de diminuer le phénomène de fraude, certaines opérations peuvent être menées conjointement avec la police), ces opérations nécessitant un accroissement ponctuel du personnel de contrôle.

2. Informations à communiquer au STIF :

- Aspect quantitatif de la fraude :
 - nombre et taux de fraudeurs constatés
 - nombre et taux de fraudeurs réels estimés en cas d'enquête réalisée par l'Entreprise
 - courbe de l'évolution de la fraude constatée sur l'année écoulée et si elle existe sur les 5 dernières années
 - information de synthèse sur la saisonnalité de la fraude par tranche horaire et période (semaine, soirée, week-end).

- Aspect financier de la fraude :
 - coûts constatés et/ou réels estimés (perte de recette)
 - coûts des moyens mis en place pour lutter contre la fraude
 - taux et coûts de recouvrement des amendes.

- Action sur la fraude et prévention :
 - Action sur les causes externes au transport (ex : comportement sportif, ludique, effets de bande, attitude de défi, ...) ;
 - Action sur les causes internes au transport (ex : pièges tarifaires, obstacles matériels, ...)
 - Moyens humains et matériels mis en œuvre pour lutter contre la fraude
 - Bilan des actions mises en place et perspectives
 - Taux de contrôle
 - Lien avec les indicateurs Disponibilité des Equipements (valideurs et équipements de sûreté existants) et Attitude Conducteur traités.

CHAPITRE III - Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité

Article 19 - Equipement et suivi des véhicules.

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

- Les véhicules doivent être équipés de l'ensemble des équipements embarqués nécessaires au transport des voyageurs dans des conditions de voyage optimales :
 - Valideurs de titre de transport ;
 - Boutons de demande d'arrêt ou afficheur indiquant la démarche à suivre ;
 - Bouton de commande de porte lorsqu'ils existent ;
 - Palettes ou dispositifs d'aide à l'embarquement des personnes à mobilité réduite (au fur et à mesure du déploiement de ces équipements) ;
 - Equipements de sûreté (au fur et à mesure du déploiement de ces équipements) ;
 - Dispositifs dynamiques d'information visuelle, d'information sonore, de Haut-parleur à la porte avant (au fur et à mesure du déploiement de ces équipements).
- L'Entreprise est responsable de la gestion et du maintien en état de marche des véhicules et des équipements embarqués, y compris télébilletiques, afin qu'ils offrent en permanence les meilleures conditions d'utilisation, de confort et de propreté.
- Conformément au cahier des charges édité par le STIF dans le cadre du Contrat de type 1 (Avenant n°3 du Contrat de type 1 voté par le conseil du STIF du 08 Octobre 2008), l'ensemble des prescriptions relatives au niveau d'équipement des véhicules financés par le STIF seront reprises dans le cadre du présent Contrat, et sont spécifiées dans le cadre de l'Annexe F.7.

2. Informations à communiquer au STIF :

- Les informations nécessaires au suivi des équipements et des véhicules sont intégrées à l'Etat de Parc (cf. Annexe D.1).

3. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité :

- Taux de disponibilité des équipements (valideurs, commandes d'arrêts, boutons de porte, palettes...). La liste des équipements est adaptée au fur et à mesure des équipements mis en service
- Etat et netteté intérieure et extérieure des véhicules

Article 20 - Attitude commerciale de l'Entreprise et de ses personnels.

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

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

Traitement des réclamations voyageurs :

- L'Entreprise s'engage à mettre en place un dispositif pour répondre aux demandes d'information et aux réclamations des clients, qu'elles soient écrites, orales ou via un support électronique (e-mail, site Internet, ...) :
 - o En présumant de la bonne foi du client ;
 - o En répondant à toutes les réclamations de façon personnalisée et cohérente, dans un délai inférieur à 30 jours par rapport à la date de réception de la réclamation ;

- En informant, a minima, le client des suites donnée à sa réclamation ... voire en présentant des excuses / réparant l'erreur quand le client a subi un préjudice ;
 - L'Entreprise s'engage à analyser et exploiter les informations issues des réclamations clients pour mettre en place des actions correctives et préventives et améliorer ainsi la qualité de service.
- L'Entreprise poursuit ses efforts pour améliorer le traitement des réclamations, notamment par l'utilisation croissante de médias interactifs (téléphone, courriel).

Afin de permettre au STIF de traiter de manière optimale les réclamations qui lui sont adressées, les entreprises s'engagent à transmettre au STIF tout élément utile qu'il souhaiterait obtenir pour leur traitement : éléments d'information, documents, copie de courriers et/ou de réponses de courrier, etc.

A cette fin, il est précisé à chaque année :

- le nom et les coordonnées d'un ou des correspondants chargés de répondre aux demandes du STIF,
- le nom et les coordonnées de la ou des personnes du STIF en charge de la réponse aux réclamations des voyageurs le délai maximum de transmission des éléments demandés par le STIF : 15 jours,
- l'entreprise s'engage à transmettre automatiquement au STIF la copie de la réponse qu'elle projette d'adresser à un client, dès lors que le courrier/mail de réclamation qui lui est adressé précise que le STIF est en copie, par mail ou le cas échéant par courrier postal.

Une typologie de motifs de réclamations voyageurs commune au STIF et aux entreprises de transports d'Ile-de-France est en cours d'élaboration, en collaboration avec les représentants des opérateurs. Dès sa finalisation, le STIF la transmet directement à l'Entreprise afin qu'elle l'applique et l'intègre à son bilan annuel du suivi des réclamations.

Dispositions spécifiques aux réclamations pour l'accessibilité des systèmes de transports :

Dans le cadre des dispositions de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées (article 45, alinéa 7), l'Entreprise :

- met à disposition des personnes à mobilité réduite auprès des conducteurs et sur le site internet, des formulaires de demande ou de réclamation (Annexe B.7), en vue de supprimer, de réduire ou de compenser les obstacles auxquels elles auraient été confrontées dans leurs déplacements ;
- répond aux demandeurs dans un délai inférieur à 30 jours à compter de la date de réception de la réclamation ;
- tient un registre spécifique centralisé de l'ensemble des demandes et réclamations visées aux alinéas précédents, qu'il tient à la disposition du STIF lorsque celui-ci en fait la demande ;
- transmet, chaque année, conformément aux informations à communiquer en matière d'accessibilité PMR listée dans l'Article 15 - un bilan statistique et analytique des demandes et réclamations en matière d'accessibilité.

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

- L'utilisation de moyens audio-visuels à bord de véhicules ne devra pas occasionner de gêne pour les voyageurs. En particulier, le conducteur est tenu de réduire le niveau sonore à la demande d'un voyageur.
- Les conducteurs de l'Entreprise ne doivent en aucun cas fumer, téléphoner pour leur convenance personnelle, parler avec des clients ou des collègues, durant le trajet.
- Les conducteurs de l'Entreprise assurant des services sur des lignes déclarées accessibles sont formés au bon fonctionnement des équipements d'accessibilité et

doivent assurer la prise en charge des Usagers en Fauteuil Roulant aux arrêts déclarés accessibles sauf impossibilité technique.

- Ils respectent les gestes commerciaux suivants :
 - o Arrêt au trottoir à une distance permettant l'entrée et la sortie du véhicule sans descendre sur la chaussée (sous réserve de l'existence d'un trottoir et de l'absence d'obstacle) ;
 - o Regard porté au voyageur accédant par la porte avant et à son titre de transport lorsqu'il le lui présente ;
 - o Vente de ticket d'accès à bord et rendu de monnaie conformément aux conditions générales de vente et d'utilisation décidées par le STIF (sauf disposition relative à la nécessité de faire l'appoint pour le voyageur) ;
 - o Respect des arrêts demandés (lorsqu'ils sont autorisés) et contrôle que tous les voyageurs sont descendus avant la fermeture des portes ;
 - o Port de la tenue de l'Entreprise ou, à défaut, d'une tenue correcte et soignée ;
 - o Réponse aux questions des clients avec une attitude courtoise ;
 - o Information des voyageurs sur les tarifs, les horaires et les lignes en correspondance.
- Les conducteurs de l'Entreprise sont formés à la conduite et adoptent une conduite souple et adaptée au profil et à l'environnement de la ligne.

2. Informations à communiquer au STIF :

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

3. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité :

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

TITRE IV - TARIFICATION ET DISTRIBUTION DES PRODUITS TARIFAIRES

Outre celles figurant à l'article 8 du Règlement d'exploitation annexé au cahier des charges régional, l'Entreprise s'engage à respecter les obligations du présent chapitre.

Article 21 - Dispositions tarifaires.

Article 21-1 - Développements liés à la tarification.

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

Le STIF définit la politique tarifaire et fixe les tarifs publics des titres de transport en Ile-de-France. Le STIF publie ses décisions à chaque changement de tarif.

Un titre de transport est la combinaison du droit d'un individu à utiliser les transports collectifs sur un périmètre géographique et temporel donné, d'un tarif et d'un profil de son détenteur.

Un produit tarifaire est la matérialisation du titre de transport sur un support (papier, magnétique ou télébillettique).

Le STIF décide de la création des nouveaux titres de transport et des produits tarifaires et de l'évolution des titres de transport et produits tarifaires existants, en tenant compte des délais de mise en œuvre discutés entre le STIF et l'ensemble des transporteurs concernés:

- il nomme les titres et les produits tarifaires,
- il définit leurs visuels en tenant compte des contraintes techniques des exploitants,
- il dépose les marques associées auprès de l'INPI pour en être propriétaire,
- il fixe leurs tarifs,
- il décide des conditions générales de vente et d'utilisation, en accord avec les transporteurs pour en vérifier la faisabilité.

En cas de modification tarifaire décidée par le STIF, l'Entreprise est informée des spécifications détaillées retenues pour les titres créés ou modifiés.

Les modifications des prix publics sont notifiées par le STIF à l'Entreprise au plus tard 15 jours avant la date de vente des produits tarifaires concernés et accompagnées de tout élément nécessaire à leur application.

Deux types d'évolutions tarifaires sont définies :

- Les évolutions ordinaires
- Les évolutions exceptionnelles

1. Les évolutions ordinaires :

Il s'agit des évolutions tarifaires ne nécessitant que des évolutions logicielles sommaires, comme le codage ou le changement de codage de titre et le paramétrage de nouveaux profils d'usagers. Les évolutions ordinaires d'une année peuvent généralement être regroupées dans une seule intervention annuelle sur le système billettique.

La prise en compte de l'évolution ordinaire doit être opérationnelle au plus tard au premier jour du deuxième mois suivant le mois de la notification du STIF.

Les coûts des évolutions ordinaires sont pris en compte dans les charges d'exploitation telles que prévues à l'Article 49 -.

2. Les évolutions exceptionnelles :

Il s'agit des évolutions tarifaires importantes entraînant entre autres la création de nouveaux traitements titre au valideur, , une adaptation profonde des systèmes de vente, l'introduction de nouveaux supports télébilletiques.

Dans ce cas, les coûts de développement inhérents à cette évolution sont partagés à parité entre le STIF et l'Entreprise. L'entreprise réalise les développements et appelle la contribution du STIF à posteriori sur la base des coûts constatés imputables à l'évolution considérée. La contribution annuelle de l'entreprise à ce titre est plafonnée à 0,2% du chiffre d'affaire annuel . Au-delà du plafond, le STIF prend en charge l'intégralité du financement de ces développements.

Après transmission par le STIF des spécifications de l'évolution demandée précisant la date de mise en œuvre, l'Entreprise analyse les répercussions de cette évolution selon les meilleures conditions technico-économiques et fait parvenir au STIF un devis détaillé.

Les coûts des développements mis en œuvre au cours d'une année seront pris en compte dans la facture annuelle telle que prévue à l'Article 67 -, le STIF se réservant le droit de contrôler, a posteriori, la réalité des charges encourues.

Dans le cas où l'Entreprise ne met pas en œuvre les évolutions tarifaires à la date arrêtée entre les Parties, l'Entreprise supportera une pénalité d'un montant égal 0,4% de sa rémunération totale annuelle par quinzaine de retard.

Article 21-2 - Mise en œuvre des décisions du STIF relatives aux supports des titres de transport

Le STIF décide des supports sur lesquels les titres de transport sont déclinés, après consultation des transporteurs pour en vérifier la faisabilité :

- il nomme les supports ;
- il définit leurs visuels en tenant compte des contraintes techniques des exploitants ;
- il dépose les marques associées auprès de l'INPI pour en être propriétaire ;
- il définit leurs spécifications générales (fonctionnelles et techniques) ;
- il décide des conditions générales de vente et d'utilisation, en accord avec les transporteurs pour en vérifier la faisabilité.

L'Entreprise applique l'ensemble des décisions du STIF relatives aux supports des titres de transport. Elle s'engage en particulier à acheter les supports nécessaires à la distribution des titres.

L'Entreprise assure, autant que de besoin, un rôle de conseil et d'études. Elle propose au STIF des contributions aux spécifications générales (techniques et fonctionnelles) des supports qui lui paraissent souhaitables, qu'il s'agisse de l'introduction de nouveaux supports, de la suppression de supports existants ou de l'amélioration des supports en circulation en termes de services offerts.

L'entreprise fournit chaque année:

- la liste des types de supports en circulation avec les fournisseurs ;
- les quantités commandées annuellement.

L'entreprise informe le STIF des marchés programmés en vue de l'acquisition de supports. Ces informations sont confidentielles.

Article 21-3 - Validation des titres.

Le principe est celui de la validation systématique des passes télébilletiques et des tickets magnétiques à l'entrée dans le véhicule. Pour voyager sur les réseaux de transports collectifs franciliens, tout voyageur doit être muni d'un titre de transport validé correspondant au trajet qu'il effectue.

Au cours du présent contrat, le STIF définira, pour l'ensemble des réseaux contractualisés, un process et un planning pour le contrôle de la validation systématique en entrée de véhicule et les modalités d'application des amendes.

A ce titre, les véhicules disposent des équipements permettant à tout voyageur de valider son titre de transport et l'Entreprise met en œuvre les moyens adéquats pour informer le voyageur de l'obligation de valider son titre de transport et pour l'inciter à le faire.

Toute exception au principe de validation systématique à l'entrée devra faire l'objet d'une autorisation expresse du STIF.

Les équipements de validation utilisés par l'entreprise sont décrits en Annexe D.1 en précisant : leur nom, leurs fonctionnalités, leur lieu type d'installation, leur date d'installation.

Article 22 - Remontées des données de validation des titres

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

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

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

Article 22-1 - Principe des remontées.

Ces données concernent notamment :

- les événements de validation réussie, hors validation des cartes de maintenance et de tests, et hors validation refusée ;
- les caractéristiques des produits tarifaires, objets des validations ;
- un descriptif des lignes de transport qui permette l'analyse des données de validation, en particulier : la codification des lignes et sous-lignes relative à l'offre de référence du présent contrat, la codification et la description des arrêts (y compris leurs coordonnées géographiques) : conformément aux documents :
 - « codification télébilletique » version 7 ou supérieure
 - « codification Optile » version 1.26 ou supérieure
 - Annexe B.3 § 1.I.2 du présent contrat

La liste des données attendues a minima figure à l'Annexe C.1.

Afin d'améliorer la qualité des données remontées dans le système d'information du STIF, l'Entreprise s'attache à ce que les systèmes remontent ces données dans un délai de quinze jours et alerte le STIF en cas de difficultés spécifiques ou d'incidents. A cette fin :

- en cas de difficulté technique relative à l'infrastructure de communication, le STIF et l'Entreprise mettent en place, pour les différents flux d'information concernés, un mode de transfert dit « dégradé » qui sera défini conjointement ;
- le STIF peut solliciter l'Entreprise en cas de détection de défauts majeurs et répétés sur les données remontées. L'Entreprise s'engage, dans ce cas, à faire un retour d'information sur ce qui est connu des causes probables du défaut dans un délai de 8 jours, à rechercher une solution corrective et à indiquer son calendrier de mise en œuvre dans les meilleurs délais.

Article 22-2 - Organisation et contrôle de la qualité.

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

- d'effectuer un suivi régulier de l'indisponibilité, des pannes ou des événements exceptionnels qui affectent la chaîne de remontées des données ;
- de suivre les évolutions techniques des systèmes de remontées de données et d'informations de l'Entreprise et du STIF ;

L'Entreprise fournit chaque semestre :

- une information sur les événements qui affectent de manière significative le volume de validation.

Le STIF peut auditer le système de remontées de données de validation de l'Entreprise pour analyser l'intégrité des processus et des données produites.

Le STIF mesure un indicateur relatif à la qualité des données de validation. Suivant la valeur de cet indicateur, chaque journée est considérée comme « normale », « incomplète » ou « inacceptable ».

Un bilan de cet indicateur est dressé sur une périodicité semestrielle et communiqué à l'Entreprise si les seuils d'alerte sont atteints ou dépassés.

Les modalités de calculs et seuils de ces indicateurs sont définies en Annexe C.1.

Article 22-3 - Pénalités liées à la qualité des données de validation transmises au STIF.

La remontée des données de validation au STIF est assortie de pénalités appliquées dans les cas suivants :

- au delà de 10 journées incomplètes ou inacceptables par an ;
- pour les journées dont la qualité des remontées de données de validation est inacceptable.
- Le montant unitaire des pénalités est fixé à :
- 1000 euros HT, jusqu'à fin 2010, et 5000 euros HT pour les années suivantes, par journée incomplète, pour un nombre de journées incomplètes supérieur à 10 par an ;
- 2000 euros HT, jusqu'à fin 2010, et 10 000 euros HT pour les années suivantes, par journée de remontée de données de validation considérée comme inacceptable.

Les pénalités supportées à ce titre sont plafonnées à 0,3% du CA annuel HT par an pour les deux premières années du contrat et à 0,6% du CA annuel HT par an pour les années suivantes.

Article 22-4 - Prise en compte des données de validation dans les objectifs contractuels

Le STIF et l'Entreprise coordonnent leurs actions pour assurer une remontée et une exploitation fiables des données de validation.

A terme, celles-ci interviendront dans la détermination du trafic réel sur chacune des lignes conformément aux dispositions prévues à l'Article 50-2 -.

Article 23 - Distribution des produits tarifaires

Article 23-1 - Réseaux de Vente

Le réseau de vente est constitué des points de vente présents dans les agences de l'Entreprise et chez ses dépositaires.

La localisation des points de vente fait l'objet d'une concertation et doit être validée par le STIF.

L'Entreprise s'engage à n'effectuer d'acte de vente qu'aux lieux validés par le STIF.

L'ouverture et la fermeture de chaque point de vente fait l'objet d'une information systématique du STIF au plus tard un mois avant la date prévue. Sans réponse du STIF dans le délai d'un mois, l'Entreprise est autorisée à procéder à la fermeture ou à l'ouverture du point de vente.

Tout projet de création de nouveaux réseaux de distribution de titres (Internet, téléphone, autres) relève de la décision du STIF prise dans le respect de l'article 7.4 du Cahier des charges régional annexé au présent contrat et selon les dispositions de l'Article 23-5 - du présent contrat.

En particulier, les procédures de gestion du ticket t+ et les modalités relatives à la gestion et au financement de la carte scolaire font respectivement l'objet de l'Annexe C.4 et de l'Annexe C.5.

Article 23-2 - Réseau de dépositaires

Les dépositaires sont liés par un contrat avec l'entreprise. Ils sont situés à proximité des lignes de bus de l'entreprise. Les dépositaires vendent des ticket t+ et, lorsqu'ils y sont autorisés et équipés d'appareil de chargement sur Navigo, des forfaits forfaits Navigo semaine ou mois et des forfaits Solidarité Transport.

L'entreprise met à jour annuellement la liste des dépositaires en précisant les catégories de titres vendus (Annexe C.6).

Article 23-3 - Vente à bord des bus.

L'Entreprise vend à bord des bus des tickets d'accès à bord. Ceux-ci sont vendus selon les Conditions générales de vente et d'utilisation décidées par le STIF.

Article 23-4 - Réseau d'Agences

L'ouverture et la fermeture de chaque agence fait l'objet d'une information systématique du STIF au plus tard un mois avant la date prévue. Sans réponse du STIF dans le délai d'un mois, l'Entreprise est autorisée à procéder à la fermeture ou à l'ouverture de l'agence.

L'agence effectue des actes de SAV et peut distribuer certains produits tarifaires.

L'entreprise s'engage à exploiter les agences dont la liste est fournie en Annexe C.7 qui décrit :

- leur localisation ;
- les actes effectués ;
- les équipements utilisés ;
- Les horaires et dates d'ouverture ;

L'entreprise fournit annuellement :

- le nombre d'opérations de SAV par type, par mois et par agence ;
- Les actes de distribution effectués par type, mois et lieu.

Article 23-5 - Mise en œuvre de nouveaux services ou canaux de distribution de produits tarifaires

Cet article définit les modalités qui permettent aux entreprises de développer, expérimenter et mettre en œuvre de nouveaux services ou canaux de distribution à destination des voyageurs.

Les objectifs du STIF et de l'entreprise en matière de développement de nouveaux services sont les suivants :

- une qualité de service améliorée ;
- une image de transports publics modernes, en phase avec l'évolution des services dans la ville ;
- une communication compréhensible et une interface homme machine cohérent vis-à-vis des voyageurs ;
- un traitement équitable de l'ensemble des voyageurs ;
- une maîtrise des coûts de développement et d'exploitation sur l'ensemble de l'Ile-de-France.

1. Conditions d'expérimentation

Tout test ou expérimentation concernant un nouveau service ou une nouvelle technologie ayant un impact prévisible sur le service offert aux voyageurs (en termes d'offre, de qualité de service, de tarification ou de vente de titre) doit faire l'objet d'une concertation avec le STIF préalable à toute mise en œuvre. Cette concertation a pour objectifs :

- d'associer le STIF à l'expérimentation ;
- de confirmer l'intérêt de l'expérimentation vis-à-vis de la politique de distribution des produits tarifaires du STIF ;
- de vérifier que ce test est conforme aux exigences de service aux voyageurs définies par le STIF dans le cadre du présent contrat ;
- de coordonner les différentes initiatives ;
- de limiter les investissements redondants ;
- d'assurer une connaissance partagée de l'état de l'art entre le STIF et l'entreprise ;
- d'indiquer les normes et standards à des développements interopérables et pérennes.

Cette concertation prend également en compte les contraintes de confidentialité vis-à-vis des autres transporteurs.

Elle repose sur une démarche en trois temps :

1. Demande formalisée de l'entreprise au STIF avec le dossier de présentation de l'expérimentation (thème, panel, planning, liste des partenaires, conditions de généralisation éventuelle) et réunion préparatoire ;

2. Remarques du STIF et demande de recadrage de l'expérimentation afin qu'elle soit en phase avec sa politique de distribution des produits tarifaires et coordonnée avec d'éventuelles démarches parallèles.

Plusieurs expérimentations peuvent être lancées en parallèle avec différents transporteurs du moment qu'elles sont basées sur des périmètres différents, dans le cadre d'une approche fonctionnelle et technique ainsi que d'une communication cohérentes.

Le STIF, dans le cadre de sa mission de coordination et dans le respect des règles de confidentialité définies dans la convention, peut proposer la mutualisation des moyens mis en œuvre afin de favoriser la coopération entre les transporteurs, de diminuer les coûts d'investissement, de choisir les solutions les mieux adaptées aux besoins, de favoriser la lisibilité des moyens de vente pour les utilisateurs et d'anticiper la bonne interopérabilité des systèmes. Dans le cas de périmètres fonctionnels proches mais de démarches différentes, notamment en termes d'ergonomie, une évaluation comparative des résultats pourra être demandée.

3. Convention d'expérimentation : Cette convention d'expérimentation précise le périmètre fonctionnel et technique de l'expérimentation, la durée et le planning prévisionnels et les conditions de mise en œuvre.

Toute expérimentation est limitée dans le temps et les moyens (physiques et logiciels) mis en œuvre sont démontables à la fin de l'expérimentation.

Le STIF privilégie l'exploitation communautaire par l'ensemble des transporteurs des canaux de vente dématérialisés.

A l'issue de l'expérimentation, l'entreprise en présente les résultats au STIF. Le STIF et l'entreprise décident des suites à donner à cette expérimentation. En particulier une nouvelle phase d'expérimentation réalisée sur un périmètre plus large et susceptible d'associer l'ensemble des transporteurs peut être décidée.

2. Conditions de généralisation

Toute mise en œuvre d'un nouveau service ou d'une nouvelle technologie ayant un impact prévisible significatif sur le service offert aux voyageurs doit faire l'objet d'un accord entre les deux Parties, et fait l'objet d'un avenant au contrat.

L'entreprise ne peut se voir imputer les coûts induits par les initiatives des autres transporteurs, n'ayant fait l'objet d'aucun accord formel entre le STIF et l'ensemble des transporteurs. A titre d'illustration, ces coûts peuvent aussi bien être des coûts de développement, d'intervention sur les équipements que de service après-vente.

Article 23-6 - Conventions spécifiques.

Certains produits tarifaires, gérés en commun par les exploitants des services de transports publics de voyageurs, en raison de leur spécificité, n'entrent pas dans le cadre du cahier des charges mentionné à l'Article 24-1 -, mais sont l'objet de conventions spécifiques passées entre l'ensemble des transporteurs concernés, la ou les personne(s) morale(s) bénéficiaire(s) de ces produits, et le STIF.

La liste des conventions spécifiques et les modalités particulières de leur prise en compte dans le présent contrat sont fixées dans Annexe C.2.

Article 24 - Gestion communautaire

Article 24-1 - Cahier des charges relatif à la gestion communautaire des produits tarifaires

Certains produits tarifaires sont gérés en commun par les exploitants des services de transports publics de voyageurs. L'Entreprise participe à la gestion communautaire de ces produits tarifaires.

L'Annexe C.8 décrit les modalités d'organisation de la gestion des activités communautaires de distribution des produits tarifaires, soit :

- la gestion des titres (spécification technique et fonctionnelle des supports, distribution et gestion de certains supports, distribution et gestion de certains contrats, distribution et gestion de certains droits tarifaires, gestion et développement du SIG NAVIGO) ;
- la gestion de la relation avec les clients porteurs de supports télébillettiques ;
- la gestion de l'interopérabilité (traitement des titres de transport, interopérabilité technique des équipements de distribution, validation et contrôle) ;
- la sécurité télébillettique.

Article 24-2 - Charte du système télébillettique Navigo

La sécurité et l'interopérabilité du système télébillettique d'Ile-de-France, appelée « système Navigo », sont organisées dans une charte appelée « Charte du système télébillettique NAVIGO ».

L'Entreprise adhère à la Charte du système télébillettique NAVIGO, jointe en Annexe C.3 du présent contrat, et s'engage à la respecter.

L'Entreprise doit se faire représenter au sein des organes de pilotage de la charte par un de ses membres.

Elle s'engage, en outre, à faire respecter ladite Charte par toute personne, physique ou morale, qu'elle autorise à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du système Navigo, en intégrant des dispositions en ce sens dans les contrats qu'elle passe avec ces personnes.

TITRE V - REALISATION DU SERVICE DE REFERENCE

CHAPITRE I - REALISATION DE L'OFFRE DE REFERENCE.

Article 25 - Continuité du service.

L'Entreprise assure la continuité du service de référence, sauf cas de force majeure, en particulier :

- sur le plan technique, la continuité du service est assurée par la mobilisation des moyens nécessaires au maintien en état de fonctionnement des installations fixes et des véhicules. Ces moyens font partie des charges de production et sont soumis le cas échéant aux expertises nécessaires, tant à l'initiative du STIF qu'à celle de l'Entreprise ;
- sur le plan social, l'Entreprise s'engage à mettre en œuvre et à favoriser les mécanismes existants dans l'entreprise pour la prévention des conflits, en privilégiant par la même la qualité du dialogue social et la poursuite de la politique contractuelle.

En cas de défaillance dans la continuité du service, l'Entreprise s'engage à diffuser le plus rapidement et le plus complètement possible les informations nécessaires aux voyageurs, et à les conseiller sur les itinéraires de substitution possibles.

Article 26 - Information du STIF sur les perturbations significatives

Le STIF est tenu informé dans les meilleurs délais des incidents significatifs ou des situations de crise, et notamment de tout accident lié directement à l'offre de référence entraînant une blessure grave ou un décès.

Article 27 - Mesure de réalisation de l'offre de référence.

La mesure de la réalisation de l'offre de référence porte sur la production kilométrique du service de référence, actualisée des modifications pérennes, (Article 11-3 -), comprenant notamment celles des différents avenants effectués au cours du contrat.

Le calcul de l'offre se fonde sur un système déclaratif, par l'Entreprise, établi à partir des services non réalisés par ligne (Annexe A.5).

L'Entreprise est tenue :

- d'établir les km commerciaux contractuels KCC non faits, au moyen de la main courante ou de tout autre moyen garantissant la continuité des séries historiques ;
- de calculer par an le nombre de KCC et le taux de non réalisation qui en résulte au regard de l'offre contractuelle contenue dans du service de référence, conformément à l'Annexe A5 ;
- d'identifier et de quantifier les causes de non réalisation de l'offre en distinguant :
 - les causes dites de « type A » et notamment l'indisponibilité du personnel, les incidents matériels et les aléas de circulation ;
 - les cas spécifiques des grèves dans l'Entreprise (« type B ») ;
 - les cas de force majeure et assimilés (« type C »).

En cas de mise en œuvre de moyens de substitution, les courses sont réputées faites.
L'Entreprise s'engage à produire l'Annexe A.5 par trimestre, au plus tard le 30 du premier mois du trimestre suivant. Au dernier trimestre, cette annexe produite au plus tard le 31 janvier, devra cumuler l'ensemble de l'information demandée sur la production non-réalisée de l'année.

Les résultats transmis au STIF ainsi que les méthodes employées pour les recueillir pourront faire l'objet à tout moment de missions d'audit à la demande du STIF.

Article 28 - Pénalités pour non réalisation de l'offre de référence (hors grève).

Cet article ne s'applique pas en temps de grève.

Des pénalités sont appliquées pour non réalisation dans les cas de type A.

L'Entreprise encourt une pénalité pour non réalisation de l'offre pour les KCC non réalisés.

La pénalité est proportionnelle au kilométrage de la course.

Entre 100% et 99,7% de KCC réalisés, l'entreprise n'encourt aucune pénalité.

Entre 99,7% et 99% de KCC réalisés l'entreprise se voit appliquer une pénalité de 5 euros par kilomètre non réalisé.

En deçà de 99% de KCC réalisés l'entreprise se voit appliquer une pénalité de 10 euros par kilomètre non réalisé.

Article 29 - Engagement de service et d'information par l'Entreprise en cas de grève.

1. Plan de transport adapté :

Conformément à la loi n°2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs, en cas de perturbations significatives résultant d'un préavis de grève pour un jour donné, (hors cas de grève pour problèmes de sécurité publique consécutifs à des agressions de voyageurs ou de personnel de l'entreprise), l'Entreprise s'engage à assurer 50% de l'offre de référence d'un jour normal sur l'ensemble de ces lignes.

Selon le niveau de conflictualité, l'Entreprise met en place un plan de transport adapté, dont le niveau de service est de 50% de l'offre de référence pour l'ensemble de ces lignes. Le plan de transport adapté détermine l'amplitude et la fréquence des dessertes.

Dans ce cas et lorsque l'indicateur de régularité existe, sa mesure est neutralisée.

En cas de grève entraînant des perturbations de plus d'une journée, l'Entreprise s'engage à proposer aux voyageurs des moyens de substitution, dans la mesure de la disponibilité de ces derniers.

2. Plan d'information des voyageurs :

L'Entreprise s'engage à délivrer aux voyageurs, au plus tard 24 heures avant le début d'une perturbation prévisible, une information gratuite, précise et fiable par les différents médias (téléphone non surtaxé, internet si possible).

L'information sur les prévisions de circulation est affichée aux points d'arrêts et à bord des véhicules et disponible également auprès du centre d'informations téléphoniques de l'Entreprise.

Les prévisions de service modifié sont transmises au STIF 24 heures avant leur mise en application. L'information devra être actualisée pour prendre en compte l'évolution de la perturbation.

L'Entreprise élabore un plan d'information des voyageurs qui est basé sur :

- la fiabilité de la prévision annoncée 24 heures avant le début de la perturbation ;
- le respect du plan d'information des voyageurs joint en Annexe B.4.

3. Remboursement des voyageurs :

En application de l'article 9 de la loi précitée, l'Entreprise s'engage à rembourser les voyageurs porteurs d'abonnement hebdomadaires, mensuels ou annuels en cas de défaut d'exécution du plan de transport ou du plan d'information demandés par le STIF, lorsqu'elle est directement responsable de ce défaut d'exécution.

Ce remboursement des voyageurs est à la charge de l'Entreprise. Ses modalités sont précisées dans l'Annexe B.5.

4. Audits et contrôles :

L'Entreprise transmet au STIF les données de référence permettant de vérifier l'exécution du plan de transport adapté et du plan d'information.

Ces résultats sont transmis au STIF à J+10 après la fin de la grève et sont récapitulés dans le tableau de bord trimestriel.

L'exécution du service un jour de grève, les résultats transmis au STIF ainsi que les méthodes employées pour les recueillir peuvent faire l'objet de missions d'audit à la demande du STIF. L'Entreprise reçoit communication des résultats obtenus.

L'Entreprise communique au STIF, au 15 du mois suivant la période de grève, l'Annexe B.6 où sont récapitulées les données quantitatives concernant le remboursement voyageur.

CHAPITRE II - QUALITE DE SERVICE

Article 30 - Principe généraux.

Dans le cadre du cycle contractuel prévu au Cahier des charges régional, la qualité de service est un élément majeur du service public de transports de voyageurs.

La première génération de contrat (contrats de Type I) avait pour objectif de mettre en place un système commun d'évaluation de la qualité de service. Il était basé sur des objectifs raisonnables, avec des paliers permettant d'inciter les entreprises moins sensibilisées, à une situation plus harmonisée avec celles ayant déjà une démarche qualité aboutie.

La base commune d'indicateurs qui constituait le système de qualité de service du contrat de Type 1 demeure dans le présent contrat, enrichie de plusieurs indicateurs. Les niveaux d'exigences sont par ailleurs relevés, ayant normalement été atteints par chaque entreprise au passage de la première à la deuxième génération de contrat.

L'objectif du présent contrat est, après la mise en place de la première phase, d'aboutir à un système plus abouti fonctionnant pleinement.

Trois thèmes sont complétés par de nouveaux indicateurs :

- Régularité et gestion des correspondances ;
- Information en temps réel et en cas de situation perturbée imprévue ;
- Disponibilité des équipements (introduction dans la mesure des nouveaux équipements)

Ils doivent permettre d'établir un lien entre les investissements réalisés, les coûts d'exploitation qui en découlent et le niveau de qualité de service attendu. Ainsi la plupart des nouveaux indicateurs correspondent à des équipements mis en service pour améliorer la qualité du service produit et dont l'entreprise à la charge du bon fonctionnement.

Article 31 - Thèmes prioritaires de la qualité de service.

Les engagements qualité portent sur les six thèmes suivants :

- 1) La régularité et la gestion des correspondances avec les modes ferrés (départs décalés) ;
- 2) L'information des voyageurs, et notamment en situation perturbée prévue ou imprévue ;
- 3) L'équipement et le suivi des véhicules, notamment concernant l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite ;
- 4) Le confort et la netteté/propreté des véhicules ;
- 5) L'attitude commerciale de l'Entreprise et de ses personnels, et notamment l'attitude du conducteur et la réponse aux réclamations ;
- 6) La lutte contre la fraude.

Article 32 - Critères d'appréciation de la qualité de service (indicateurs).

La qualité de service est appréciée au travers d'un ensemble d'indicateurs se référant pour la plupart à la dernière norme européenne relative à la qualité de service dans les transports. L'objectif des indicateurs retenus dans le cadre des différents contrats est de mobiliser les entreprises et leur personnel dans une démarche concrète d'amélioration de la qualité de service rendue aux voyageurs.

Tous les indicateurs suivis sont soumis à incitation financière. Seul l'indicateur « Taux de contrôle » n'est pas soumis à incitation financière.

Le calcul du bonus-malus associé à la qualité de service est décrit à l'Article 64 - du présent contrat.

Parmi les nouveaux indicateurs du présent contrat, deux seront définis en 2009:

- Indicateur « Départs décalés » ;
- Indicateur « Information en cas de situation perturbée imprévue ».

Compte tenu des difficultés pour définir ces deux indicateurs, il est nécessaire de travailler avec les entreprises pour trouver la méthode de mesure la plus adaptée.

En ce qui concerne l'indicateur sur l'information en cas de situation perturbée imprévue, il convient d'étudier les méthodes de mesure des entreprises qui expérimentent déjà cet indicateur pour définir les cas de situation perturbée imprévue et trouver un engagement satisfaisant pour les voyageurs.

Quant à l'indicateur sur les départs décalés, il est étroitement lié à l'indicateur régularité et la mise en place du premier risque d'impacter sur le résultat du second. Il convient donc dans un premier temps de mettre en œuvre l'indicateur régularité pour toutes les entreprises, et d'expérimenter la mesure des départs décalés avec quelques entreprises.

Pour ces deux indicateurs, une réflexion associant le STIF et les entreprises avancées sur ces sujets est menée en 2009.

Par ailleurs, trois indicateurs déjà suivis à titre informatif (dont un, la régularité, par une partie seulement des entreprises) sans incidence financière dans le Contrat de Type 1, seront désormais suivis soumis à bonus – malus :

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

Pour certains indicateurs, le bonus-malus est assorti de pénalités en cas de situations considérées comme inacceptables.

Le calcul des pénalités pour situation inacceptable est décrit à Article 64-2 - du présent contrat.

Article 33 - Modalités de mesures.

La définition et les modalités de mesures de chaque indicateur sont décrites à l'Annexe B.1 du présent contrat relative au système de qualité de service et aux « fiches indicateurs ».

Ces mesures sont à la charge de l'entreprise. Elles sont réalisées en interne à l'entreprise ou externalisées à un prestataire selon les principes définis dans les fiches indicateurs.

Un seuil minimal de mesures à effectuer est défini dans la fiche indicateur.

L'ensemble de ces mesures fait l'objet d'un tableau de bord rempli sur une base trimestrielle par l'Entreprise et transmis annuellement au STIF conformément à l'Annexe B.1.

L'Annexe B.1 du présent contrat est finalisée en 2009 pour les indicateurs dont la méthode de mesure n'est pas encore définie lors de la signature du contrat.

Dans ce cas, l'Annexe B.1 peut être modifiée par simple accord entre le STIF et l'Entreprise, moyennant un échange écrit.

Le tableau ci-après présente en conséquence la liste des indicateurs suivis avec incidence financière dans le présent contrat ainsi que les situations inacceptables.

Indicateurs soumis à bonus - malus		
thème	indicateurs	Situation inacceptables
Régularité et Gestion des correspondances	Régularité/Ponctualité	+ 2 situations inacceptables
	Gestion des départs décalés	
Information voyageur	Information théorique aux points d'arrêt	+ 1 situation inacceptable
	Information théorique à bord des véhicules	+ 1 situation inacceptable
	Information temps réel aux points d'arrêt	
	Information temps réel à bord des véhicules	
	Information en cas de situation perturbée imprévue	
Equipement et suivi des véhicules	Taux de disponibilité des équipements embarqués	
Confort et netteté/propreté des véhicules	Etat et netteté intérieure et extérieure des véh.	
Attitude commerciale de l'entreprise et de ses personnels	Attitude conducteur	+ 4 situations inacceptables
	Confort de conduite	
	Réponse aux réclamations	
Indicateur non soumis à bonus - malus		
Lutte contre la fraude	Taux de contrôle	

Article 34 - Niveau de service et intéressement.

1. L'objectif fixé correspond au niveau de qualité de service minimum requis. Celui-ci est encadré par une valeur supérieure et une valeur inférieure :

La valeur supérieure correspond au bonus maximal ;

La valeur inférieure correspond au malus maximal ;

Entre ces deux valeurs l'entreprise perçoit un bonus ou un malus proportionnel.

Ces valeurs sont fixées en début de contrat. Des objectifs intermédiaires peuvent être fixés en fonction du niveau de départ. Dans ce cas les bornes supérieures et inférieures respecteront les mêmes écarts que celles de l'objectif final, et donneront lieu à incitation financière de la même manière

L'enveloppe financière totale dédiée à l'intéressement est relevée par rapport au contrat type 1 pour tenir compte du nombre plus important d'indicateurs suivis et soumis à incitation financière. Le montant de cette enveloppe financière est de 1% du coût annuel HT d'exploitation du réseau, indexé par l'indice K11 défini à l'Article 67-1 -.

De plus il n'est pas le même pour tous les indicateurs, les thèmes prioritaires bénéficiant d'un bonus-malus plus important. L'importance est évaluée en fonction des priorités pour les voyageurs, et sont les suivants :

- 1 - Régularité et gestion des correspondances : 15% ;
- 2 - Information voyageur : 30% ;
- 6 - Attitude commerciale de l'entreprise et de ses personnels : 30% ;
- 4 - Equipement et suivi des véhicules : 15% ;
- 5 - Confort et netteté/propreté des véhicules : 10%.

Au sein de chaque thème le bonus-malus est réparti équitablement entre les différents indicateurs et n'est déclenché pour certains qu'après mise en service des équipements correspondants.

L'objectif de chaque indicateur est précisé dans les fiches indicateurs figurant à l'Annexe B.1.

Pour les indicateurs qui doivent être définis en 2009, les objectifs seront définis au même moment.

- 2. L'Entreprise s'engage à mesurer trimestriellement chaque indicateur.

Le mode de calcul des bonus-malus est décrit à l'Article 64 -.

CHAPITRE III - COMMUNICATION

Article 35 - Principes de gouvernance des actions de communication

Article 35-1 - Preambule

Le terme Communication dans les articles qui suivent doit être pris dans son sens le plus large et recouvre tous les types d'actions en terme de communication (relations presse, actions commerciales, marketing et événementielles, achats d'espaces, dépliants, mailings, Internet, projets et chantiers, mise en services et inauguration, signalétique et habillage...), tous les publics (voyageurs, élus, institutionnels...).

Il est nécessaire que les actions de communication s'inscrivent en cohérence avec une Politique Commune de Communication qui définit des axes, des expressions, des moyens et des temps de communication.

Le STIF est légitime à définir cette Politique Commune de Communication en concertation avec l'Entreprise et les autres transporteurs, il en assure la cohérence.

Le contrat a pour objectifs d'assurer la cohérence et l'efficacité des communications, informations et signes perçus par le voyageur en Ile-de-France et de clarifier les rôles respectifs entre le STIF et les transporteurs aux yeux des voyageurs.

L'Entreprise s'engage à respecter les dispositions prévues par ce contrat dans les partenariats, accords ou convention (économique, culturel, sportif...) que l'Entreprise pourrait engager avec des tiers ou dans le cadre d'autres organismes et entrant dans le champ de la Politique Globale de Communication.

Article 35-2 - Champ d'application de la politique commune de communication

L'ensemble des actions de communication entre dans le cadre de la Politique commune de Communication à l'exception de :

- - la communication « corporate » (valeurs propres de l'Entreprise) ;
- - la communication concernant les emplois, le recrutement de salariés ;
- - les communications liées à des actions de prospection en dehors de l'Île-de-France ;
- - la communication interne des entreprises ;
- - l'information voyageurs ponctuelle de proximité.

La garantie de la cohérence régionale de chaque Communication entrant dans le champ de la Politique commune de communication est symbolisée par la présence systématique du logo du STIF adapté et proportionné à celui du transporteur émetteur.

Lorsque sur un projet ponctuel ou sur des services permanents entrant dans le champ d'application de la politique commune de communication, une identité visuelle, une terminologie ou un axe créatif sont définis par le STIF en concertation avec l'Entreprise, l'ensemble des réalisations s'y référant est en cohérence avec l'identité visuelle, la terminologie ou un l'axe créatif définis par le STIF.

La Communication corporate de l'Entreprise et la communication liée à la prospection de nouveaux marchés en dehors de l'Île-de-France sont exclues du champ d'application du contrat. Elles ne peuvent en aucun cas être prises en compte dans le calcul des contributions du STIF issu du compte financier prévisionnel sous-jacent au contrat.

Article 35-3 -

Article 35-4 - Elaboration de la politique commune de communication

1. Échanges STIF / Entreprise.

L'Entreprise présente au moins une fois par an, par écrit au cours d'une réunion, son plan prévisionnel de communication de façon aussi détaillée que possible (brief simplifié, dates, actions d'accompagnement...) ainsi que la liste des événements susceptibles de constituer des temps de communication (mises en service de projets, mises en chantier d'opérations, créations de nouveaux services, réalisations d'enquêtes voyageurs...).

Au cours de cette réunion, le STIF présente le programme prévisionnel des dossiers susceptibles d'être inscrits à l'ordre du jour de ses Conseils à venir, ainsi que les axes et temps de communication prévus.

Ces échanges permettent d'engager une phase de concertation, au cours de laquelle le STIF fait part de ses remarques (coordination à effectuer, demande en précisions, demande de moyens supplémentaires, demande en opportunité ou ajournement d'une action, refus d'une campagne ...). La Politique Commune de Communication est définie à l'issue de ces échanges.

2. Réunion générale de coordination.

Si une coordination avec d'autres transporteurs, collectivités ou partenaires est nécessaire, le STIF organise une réunion générale et définit les thèmes à développer ainsi que la répartition de leur maîtrise d'ouvrage.

Article 35-5 - Suivi de la Politique Commune de Communication

1. Réunions régulières de suivi

Aux fins d'une information réciproque, des réunions de travail sont organisées entre le STIF et l'Entreprise. La fréquence de ces réunions est modifiable selon les nécessités. En l'absence de réunions programmées, l'Entreprise prend l'initiative d'informer le STIF par écrit de façon détaillée en amont de tous projets de communication. Ces réunions de travail permettent notamment :

- de suivre les réalisations de communication de l'Entreprise et celles du STIF ;
- de réagir sur certaines opportunités ;
- d'échanger en continu sur l'actualité des transports susceptible de donner lieu à une action de communication ;
- de valider les actions de l'Entreprise avant leur mise en œuvre.

2. Principes de validation.

Le STIF est associé en amont de toute action de communication, et aux étapes clés du déroulement du projet.

Le délai de sollicitation doit être approprié au type d'action ainsi qu'à son contexte. Ce délai intègre un délai raisonnable de consultation et de réflexion au sein du STIF ainsi qu'un temps réaliste pour que les éventuelles modifications souhaitées par le STIF puissent être prises en compte. Le STIF doit également répondre dans un délai raisonnable.

Article 36 - Identité du STIF et cohérence inter-régionale.

Article 36-1 - Principes et obligations

Le voyageur en Ile-de-France doit percevoir la cohérence et l'unité du système transport au travers des Communications et informations qui lui sont adressées via les médias ou la presse mais aussi à travers l'ensemble des éléments, signes et messages, qu'il rencontre tout au long de son déplacement, qu'il soit en grande ou petite couronne, ou à Paris.

Il est nécessaire que les entreprises soient systématiquement proactives sur ces questions, et avant tout renouvellement, mise à jour, création de documents, de mobiliers, de matériels et d'infrastructures, la question de la présence de l'identité du STIF soit posée et qu'une proposition soit formulée au STIF.

Article 36-2 - Les marques

Les marques ayant fait l'objet d'un dépôt par le STIF auprès de l'INPI sont la propriété du STIF, qu'il s'agisse de marques verbales ou semi-figuratives (logos). Pour toute autorisation d'utilisation des marques actuelles du STIF (dont la liste est précisée dans l'Annexe F.1 du présent contrat), l'Entreprise doit impérativement prendre contact par courrier avec la Direction de la Communication du STIF.

Les nouvelles marques verbales, figuratives ou semi-figuratives, ayant pour vocation de constituer la dénomination d'un titre de transport, ou le titre de transport lui-même ou d'un service de transport décidé par le STIF sont déposées par les services du STIF auprès de l'INPI.

L'Entreprise s'engage à transférer au STIF, selon des modalités restant à définir, les marques verbales, figuratives ou semi-figuratives relatives à un service de transport ou un titre de transport dont elle est propriétaire ou copropriétaire pour une exploitation en Ile-de-France. La liste des marques dont l'Entreprise accepte le transfert de propriété et les modalités pratiques de gestion de l'ensemble des marques ainsi déposées sera définie dans une Annexe mise au point ultérieurement.

Article 36-3 - Habillage du matériel roulant

L'Entreprise s'engage à apposer le logo du STIF à l'intérieur de chaque véhicule (y compris affrété) participant à l'exploitation du service de référence. Le logo du STIF, dont la taille sera proportionnée à la taille du logo de l'Entreprise, est apposé à l'intérieur du véhicule à un endroit approprié à définir.

l'habillage extérieur des véhicules est défini par le STIF à partir de sa charte d'habillage (cf. 0) du matériel roulant en Ile-de-France pour tous les véhicules neufs ou faisant l'objet d'un programme de rénovation. L'entreprise s'engage à ce que ces véhicules respectent tous la charte du STIF.

L'entreprise fait valider par le STIF tout changement ou modification identitaire appliqué sur son réseau (logo, habillage réseau)

Article 36-4 - Supports et documents de communication voyageurs

L'Entreprise s'engage à indiquer sur tout support de communication et d'information voyageurs son lien avec le STIF par la présence du logo du STIF.

Tout nouveau document de communication, papier (dépliants, affiches, flyers...) ou électronique (sites internet, Wap...), produit pour la première fois par l'Entreprise fait l'objet d'une concertation avec le STIF.

La mise à jour, le renouvellement, ou les modifications mineures de documents existants ne nécessitent pas la validation du STIF. En revanche, ils intègrent le logo du STIF.

Les informations ponctuelles de service, notamment les travaux sur la voirie, la déviation temporaire d'une ligne, n'impliquent pas une validation du STIF, ni la présence de son logo.

Article 36-5 - Signalétique, cartographie et représentation des modes

Les éléments relatifs à l'information voyageurs sont développés en cohérence avec les orientations du Schéma Directeur de l'Information Voyageurs (SDIV).

Dans ce cadre, les principes de représentation du service de référence utiles à l'organisation et au déroulement des déplacements des voyageurs (cartographie, représentation des modes, signalétique ...) sont définis et déterminés par le STIF, en collaboration avec les transporteurs.

L'Entreprise consulte le STIF et fait valider par ce dernier l'ensemble des éléments nouveaux ou à renouveler relatifs à la signalétique, la cartographie et la représentation des modes avant production. Les Parties s'efforcent de trouver des solutions compatibles avec les normes des différents réseaux de transports franciliens.

Article 36-6 - Les espaces de transport

Pour que la cohérence et l'unité du système de transport soient perceptibles par le voyageur dans leur globalité, l'ensemble du mobilier et des infrastructures devra intégrer progressivement l'identité du STIF sous réserve du respect des prérogatives de l'ensemble des parties sous la responsabilité du gestionnaire d'infrastructures.

Article 37 - Diffusion par le réseau de l'Entreprise.

Article 37-1 - Documents produits par le STIF

L'Entreprise diffuse tout type de documents et objets (dépliants, guides...) relatifs aux transports en commun produit par le STIF à travers son réseau sous réserve de la faisabilité technique de l'opération.

Article 37-2 - Mise à disposition du réseau d'affichage dans les dépendances du réseau de transport de l'Entreprise

Les parties s'efforcent de prévoir des espaces (stations, matériels roulants...) réservés pour la communication du STIF à certaines périodes de l'année. Les parties se rapprochent afin d'étudier la création d'un réseau commun « STIF-Entreprise » de diffusion et de présentation d'affiches et de dépliants à l'intérieur des réseaux de transport.

TITRE VI - BIENS ET INVESTISSEMENTS

CHAPITRE I - REGIME DES BIENS.

Article 38 - Biens mis à disposition de l'entreprise.

L'entreprise ne doit utiliser les biens mis à sa disposition que pour l'exécution du service de référence, sous réserve des dispositions prévues à l'Article 5-2 - du présent contrat.

Article 38-1 - Mise à disposition.

Le STIF s'engage à mettre à disposition de l'Entreprise, l'ensemble des biens qui figurent sur les plans qui seront joints en Annexe D.3 et décrits sur les fiches qui sont jointes en Annexe D.3 à la date d'effet du présent contrat.

Le STIF met à disposition de l'Entreprise le mobilier et le matériel strictement nécessaires à l'exploitation du service, mentionnés dans la liste jointe en Annexe D.3.

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

Article 38-2 - Inventaire

Un état des lieux et un inventaire des équipements mis à la disposition par le STIF intervient dans un délai de 3 mois suivant la prise d'effet du contrat. Ils font l'objet d'un procès verbal de remise établi contradictoirement entre les parties et signés par un représentant du STIF et un représentant de l'Entreprise. Ces documents sont joints en Annexe D.3 aux présentes.

Cet inventaire précise notamment leur situation juridique et leur état apprécié sous différents aspects (état général des constructions, entretien, sécurité, fonctionnement de certaines installations particulières...). Celui-ci peut prendre différentes formes : photographies, état des lieux à dire d'expert...

La mise à disposition des installations comporte précisément :

- les immeubles proprement dits et les installations fixes ;
- les équipements, matériels et mobiliers nécessaires à l'exploitation du service

Cette mise à disposition est consentie à l'Entreprise, à charge pour cette dernière d'en assurer l'entretien courant et le maintien en l'état.

Une remise à jour du relevé d'inventaire est effectuée à l'initiative de l'Entreprise, contradictoirement entre les parties, au moins une fois par an ; elle est portée en annexe du rapport annuel et porte modification de l'Annexe D.3.

Article 38-3 - Cession-mise au rebut

L'Entreprise informe le STIF de toute cession ou mise au rebut des biens (hors véhicules) dont elle est propriétaire et affectés à l'exploitation du service, dans les conditions prévues à l'Article 46 -(suivi des investissements).

Article 39 - Biens propres.

Les biens propres sont les biens appartenant à l'Entreprise, hors biens de reprise tels qu'indiqués à l'Article 79-4 - du présent contrat.

L'Entreprise peut librement affecter les biens propres à la parfaite exécution de ses obligations contractuelles, si elle les juge utiles et nécessaires.

Article 40 - Biens de reprise.

L'ensemble des biens affectés par l'Entreprise à l'exploitation du service constitue des biens de reprise et font l'objet d'un inventaire figurant en Annexe D.2 du présent contrat. L'inventaire des biens de reprise est mis à jour annuellement et est adressé au STIF en annexe du rapport annuel prévu à l'Article 69-3 -.

L'Entreprise met en place un système permettant le suivi des biens de reprise, de sorte que leur présence physique et leur affectation à la gestion du service puisse être vérifiées à tout moment.

CHAPITRE II - OBLIGATIONS RELATIVES AUX BIENS

Article 41 - Entretien et maintenance.

L'Entreprise est en charge et responsable de la réalisation des travaux d'entretien et de maintenance du patrimoine affecté à la mise en œuvre du service public de transport.

Les travaux d'entretien et de maintenance comprennent toutes les opérations normales permettant d'assurer le maintien en état des biens, jusqu'au moment où leur vétusté ou une défaillance rend nécessaire des travaux de remplacement ou de renouvellement.

L'Entreprise planifie et exécute les prestations de maintenance et d'entretien de façon à obtenir pour chaque équipement une longévité au moins égale à la durée de vie moyenne indiquée par son constructeur et à conserver les performances initiales dudit équipement. La maintenance des matériels roulants et des équipements mécaniques fait l'objet d'un plan de maintenance.

L'Entreprise met en œuvre dans ce but une gestion préventive permettant de déceler, à l'aide des mesures appropriées à chaque équipement, les usures excessives et autres dégradations avant qu'elles ne provoquent sa défaillance.

S'agissant du matériel roulant, l'Entreprise doit notamment se conformer strictement :

- Aux recommandations du constructeur en matière d'entretien périodique des divers organes du véhicule. Il se procure à cet effet toute la documentation technique nécessaire ;
- Aux injonctions de mis en ordre émanant du Service des Mines et consécutives aux visites réglementaires de sécurité.

L'Entreprise effectue le rajeunissement apparent (éclairage, peinture, sièges...) des véhicules de manière à ce qu'ils conservent un aspect attrayant et valorisant de l'image de marque du réseau.

L'Entreprise est tenue d'entretenir les véhicules et matériels d'équipement d'intérieur des véhicules. Il doit laver la carrosserie des véhicules régulièrement (sauf en période de gel), tenir les intérieurs toujours propres, effectuer tous les graissages, vidanges, réglages, changements de pièces demandés par le constructeur.

Un état du stock des pièces détachées est être tenu à jour.

L'Entreprise vérifie le bon fonctionnement des équipements d'accessibilité des véhicules et notamment des palettes embarquées de façon à prendre en charge tout PMR se présentant à

l'embarquement. Tout défaut de fonctionnement doit être répertorié dans un carnet tenu à bord des véhicules qui précise le motif d'indisponibilité et la date du constat.

L'Entreprise doit, en outre, effectuer toutes les réparations quelles qu'elles soient, dues à des pannes ou des accidents. L'Entreprise tient à jour un cahier d'entretien par véhicule.

Un effort particulier est demandé à l'Entreprise pour limiter le plus possible les nuisances de bruit et de pollution pouvant être occasionnées par les véhicules du réseau. L'Entreprise est tenue de procéder fréquemment à toute vérification (notamment analyses de l'échappement des moteurs, réglages ou améliorations de nature à déceler et réduire ces nuisances).

Article 42 - Renouvellement et rénovation.

L'Entreprise est en charge et responsable des opérations de renouvellement du patrimoine affecté à la mise en œuvre du service public de transport, hors les biens mis à la disposition par le STIF. Les travaux de renouvellement et de rénovation comprennent toutes les opérations qui consistent à réhabiliter ou à remplacer par un bien neuf, les biens devenus impropres à l'usage pour lequel ils ont été conçus (coût de maintenance élevé, présomption de panne, disponibilité insuffisante, matériel obsolète...).

Par renouvellement, il est entendu le remplacement d'un bien par un autre pouvant être différent de celui abandonné, mais de même destination et potentiel de performance au moins équivalent.

Par rénovation, il est entendu la réhabilitation d'un bien de façon à restaurer ses performances et à prolonger sa durée de vie.

Ces opérations de remplacement ou de réhabilitation sont réalisées de façon à garantir les niveaux de performance des biens, notamment leur âge conformément à l'Article 43-2 - et leur durée d'utilisation, compte tenu de l'évolution technique et technologique.

Les opérations de renouvellement et de rénovation font l'objet d'un programme pluriannuel d'investissement joint en Annexe D.2 du présent contrat.

L'Entreprise présente tous les deux ans sa politique de maintenance, de rénovation et de renouvellement de ses matériels roulants, et tous les 4 ans sa politique de maintien en état du patrimoine par grandes familles d'équipements.

Article 43 - Matériel roulant.

Article 43-1 - Parc de matériel roulant.

L'âge des véhicules est calculé au 1^{er} janvier de chaque année et le mode de calcul de l'âge moyen des véhicules est intégré à l'Annexe D.1 du présent contrat.

L'Entreprise transmet annuellement au STIF un état détaillé et exhaustif de la situation au 1^{er} janvier de son parc utilisé sur les lignes régulières objet du présent contrat, y compris les services scolaires des lignes régulières, réserve incluse, appelé Annexe D.1 « Etat du parc ».

L'Annexe D.1 définit en particulier les caractéristiques de chaque véhicule : marque, type, sa date de mise en service, les équipements embarqués, l'accessibilité PMR, sa norme environnementale, le nombre de km effectués par le véhicule, la ou les lignes régulières où le véhicule est affecté.

L'Annexe D.1 fournit les éléments financiers sur le mode de détention (acquisition, location, crédit bail), le prix d'acquisition, les contributions perçues, l'amortissement comptable, les frais financiers.

L'Annexe D.1 fait l'objet d'un envoi annuel au plus tard le 31 janvier de chaque année.

Compte tenu de son plan d'investissement, l'entreprise indique dans un plan (Annexe F.5), ligne par ligne, la date prévisionnelle à laquelle la ligne est entièrement exploitée avec des véhicules accessibles.

En cas de non respect de ce plan d'affectation, l'entreprise encourt une pénalité de 1000 € HT par véhicule et par mois calendaire de non affectation.

Article 43-2 - Plan d'investissement du parc

Le parc de véhicules fait l'objet d'un plan d'investissement pour toute la période du contrat, conformément à l'Annexe D.2. L'âge moyen du parc est établi de façon à être inférieur ou égal à 7 ans réels, aucun véhicule ne dépassant l'âge de 15 ans réels hors réserve et 18 ans réels pour les véhicules de réserve.

L'Annexe D.2 définit le parc utilisé pour l'exploitation de ce réseau et son évolution pour la durée du contrat. Le coût de l'évolution du parc est pris en compte dans la maquette de charges négociées entre le STIF et l'Entreprise.

L'Annexe D.2 fait l'objet d'un envoi annuel au plus tard le 31 janvier de chaque année.

A la demande du STIF, l'Entreprise tient à disposition du STIF tout document relatif à ces informations lui permettant d'effectuer des contrôles. De plus, le STIF a accès à toutes les pièces justificatives permettant de vérifier le bien-fondé et le respect de ce plan d'investissement.

Article 43-3 - Pénalité pour non respect du plan d'investissement

Dans le cas du non-renouvellement des véhicules tel que prévu au plan d'investissement de l'Annexe D.2, le montant des amortissements et des frais financiers correspondant est déduit de la contribution C2, telle que définie à l'Article 53-3 -. Les charges calculées (marge et aléa) sont également ajustées en conséquence.

NB : l'âge moyen s'apprécie par référence à l'Annexe D.5

En cas de

- dépassement de l'âge moyen de 7 ans réels au 1er janvier (avec une tolérance de 1%) ; l'Entreprise s'expose à une « Pénalité âge moyen » = (Nombre de mois de dépassement) X 10 000 €
- dépassement de l'âge réel de 15 ans pour les véhicules en circulation sur les lignes régulières du contrat et ne faisant pas partie de la réserve ; l'Entreprise s'expose à une Pénalité « âge réel maximum » = (Nombre de mois de dépassement) X nombre de véhicule x 5000 €
- non fourniture de l'ensemble des informations relatives à l'Annexe D.1, à l'Annexe D.2 ou à l'Annexe D.5 (Soit 0 ou une valeur mais pas de case vide au sein des documents), l'Entreprise s'expose à une Pénalité « production de documents » dont le montant est fixé à l'Article 75 -

Cette pénalité n'exonère pas l'Entreprise de l'obligation de fournir les documents concernés.

Article 43-4 - Prestations pour le compte de tiers

L'Entreprise s'engage à n'utiliser l'ensemble des biens listés en Annexe D.3 que pour le service de référence.

Toutefois, par dérogation à l'alinéa précédent et dans le but d'optimiser et valoriser l'ensemble des moyens dont elle dispose pour réaliser le service de référence, l'Entreprise peut assurer des prestations pour le compte de tiers dans les conditions et limites fixées ci-après.

- ces prestations ne peuvent être assurées que d'une façon accessoire à l'activité principale de service public, à laquelle elles ne peuvent en aucun cas nuire ; l'activité principale de service public étant, en toutes circonstances, prioritaire sur les prestations accessoires,
- les kilomètres (commerciaux, HLP et techniques) réalisés au titre des prestations accessoires ne peuvent représenter plus de XX% de l'offre de référence (taux précisé à l'Annexe F.4),
- ces prestations ne peuvent pas être réalisées en dehors de l'Île-de-France sauf autorisation écrite du STIF et services spéciaux scolaires
- ces prestations doivent faire l'objet d'un contrat écrit entre l'Entreprise et le tiers pour le compte duquel elles sont réalisées ;
- le STIF est exonéré de toutes responsabilités notamment en cas de dommages causés par l'Entreprise à son cocontractant ou à des tiers.-

Le compte d'exploitation annexé au présent contrat fixe un taux d'abattement applicable aux coûts d'amortissement des véhicules affectés au réseau. Ce taux est défini, d'une part, compte tenu des limites fixées aux prestations accessoires précisées ci-dessus et, d'autre part, d'un niveau prévisionnel de prestations accessoires cohérent avec la disponibilité du parc de véhicules.

L'Entreprise ne peut prétendre obtenir du STIF le versement pour quelque cause et sous quelque forme que ce soit, d'une contrepartie financière à raison de prestations effectuées par elle pour le compte de tiers.

L'Entreprise joint au rapport annuel visé à l'Article 69-3 - un état récapitulatif de l'ensemble des prestations qu'elle a réalisé pour le compte de tiers au titre du dernier exercice clos.

Ce document détaille notamment :

- l'objet des prestations fournies et leurs destinataires,
- leur volume (en km) et le pourcentage que constituent ces services par rapport au service de référence.
- le montant (en € HT) de ces prestations.

Le STIF pourra à tout moment procéder ou faire procéder à un audit de tout document de l'Entreprise relatif aux prestations pour compte de tiers effectuées par l'Entreprise, et notamment à un audit de sa comptabilité. A cet égard, l'Entreprise s'engage à mettre à la disposition du STIF tout document requis par ce dernier.

CHAPITRE III - PROGRAMMATION ET SUIVI DES INVESTISSEMENTS REALISES PAR L'ENTREPRISE

Les investissements concernés par le présent chapitre recouvrent les opérations de renouvellement et de rénovation des biens nécessaires à la réalisation du service de référence, ainsi que les opérations de nouvelles acquisitions.

Article 44 - Principes généraux

L'Entreprise s'engage à la réalisation du programme prévisionnel d'investissement figurant en Annexe D.2 du présent contrat.

Le STIF finance ce programme :

- par la prise en charge d'une fraction du cout des investissements et des frais financiers correspondant,
- et/ou par le versement de subventions.

Le régime de financement peut-être modulé par le STIF au cours du contrat et être décliné par type de bien. La modification du régime de financement entraîne l'ajustement, à la hausse ou à la baisse, les frais financiers. Le régime de financement pour l'année N est déterminé au mois d'octobre n-1 ou, au plus tard, lors du vote du budget de l'année N.

Le STIF s'assure de la cohérence du programme prévisionnel d'investissement de l'Entreprise avec sa politique des transports, et plus particulièrement les schémas directeurs qu'il pilote (Schéma directeur de l'Information Voyageurs, de l'Accessibilité, des Gares Routières, Plan de Déplacements Urbains...). Ainsi, pour chacune des opérations figurant au programme prévisionnel d'investissement, et avant toute acquisition ou travaux, l'Entreprise communique, dans les conditions précisées à l'article 46a, un dossier technique et financier au STIF pour instruction.

Article 45 - Programmation des investissements

Les parties conviennent que les investissements relatifs à l'information voyageur et aux systèmes d'aide à l'exploitation et prévus au plan d'investissement contracté sont purement indicatifs (normes en mutation, phase de définition des besoins non achevée).

Article 45-1 - Présentation

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

- La dénomination de l'opération de rénovation ou de renouvellement regroupé par famille (Matériel roulant, Equipements véhicules, Equipements points d'arrêts, Installations fixes...) ;
- Les nouvelles acquisitions regroupées par famille ;
- L'année prévisionnelle de la réalisation de l'acquisition ;
- Les principaux éléments de dimensionnement (nombres de véhicules, types d'équipements, etc) et de choix technique ;
- Le coût prévisionnel de l'opération (pour les véhicules, reprendre le coût négocié en amont de la signature du contrat).

Article 45-2 - Ajustement de la programmation

Cette programmation peut faire l'objet, chaque année, d'ajustements par le STIF après instruction des dossiers techniques communiqués par l'Entreprise notamment pour tenir compte des besoins du service. L'entreprise présente les conséquences de cet ajustement sur les coûts d'investissement, la sécurité de l'utilisateur et des tiers le cas échéant, les coûts d'exploitation, les objectifs de qualité de service et les recettes prévisionnelles.

Article 46 - Réalisation du programme d'investissements - Conditions de réalisation du PI

Article 46-1 - Principes généraux

L'acquisition des matériels prévus au plan d'investissement ou la réalisation de travaux ne peuvent être engagés qu'après et sur la base de l'accord écrit du STIF.

L'instruction réalisée par le STIF permet, sur la base du dossier remis par l'Entreprise et d'échanges complémentaires, de valider l'opportunité de la réalisation de l'investissement, notamment sur les aspects suivants :

- cohérence avec les politiques et la programmation globale du STIF,
- pertinence des solutions techniques proposées et des caractéristiques des équipements envisagés,
- dimensionnement de l'investissement au regard de la capacité à faire de l'entreprise, des besoins spécifiques du réseau et de la stratégie d'équipement des autres réseaux connexes,
- chiffrage des coûts d'investissement et de fonctionnement,

Le versement de la subvention (ou de la fraction de C2 le cas échéant) s'effectuera en totalité au vu de copies de factures d'achat fournies par l'Entreprise ; en outre, s'agissant des véhicules :

- un courrier daté du transporteur => demande de paiement

- un extrait de l'annexe F4 avec surlignés les véhicules concernés par la demande
- copies cartes grises
- copies factures bus/cars
- copies factures équipements (y compris équipements visés par l'annexe F4)
- un relevé d'identité bancaire (RIB)
- le cahier des charges du véhicule de base
- 2 Photos du véhicule sur angle avant et arrière avec immatriculation visible
- Attestation de sortie des véhicules sortant en stipulant bien le devenir du matériel sortant.

Un éventuel écart entre le prix stipulé dans le plan d'investissement convenu entre les parties et la facture ne sera pas pris en considération pour le paiement ; le montant figurant dans l'Annexe F.4 est donc forfaitaire conformément au principe de prise en charge du risque industriel par l'entreprise, le plan d'investissement prévaut.

Article 46-2 - Véhicules

L'Entreprise transmet, avant le 30 juin de l'année N-1, au STIF, pour instruction, les dossiers techniques et financiers relatifs à chacune des opérations prévues en année N.

Le STIF communique sa réponse (motivée en cas d'écart avec le plan d'investissement initial) avant le 30 novembre de l'année N moins 1. En l'absence d'écart avec le plan d'investissement initial, le défaut de réponse du STIF dans le délai imparti vaut acceptation. En cas d'écart avec le plan d'investissement initial, le défaut de réponse du STIF dans le délai imparti vaut rejet de la demande.

Chaque dossier technique et financier relatif aux véhicules prend la forme du document figurant à l'Annexe D.4. Aucun véhicule ne peut être financé si ce document n'est pas complet.

Article 46-3 - Autres équipements que le matériel roulant

L'Entreprise transmet au STIF, pour instruction, les dossiers techniques et financiers relatifs à chacune des opérations qu'elle souhaite réaliser, dans un délai minimal de 9 mois avant la date de début des travaux.

Article 47 - Réalisation du programme d'investissements – suivi de la réalisation

L'Entreprise rend compte annuellement au STIF, dans le cadre du comité de suivi et du rapport annuel, de la réalisation du programme d'investissement.

L'Entreprise tient à jour annuellement un tableau suivi du programme d'investissement présentant :

- Les dépenses d'investissement réalisées par famille/opération ;
- Les coûts prévisionnels du programme d'investissement par famille/opération.

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

Dans le cas où l'Entreprise ne réaliserait pas l'intégralité du plan d'investissement contractuel, elle s'engage à reverser la différence entre le montant des dépenses (dotation aux amortissements et frais financiers associés) réalisées et le montant des dépenses (dotation aux amortissements et frais financiers associés) prévues au programme d'investissement. Si l'investissement est simplement décalé, le plan d'investissement est décalé d'autant (début et fin de la comptabilisation).

Article 48 - Information en cas de modification du programme d'investissement

Dans le cas où une modification susceptible d'entraîner un risque sur le maintien en l'état de fonctionnement du système de transport est envisagée, l'Entreprise informe le STIF et lui présente les conséquences éventuelles de la modification envisagée.

Afin de permettre au STIF de veiller au respect des objectifs poursuivis, les parties conviennent de soumettre au comité de suivi les modifications significatives du programme

d'investissements susceptibles d'avoir un impact sur le confort, la régularité ou la qualité de service offert aux voyageurs.

A cette fin, l'Entreprise transmet au STIF les informations et documents requis pour la bonne compréhension de ces modifications :

- Les raisons financières, techniques, réglementaires ou autres qui justifient la modification envisagée ;
- L'impact financier de la modification et les mesures à prendre, le cas échéant, pour financer le surcoût ou réaffecter les fonds ;
- L'évaluation de l'impact sur la qualité de service ;
- Les conséquences de la modification envisagée ;
- Les mesures envisagées, le cas échéant, pour résorber le retard consécutif à la modification dans la réalisation du programme d'investissements.

Le STIF se réserve le droit de solliciter la communication de documents ou d'informations supplémentaires, et de faire procéder à tout audit, notamment sur l'impact financier de la modification. L'Entreprise s'engage à transmettre ces documents ou informations dans un délai maximum de 20 jours ouvrés à compter de la demande.

En cas de modification demandée par le STIF, l'Entreprise établit une étude d'impact dans les meilleurs délais.

L'Entreprise prend en compte l'avis rendu par le comité de suivi et prend toutes les mesures utiles et requises pour s'y conformer.

TITRE VII - REGIME FINANCIER

Le STIF introduit un objectif général de transparence des coûts et de meilleure efficacité économique de la prestation transport. Dans cette perspective, le contrat constitue à la fois un outil de maîtrise de la dépense publique, et d'incitation, par des mécanismes d'intéressement, à la réalisation des engagements et à la performance de l'Entreprise.

La préoccupation de maîtrise financière est au cœur de la relation contractuelle entre le STIF et l'Entreprise. Dans l'esprit des conventions de Délégations de Service Public conclues par d'autres Autorités Organisatrices comparables et dans la perspective de l'entrée en vigueur du Règlement Européen portant Obligations de Service Public, les objectifs du régime financier présenté ci-après sont respectivement :

La clarté du mécanisme de rémunération :

- individualisation des versements du STIF par nature de charges (fonctionnement / investissement) ;
- séparation de ce qui relève de la couverture de charges par rapport à ce qui constitue un intéressement.

Sa lisibilité :

- prévisibilité des dépenses du STIF : le STIF verse un forfait indépendant du niveau réel des charges et des recettes voyageurs ;

CHAPITRE I - LA REMUNERATION

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

Article 49 - Principes généraux relatifs à la rémunération.

L'Entreprise assure l'exploitation du service de référence défini au Titre II aux conditions financières définies dans le présent Titre.

Le service contractualisé entre le STIF et l'Entreprise donne lieu à l'établissement d'un **compte financier du service**, traduisant l'équilibre économique du contrat. Il comprend l'ensemble des produits et charges supportés par l'Entreprise et fait apparaître une juste rémunération pour marge et aléas, contrepartie des risques assumés par l'Entreprise.

Le compte financier prévisionnel figure en Annexe E.1 au contrat, accompagné de ses hypothèses d'élaboration.

Le compte financier est établi selon les principes de permanence des méthodes comptables et d'auditabilité décrits au TITRE VIII -.

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

Les ressources de l'Entreprise sont les suivantes :

- **les recettes de trafic collectées et les contributions liées aux recettes reconstituées**, telles que modulées du partage de risque entre le STIF et l'Entreprise selon les dispositions de l'Article 50 - ;
- **Les recettes liées aux activités annexes** et toute autre ressource perçue par l'Entreprise
- **les contributions versées par le STIF :**
 - une contribution C1 liée aux charges d'exploitation destinées à couvrir les obligations de service public liées au présent contrat (la taxe professionnelle et la taxe foncière font l'objet chaque année d'un remboursement à l'Euro/l'Euro) ; la contribution C1 est détaillée à l'Article 53-2 - ;
 - d'une contribution C2 au financement des investissements, décrite à l'Article 53-3 -.
- les autres concours publics dont l'Entreprise est susceptible de bénéficier pour la réalisation du service de référence et qui participent à l'équilibre du contrat.

Outre sa rémunération, l'Entreprise est soumise à des intéressements, des bonifications ou des pénalités liés à sa performance dans l'exécution du service de référence, constitués des composantes suivantes :

- un intéressement à la vente, décrit à l'Article 57 -
- un intéressement à la qualité du service produit, décrit dans l'Article 64 -;

- des pénalités sur l'exécution du contrat définies à l'Article 28 -, notamment en cas de non-réalisation de l'offre kilométrique du service de référence.

Article 50 - Les recettes de trafic.

Article 50-1 - Modalités de détermination des recettes de trafic.

Les recettes de trafic sont déterminées par ligne à partir, d'une part, des tarifs et des prix annuels définis pour les forfaits mentionnés au point b/ ci-dessous, et d'autre part, du trafic voyageurs mesuré par les validations et par les comptages.

Les règles de calcul des recettes de trafic sont les suivantes :

1. Recettes de trafic collectées

- Pour les tickets en carnet, plein tarif et demi-tarif, et les tickets d'accès à bord :

$$RT1 = (P_{(t+ ; DT)} \times NV_{(t+ ; DT)}) + (P_{(t+ ; PT)} \times NV_{(t+ ; PT)}) + (P_{t+u} \times NV_{t+u}) + (P_{tab} \times NV_{tab})$$

- Pour les abonnements avec des tiers payants (carte scolaire, carte Rubis) et les autres recettes tarifaires collectées (Mobilis, ticket Jeune week-end, Paris Visite) :

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

2. Contributions liées aux recettes de trafic reconstituées

- Pour les forfaits Intégrale, forfaits Navigo semaine ou mois, Imagine'R, Forfaits Solidarité Transport et Gratuité Transport ainsi que pour le forfait carte de circulation police :

$$CRR = [P_v + P_s \times S_m] \times NV_{FOR}$$

Les contributions liées aux recettes reconstituées font l'objet d'un reversement par le STIF tel que prévu à l'Article 53 - et suivants.

Avec :

- $P_{(t+ ; PT)}$: prix ticket t+ carnet plein-tarif ; $P_{(t+ ; DT)}$: prix du ticket t+ carnet demi-tarif ; P_{tab} : prix du ticket d'accès à bord ; P_{t+u} : prix du ticket t+ à l'unité
- P_v et P_s : prix voyageur et section révisés annuellement par décision du STIF. Les valeurs de P_v et P_s TTC pour l'année 2008 sont respectivement égales à 0,0718 € 0,1662 €. Chaque année, P_v et P_s seront actualisés de la hausse (ou des hausses) de l'année précédente des forfaits considérés tel que détaillé à l'Annexe E3.
- NV : nombre annuel de tickets d'accès à bord ; nombre annuel de premières validations de tickets t+ (unité ou carnet) ; nombre annuel de voyageurs pour les forfaits conformément à l'Annexe E2.
- S_m : sectionnement moyen de la ligne, fixé pour toute la durée du contrat selon la dernière enquête origine-destination réalisée dans le cadre des comptages,
- la recette de trafic d'une carte scolaire correspond au prix public (35% de son prix de référence tel que défini à l'Annexe C.5)

Article 50-2 - Modifications des règles de calcul des recettes de trafic.

Les modifications des règles de calcul des contributions liées aux recettes reconstituées en cours de contrat feront l'objet d'un avenant pour traiter leurs répercussions sur les objectifs de recettes de trafic et sur la contribution forfaitaire C11 définie à l'Article 53-2 -.

Deux évolutions des règles de calcul sont programmées, à défaut d'être appliquées au début du présent contrat, au vu des contraintes méthodologiques et techniques qu'elles imposent.

1. Pour les contributions liées aux recettes reconstituées

Il s'agit à court terme, d'avoir un calcul distinguant trois types de forfaits ayant chacun des prix Pv et Ps différents qui permettent de reconstruire plus finement une recette par voyageur.

Les traitements des comptages ne permettant pas de faire cette distinction à la signature du présent contrat, des développements de nouveaux logiciels sont effectués par le STIF d'ici 2011 afin de pouvoir déduire la répartition du trafic escomptée en fonction des extractions des validations réalisées par l'Entreprise.

A partir de 2011, le calcul selon des prix moyens communs à tous les forfaits est remplacé par un calcul distinct pour chacun des trois types de forfaits suivants : Intégrale, Forfaits Navigo semaine ou mois et carte de circulation police ; Imagine' R (Scolaire et Etudiant) ; Forfait Solidarité Transport (le trafic du Forfait Gratuité Transport n'entrera pas dans le calcul de ces recettes).

Les prix par type de forfait sont détaillés dans le tableau suivant :

Forfaits :	Intégrale, Forfaits Navigo semaine ou mois et carte de circulation police		Imagine'R (Scolaire et Etudiant)		Forfait Solidarité Transport	
	Pv	Ps	Pv	Ps	Pv	Ps
Prix 2008 en Euros TTC 2008	0,0858	0,1986	0,0588	0,1361	0,0208	0,0481

2. A compter du 1er janvier 2011

Les contributions liées aux recettes reconstituées seront fondées sur la fréquentation mesurée par les données de validation remontées au système d'information du STIF (SIDV) telles qu'elles sont décrites à l'Article 22 -

La nouvelle méthode de détermination du trafic maintiendra le niveau de l'intéressement aux recettes de trafic de l'Entreprise, et un avenant viendra concrétiser les évolutions liées à l'application de cette méthode.

Sauf incapacité du STIF à mettre en œuvre une solution viable, la non signature de l'avenant par l'entreprise sera définie en liaison avec les entreprises ou leur mandataire ; elle entraînera, à compter du 1^{er} janvier 2011, une majoration de l'objectif de recettes de 2% par semestre sur une durée de 2 ans. Cette augmentation entraîne mécaniquement un ajustement de la participation du STIF et, le cas échéant, des collectivités signataires de la convention tripartite.

Article 50-3 - Calcul de l'objectif de recettes de trafic

Pour chaque année du contrat, un objectif de recettes de trafic est fixé selon les règles détaillées à l'Article 50-1 -. Cet objectif, exprimé aux tarifs et prix de l'année 2008, est repris dans le tableau reproduit à l'Annexe F.4.

Les objectifs de recettes de trafic sont calculés à partir du trafic mesuré pris en compte dans les factures de 2008 détaillé par ligne et par titre, valorisé aux tarifs et prix de 2008 en appliquant un effet volume pour chaque année. Les prévisions de recettes 2008, ayant permis de proposer ces objectifs de recettes sont détaillés à l'Annexe E.3.

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

- En le complétant des montants résultant des dispositions des Article 50-2 -, Article 50-4 -, Article 60 -Article 61 -Article 62 -et et Article 63-1 - ;

- En cas de transfert de trafic entre réseaux de contrats différents suite à une décision de modification de l'offre du STIF, à la hausse ou à la baisse.

Article 50-4 - Prise en compte des effets des décisions tarifaires du STIF.

1. Compensation de l'écart entre l'indexation liée à l'évolution des charges et les hausses tarifaires

Le taux d'évolution tarifaire de l'année n par rapport aux tarifs et prix de l'année 2008 est obtenu en faisant le rapport entre les recettes de trafic de l'année n valorisées au tarifs et prix de l'année n de chaque titre de transport et les recettes de trafic de l'année n valorisées aux tarifs et prix de l'année 2008.

La différence entre l'objectif de recettes de trafic pour l'année n revalorisé par le taux d'évolution tarifaire de l'année n ainsi calculé et ce même objectif actualisé par la formule d'indexation de la contribution C11 fait l'objet d'un reversement par l'Entreprise lorsque cette différence est positive et d'une compensation par le STIF si elle est négative.

2. Prise en compte des modifications tarifaires (modifications, création ou suppression de titres)

En cas de modification tarifaire décidée par le STIF, qu'il s'agisse d'une modification de la tarification d'un titre existant (en dehors de la revalorisation annuelle des tarifs dont les impacts sont compensés conformément à l'Article 50-4 -1/) de la création ou de la suppression d'un titre, le STIF et l'Entreprise évaluent les impacts de cette modification tarifaire sur l'ensemble des recettes de trafic. Ce calcul est établi sur plusieurs années pour tenir compte des évolutions de tendance des titres existants et de la montée en charges des mesures nouvelles.

Dans ce cadre :

- l'objectif de recettes de trafic est ajusté, à la hausse ou à la baisse, en fonction de la variation des recettes de trafic évaluée pour la modification tarifaire envisagée,
- le STIF soit verse une compensation à l'Entreprise, égale à la perte de recettes de trafic générée par la modification, soit, si la modification a pour effet d'augmenter les recettes de trafic, réduit ses contributions à proportion de la hausse de recettes ainsi générée ;
- un avenant formalise les conséquences de ces modifications tarifaires.

Article 50-5 - Transferts entre titres scolaires

L'année intermédiaire entre deux comptages, lorsque le montant de la variation des recettes des cartes scolaires par rapport à l'année précédente est supérieur en valeur absolue à 2% du montant des recettes de trafic pour l'ensemble des lignes concernées :

- soit le STIF versera une compensation à l'Entreprise égale à la moitié du montant de la baisse des recettes carte scolaire,
- soit le STIF réduira ses contributions de l'année à proportion de la moitié de la hausse des recettes carte scolaire.

Article 50-6 - Intéressement aux recettes de trafic

Un intéressement aux recettes de trafic, fondé sur la variation des recettes de trafic par rapport aux montants objectifs définis à l'Article 50-3 -, est mis en place.

L'écart (précisé en Annexe F.4) entre les recettes de trafic réalisées, fondées sur le trafic mesuré, et l'objectif de recettes de trafic, valorisé aux prix moyens de l'année, est partagé, à parts égales, entre le STIF et l'Entreprise.

Les recettes de trafic réalisées tiennent compte de l'effet des grèves, conformément à l'Article 50-7 -.

Article 50-7 - Prise en compte de l'effet de la grève sur les recettes de trafic

Conformément aux dispositions de l'Article 29 -, en cas de perturbations significatives résultant d'un préavis de grève pour un jour donné, lorsque le service prévisible est inférieur ou égal à 75 % du service contractuel de référence, l'impact sur les recettes de trafic des titres journaliers est neutralisé pour le STIF lorsque, au moment de l'établissement de la facture annuelle, l'objectif des recettes de trafic de l'Entreprise n'est pas atteint pour l'année de la grève considérée.

Dans ce cas, la neutralisation de l'effet de la grève sur le trafic mesuré consiste à rétablir le niveau de recettes de trafic de l'Entreprise pour les titres journaliers au niveau d'un jour moyen, par déclaration par l'Entreprise d'une recette de trafic reconstituée des titres journaliers non validés le jour de grève, de telle sorte que :

- recette de trafic d'un jour moyen pour les titres journaliers = recette de trafic réelle du jour de grève + recette de trafic reconstituée des titres journaliers non validés le jour de grève.

Le mécanisme de partage annuel des risques est appliqué au total des recettes de trafic, qui comprend les recettes de trafic reconstituées par l'Entreprise à partir d'un jour moyen pour l'ensemble des jours de grèves visés à l'Article 29 -.

Le montant de recettes de trafic d'un jour moyen pour les titres journaliers est établi à partir des éléments de calcul de l'objectif de recettes de trafic et s'élève aux montants prévus à l'Annexe F.4 :

Ces montants, définis aux tarifs 2008, sont actualisés annuellement selon l'augmentation tarifaire moyenne décidée par le STIF.

Si la durée de la grève est supérieure à cinq jours consécutifs, le STIF et l'Entreprise procèdent à une réévaluation de l'estimation correspondante pour tenir compte, le cas échéant, des pertes de recettes de trafic des abonnements.

Article 51 - Les recettes annexes.

Les recettes annexes sont forfaitaires et constituées notamment des recettes liées à la concession des espaces publicitaires, des indemnités forfaitaires versées par les voyageurs en situation de fraude et, plus généralement, de toute autre recette perçue par l'Entreprise.

Article 52 - Participations financières des collectivités

Le service de référence tel que défini en Annexe A.3 intègre les contributions financières versées par le STIF ainsi que des participations financières d'une ou de plusieurs collectivités.de collectivités.

Le STIF et l'Entreprise font leurs affaires de mettre en place une convention de partenariat avec la ou les Collectivité(s) concernées afin de garantir ces participations et ainsi maintenir le niveau du service de référence.

Les modalités, notamment financières de cette convention de partenariat sont négociées avec les Collectivités.

Dans l'hypothèse où la participation financière évoquée ci-dessus n'est pas accordée par la collectivité ou si cette dernière décide de se retirer avant le terme du présent contrat, , les parties conviennent, au plus tard dans les 6 mois suivants cette décision, de redéfinir les

modalités de fonctionnement du service de référence, notamment une réduction de l'offre, afin de garantir l'équilibre du contrat depuis l'origine ou compte tenu des nouvelles conditions d'exploitation.

Article 53 - Les contributions du STIF

Article 53-1 - Principe général

Les contributions versées par le STIF à l'Entreprise au titre du présent contrat se décomposent en :

- une contribution « C1 » liée aux charges d'exploitation couvrant les obligations de service public décrites à l'Article 5-2 -. Cette contribution est constituée de trois composantes :
 - une contribution forfaitaire « C11 » couvrant les charges liées à l'exploitation ;
 - une contribution « C12 » couvrant les impôts et taxes payées à l'euro-l'euro selon le réseau ;
 - une contribution « C13 » couvrant l'écart entre les recettes de trafic prévisionnelles indexées selon les modalités prévues pour la contribution C11 et le montant des recettes de trafic prévisionnelles actualisé des décisions tarifaires du STIF ;
- Une contribution forfaitaire « C2 » pour le financement des investissements ;
- Les contributions liées aux recettes reconstituées décrites à l'Article 50 -.

Les contributions forfaitaires versées par le STIF sont actualisées et versées à l'Entreprise selon les modalités définies aux Article 66 - et Article 67 -. Elles ne varient pas en fonction du volume de trafic, sauf dans les cas décrits aux Articles Article 50-2 -, Article 50-4 -, Article 60 -, Article 61 -, Article 62 - et Article 63-1 -.

Toutefois, les contributions versées par le STIF à l'Entreprise peuvent être ajustées en cours d'exécution du contrat pour tenir compte des mesures nouvelles décidées en cours de contrat traitées par voie d'avenant (sur la tarification ou sur la consistance du service de référence).

Article 53-2 - Contribution d'exploitation « C1 » relative aux obligations de service public

Elle contribue à couvrir l'ensemble des charges prévisionnelles d'exploitation encourues pour la mise en œuvre des obligations de service public contractuelles, figurant au compte d'exploitation prévisionnel.

1. Le montant « C11 ».

Le montant forfaitaire C11 est établi au moment de prise d'effet du présent contrat, pour chaque année de son exécution, pour l'offre de référence initiale décrite à l'Article 9 -.

Le terme C11 est indexé chaque année par application de la formule décrite à l'Article 67-1 -1, en prenant en compte l'évolution des indices arrêtés à fin septembre de l'année n.

Le montant forfaitaire de C11, exprimé en milliers d'euros H.T. 2008, s'établit avant indexation aux montants figurant à l'Annexe F.4

Le montant de cette contribution est revu en le complétant des montants résultant de l'application des dispositions des Article 50-2 -, Article 50-4 -, Article 60 -Article 61 -Article 62 -Article 63-1 -Article 63-1 -.

2. Le montant « C12 »

Le montant de la contribution C12 correspond aux charges d'impôts et taxes, qui sont répercutées au STIF à « l'euro / l'euro »

Les impôts et taxes sont constitués de la taxe professionnelle, de la taxe foncière.

Pour déterminer la part de ces impôts et taxes imputables au présent contrat, les parties conviennent d'utiliser la clef de répartition suivante : nombre de véhicules CT2/nombre de véhicules total de l'entreprise.

Le montant de C12, exprimé en milliers d'euros HT courants, est repris à titre strictement indicatif dans le tableau figurant à l'Annexe F.4.

3. Le montant « C13 »

Le montant de C13 est nul à la prise d'effet du présent contrat. Ses modalités de calcul sont décrites à l'Article 50-4 -.

Article 53-3 - La contribution « C2 » au financement des investissements.

Le STIF participe au financement des investissements prévus au Programme Pluriannuel d'Investissement défini à l'Article 44 - et à l'Annexe D.2, via la contribution C2, qui est composée de :

- La contribution C21, qui couvre l'effort d'investissement réalisé par l'Entreprise au titre du contrat
- La contribution C22, qui couvre les frais financiers supportés à raison des investissements réalisés.

Conformément à l'instruction fiscale 3 A 7-06 du 16 juin 2006, les composantes de la contribution C2 n'entrent pas dans le champ d'application de la TVA. La contribution C21, compte tenu de son caractère d'aide à l'investissement, n'entre pas dans le calcul du rapport d'assujettissement à la taxe sur les salaires.

Les frais financiers sont forfaitisés. Le montant initial est calculé sur la base du taux actuel réel de la dette appliqué à une assiette constituée, pour chaque exercice, de la différence entre la valeur nette comptable d'ouverture et la moitié des dotations aux amortissements économiques de l'exercice, telles que définies en annexe (plan d'investissement ou maquette financière).

Le montant forfaitaire C2 est établi au moment de la notification du présent contrat, pour chaque année de son exécution, sur la base des charges prévisionnelles figurant en annexe (plan d'investissement ou maquette financière)

Le terme C2 est indexé chaque année par application de la formule décrite à l'Article 67-1 -, en prenant en compte l'évolution des indices arrêtés à fin septembre de l'année n.

Le montant forfaitaire de C2, exprimé en milliers d'euros H.T. 2008, s'établit avant indexation aux montants figurant dans le tableau de l'Annexe F.4.

CHAPITRE II - RECETTES DIRECTES

Article 54 - Recettes directes au titre des forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers sur support Navigo

L'Entreprise peut vendre des forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers sur support Navigo.

Le produit de la vente sont réputées être les recettes directes de l'Entreprise en l'absence de répartition entre entreprises de transport.

Les recettes directes sont déduites du montant des contributions liées aux recettes de trafic reconstituées (CRR) décrites à l'Article 50-1 -.

Les recettes directes du mois m sont déclarées au STIF le 15 du mois m+1. Elles correspondent à la somme des titres vendus valorisés au tarif public au moment de leur validité. La déclaration distingue les ventes de forfaits mensuels valables le mois m et les ventes de forfaits valables le mois m+1. De même, les ventes des forfaits hebdomadaires sont déclarées pour chaque semaine de validité. Les forfaits d'une durée inférieure à 1 semaine sont déclarés par mois de vente.

La déclaration mensuelle est faite par l'Entreprise par l'intermédiaire de son mandataire pour le compte de l'Entreprise, sur la base des données communiquées par celle-ci.

Les ventes par type de titre et par couple de zones sont déclarées mensuellement par l'Entreprise par l'intermédiaire de son mandataire à la RATP et à la SNCF le 5 du mois m+1. Cette déclaration est faite en agrégeant l'ensemble des ventes des entreprises du mandataire. Les recettes directes perçues le mois m par l'Entreprise sont déduites sur les CRR facturées le mois m+2.

Pour le forfait journalier Mobilis, les recettes de trafic de ce titre sont collectées par les entreprises publiques qui en reversent une quote-part directement à l'Entreprise ou par l'intermédiaire de son mandataire, en fonction de l'usage de ce titre sur son réseau. Cette quote-part des recettes Mobilis est prise en compte dans les recettes de trafic collectées décrites à l'Article 50-1 -.

En cas de modification des conditions de vente du forfait journalier, ces dispositions seront réexaminées par les Parties.

Article 55 - Recettes directes au titre des forfaits Imagine'R

Les recettes directes du titre Imagine'R sont attribuées à l'Entreprise en fonction de l'usage des cartes Imagine'R sur son réseau.

Les recettes directes sont déduites du montant des contributions liées aux recettes de trafic reconstituées (CRR) décrites à l'Article 50-1 -.

Article 56 - Recettes directes au titre du ticket t+

L'Entreprise peut vendre des tickets t+. Le produit de la vente par l'Entreprise à travers son réseau de vente défini à l'Article 23-1 - du présent contrat constitue ses recettes de vente ticket t+.

Les recettes obtenues par l'Entreprise après répartition entre entreprises de transport des recettes des ventes de ticket t+ en carnet (plein tarif et demi-tarif) constituent ses recettes directes.

Les recettes directes de l'Entreprise sont calculées à partir du nombre de validations divisé par 0,98 pour tenir compte du stock mort sur le ticket t+.

CHAPITRE III - INTERESSEMENT A LA VENTE

Article 57 - Financement du système de vente des dépositaires et intéressement à la vente des forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers

Le dispositif décrit ci-dessous concerne le réseau de ventes décrit à l'Article 23-2 - du présent contrat. Ce réseau de ventes est composé de dépositaires et de points de vente gérés directement par des salariés de l'Entreprise.

Pour les ventes de forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers, il utilise un terminal de rechargement nécessitant la présence d'une personne physique.

Dans ce cas, la partie fixe des coûts de vente du réseau rattaché au serveur de l'Entreprise ou de son éventuel mandataire est prise en compte par le STIF au travers du financement de l'équipement de vente (FEV).

Le FEV, calculé par point de vente, est de 17% du chiffre d'affaires annuel des forfaits mensuels hebdomadaires et journaliers (FMHJ), plafonné à 10.000 euros HT par an et par appareil de vente actif, rattaché au serveur de vente collectif. En cas de durée de rattachement inférieure à un an d'un appareil de vente, le plafond est calculé, pour cet appareil, prorata temporis du nombre entier de mois de rattachement.

La partie proportionnelle des ventes est prise en compte par le STIF sous forme de l'intéressement proportionnel à la vente (IPV). L'IPV HT vaut 4,5% du chiffre d'affaires annuel des ventes de FMHJ HT. Elle couvre notamment la rémunération des dépositaires ainsi que la participation aux frais communautaires du GIE.

Le financement de la vente HT pour chacun des points de vente est donc :

Pour un chiffre d'affaires annuel des FMHJ inférieur ou égal à 10.000 euros :

$$FV = FEV + IPV = CA * 4,5\% + CA * 17\%$$

Pour un chiffre d'affaires annuel des FMHJ supérieur à 10.000 euros :

$$FV = CA * 4,5\% + 10\ 000 * 17\%$$

Avec :

FV : Financement de la vente HT ;

CA : Chiffre d'affaires annuel des FMHJ HT.

En cas de projet de création d'un nouveau canal de distribution conformément aux dispositions de l'Article 23-5 - paragraphe 2 du présent contrat, les Parties conviennent de se rapprocher pour en étudier préalablement l'impact sur l'économie du contrat, notamment en matière de coût global de vente et d'intéressement.

Article 58 - Intéressement à la vente de la carte Imagine'R

L'intéressement est fixé à 6% de la quote-part de recettes directes du produit de la vente HT des cartes Imagine'R perçues par l'Entreprise.

Article 59 - Intéressement à la vente du Ticket t+

L'Entreprise perçoit un intéressement à la vente calculé selon la formule suivante :

-

$$\ll \text{IPV HT} = 6\% (\text{NtDT} \times \text{PtDT} + \text{NtPT} \times \text{PtPT})$$

Avec :

- - ***NtDT : nombre de ticket t+ vendus en carnet demi-tarif ;***
- - ***PtDT : prix du ticket t+ HT vendu en carnet demi-tarif ;***
- - ***NtPT : nombre de ticket t+ vendus en carnet plein-tarif ;***
- - ***PtPT : prix du ticket t+ HT vendu en carnet plein-tarif »***

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

Article 60 - Principe général.

Les modifications significatives du service de référence (complément ou suppression) décidées par le STIF au cours du contrat dans les conditions prévues à l'Article 11 - donnent lieu à un ajustement des contributions du STIF. Cet ajustement est fondé sur la variation marginale des coûts de production induits par la modification de l'offre de référence.

Le cas échéant, une évaluation forfaitaire de la variation de recettes de trafic attendue est établie conjointement par l'Entreprise et le STIF.

Un avenant prend en compte les conséquences sur les contributions du STIF et sur les objectifs de recettes de trafic de ces modifications significatives de l'offre de référence. L'avenant devra indiquer l'impact des modifications d'offre sur la maquette financière

Article 61 - Ajustement des objectifs de recettes

Pour les modifications intervenues l'année n, l'évaluation forfaitaire des variations attendues de recettes de trafic telle que évaluée conjointement par le STIF et l'Entreprise vient modifier l'objectif de recettes de trafic à partir de l'année n+1.

Article 62 - Ajustement des contributions.

Le calcul du montant de charges supplémentaires est effectué sur la base de la variation marginale des coûts de production nécessaire à la réalisation de l'offre modifiée l'année n, sur la base d'un devis dont le modèle type est fourni par le STIF à l'Entreprise..

Pour l'année n, le montant de la contribution C11 est ajusté des charges de l'offre nouvelle, selon la formule suivante :

$$C11n' = C11n + \text{ajustement de } C11n$$

A partir de l'année n+1, le montant de la contribution C11 est ajusté des charges de l'offre nouvelle, minorées ou majorées du montant prévisionnel des variations estimées de recettes de trafic liées à cette modification du service de référence, selon la formule suivante :

$$C11n+1' = C11n+1 + \text{ajustement de } C11n+1$$

Avec :

- *ajustement de C11n = montant des charges n liées à la modification d'offre.*
- *ajustement de C11n+1 = montant des charges n+1 liées à la modification d'offre +/- montant de recettes de trafic n+1 induites par l'offre modifiée.*

En outre, la contribution C2 peut être revue si la modification de l'offre a des impacts sur les charges liées aux investissements :

$$C2n' = C2n + \text{ajustement de } C2n$$

Les nouvelles contributions C11n' et C2n' ainsi déterminées se substituent alors contractuellement aux C11n0 et C2n0 pour la détermination, d'une part des acomptes définis à l' Article 66 - et d'autre part des contributions calculées dans le cadre de la facturation annuelle.

Article 63 - Mesures tarifaires

Article 63-1 - : Création d'un titre ou modification significative d'un titre.

Pour toute décision du STIF de création de nouveaux titres ou de modification importante des conditions d'utilisation d'un titre existant, un avenant prendra en compte, en cas d'impact significatif, les conséquences de ces décisions, notamment sur les dépenses ou économies supplémentaires éventuelles.

Article 63-2 - Cas d'alerte à la pollution.

Les dispositions de la loi sur l'air du 30 décembre 1996 ainsi que de l'arrêté inter-préfectoral du 24 juin 1999 font obligation au Transporteur d'offrir la gratuité, au moins sur certaines communes, des transports collectifs.

En cas d'alerte à la pollution, le STIF a décidé que la gratuité est offerte aux clients occasionnels sur l'ensemble des services contractuels les jours couverts par les décisions prises par le Préfet de Région en application de la loi sur l'air. La perte de recettes de trafic correspondante est compensée par le STIF selon les bases précisées à l'Annexe F.4

Cette compensation fait partie intégrante des recettes de trafic définies à l'Article 50-1 -.

A ce titre, elle est prise en compte pour le calcul du partage des risques prévu à l'Article 50-3 -.

Ces montants, définis aux conditions tarifaires de l'année 2008, sont actualisés en fonction de l'augmentation tarifaire moyenne décidée par le STIF.

Les dépenses supplémentaires (renforcements des services et dépenses exceptionnelles de communication) font l'objet d'un devis proposé au STIF qui, après accord, en assure le remboursement. En l'absence de réponse dans un délai d'un mois, l'accord du STIF est réputé acquis.

Si la durée d'une alerte à la pollution devait être supérieure à cinq jours consécutifs, le STIF et l'Entreprise procèdent à une réévaluation de l'estimation correspondante pour tenir compte, le cas échéant, des pertes de recettes de trafic liées aux abonnements.

Article 63-3 - Autres mesures de gratuité partielle ou totale.

Pour les autres cas où une mesure de gratuité totale ou partielle doit être appliquée à l'ensemble des services, à la demande du STIF, les modalités de calcul sont les mêmes que celles en cas d'alerte à la pollution. En cas de mesures limitées à certaines lignes, l'Entreprise précise au STIF, pour accord et avant application de la mesure, les estimations de recettes correspondantes.

CHAPITRE V - INCITATIONS FINANCIERES EN TERMES D'OFFRE REALISEE ET DE QUALITE DE SERVICE

Article 64 - Incitation financière à la qualité de service.

Article 64-1 - Bonus/Malus relatifs aux indicateurs de qualité de service.

Les engagements souscrits contractuellement pour la qualité de service au chapitre 2 du Titre II trouvent leur contrepartie dans un système d'incitation du type « bonus/malus » décrit dans les Annexes B.1 et B.2.

Le résultat d'un indicateur, à l'exception de l'indicateur « taux de contrôle », est exprimé en % et correspond à un taux de conformité, calculé en rapportant le nombre d'observations conformes au service de référence, au nombre d'observations totales (cf. Annexe B.1 du présent contrat sur les méthodes de mesure des indicateurs de qualité de service).

Jusqu'au 31 décembre 2010, deux systèmes sont amenés à cohabiter :

- Soit l'entreprise souhaite rester dans le système du Contrat type 1 jusqu'à cette échéance afin de se préparer aux nouvelles exigences, auquel cas le système d'intéressement reste celui du Contrat type 1.
- Soit l'entreprise souhaite basculer dans le nouveau système d'intéressement dès la signature du contrat, auquel cas ce sont les principes ci-dessous qui s'appliquent. En outre, le montant du bonus-malus appliqué est plus important dans ce système que dans le système précédent.

En tout état de cause, à partir du 1^{er} janvier 2011, toutes les entreprises auront basculé au présent système :

Description du système :

Le système repose, pour chaque indicateur sur la fixation de 3 valeurs de référence auxquelles sera comparé, à l'issue de chaque année du contrat, le résultat annuel de l'indicateur. Ces valeurs de référence sont définies comme suit :

- valeur « Objectif » si le résultat annuel de l'indicateur est égal à cette valeur, il ne donne lieu ni à bonus, ni à malus ;
- valeur « Supérieur » : si le résultat annuel de l'indicateur est supérieur ou égale à cette valeur, il donne lieu au bonus maximal ;
- valeur « Inférieur » : si le résultat annuel de l'indicateur est inférieur ou égal à cette valeur, il donne lieu au malus maximal.

Toute valeur du résultat annuel compris entre « Inférieur » et « Supérieur » donne lieu, selon le cas, à un malus ou à un bonus égal au rapport entre la valeur de l'indicateur et l'objectif d'une part et l'amplitude entre l'objectif et la borne inférieure ou supérieure multipliée par la valeur maximale du bonus-malus.

Principe général de calcul :

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

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

Si l'Entreprise n'est pas en mesure de présenter une mesure pour l'indicateur, elle encourt le malus maximal.

Les valeurs communes, définies pour chaque indicateur, restent les mêmes pour toute la durée du contrat. Pour certaines entreprises, en fonction des résultats au moment de la signature du contrat, des paliers sont définis les premières années pour certains indicateurs. Les valeurs « objectifs », « supérieur » et « inférieur » progressent alors chaque année pour atteindre rapidement les valeurs communes.

Rappel du système du contrat type 1 (valable jusqu'au 31 décembre 2010) :

Pour chaque indicateur, le calcul du bonus-malus repose sur les principes suivants :

1. Un « point objectif » de qualité de service est fixé contractuellement pour chaque indicateur ; il est identique pour toutes les entreprises concernées par le cahier des charges régional (Xobj) ;

Xobj est exprimé en pourcentage et est précisé pour chaque indicateur en annexe 7 du contrat type I ;

2. Le « point de référence » est mesuré puis fixé contractuellement pour 2007 (Xref₀), pour chaque indicateur et pour chaque entreprise ; il est exprimé en pourcentage ; il est actualisé chaque année et dès 2008 (Xref_n) par application d'un pas de progression annuel conformément à la formule suivante :

$$Xref_n = Xref_{n-1} + [10\% * (Xobj - Xref_0)]$$

$$\text{En 2008, } Xref_{n-1} = Xref_0 = Xref_{2007}$$

3. Un « Bonus maximal » est défini. Il correspond à l'atteinte du « point objectif » de qualité de service fixé pour cet indicateur. Il est appelé « Bmax » et la valeur du Bonus maximal (Bmax) est identique pour les 5 indicateurs.

Un Malus maximal (Mmax) est défini dont le montant est identique à celui de Bonus maximal.

4. Le bonus ou le malus se calcule comme suit pour chaque indicateur :

Si le résultat de l'indicateur est supérieur ou égal à l'objectif de qualité de service Xobj, l'Entreprise perçoit le bonus maximum :

$$\text{Si } X_n \geq X_{obj}, \text{ alors Bonus} = B_{\text{max}}$$

Si la mesure est comprise entre le niveau de référence actualisé de l'Entreprise et l'objectif de qualité de service, l'Entreprise perçoit un bonus proportionnel à l'écart constaté :

$$\text{Si } X_{ref_n} \leq X_n < X_{obj}, \text{ alors Bonus} = B_{\text{max}} * \frac{(X_n - X_{ref_n})}{(X_{obj} - X_{ref_n})}$$

Si la mesure est inférieure au niveau de référence actualisé de l'Entreprise, celle-ci acquitte un malus dont la valeur est absolue par point d'écart et plafonnée à la valeur du malus maximal :

Si $X_n < X_{réf n}$, alors $Malus = M_{max}/6 * [(X_{réf n} - X_n)*100]$ avec $Malus \leq M_{max}$

Pour chaque année de calcul n , le bonus-malus total de l'Entreprise est égal à la somme des bonus diminués des malus :

$$(Bonus / Malus)_{total} = \sum_{i=1}^5 (Bonus_i - Malus_i)$$

Avec :

- i : indice de l'indicateur ($i = 1$ à 5)
- $i = 1$ pour l'indicateur « Information théorique aux points d'arrêt »
- $i = 2$ pour l'indicateur « Information théorique à bord des véhicules »
- $i = 3$ pour l'indicateur « Taux de disponibilité des équipements des véhicules »
- $i = 4$ pour l'indicateur « Etat et netteté intérieurs et extérieurs des véhicules »
- $i = 5$ pour l'indicateur « Attitude du conducteur »

Article 64-2 - Pénalités pour situation inacceptable.

Pour quatre indicateurs, le bonus-malus est éventuellement complété d'une pénalité pour situation inacceptable dans les cas suivants :

Régularité et gestion des correspondances :

- 1 Passage en avance ;
- 2 Retard supérieur à 15 minutes du fait de l'Entreprise ;

Information écrite aux points d'arrêts en situations perturbées prévues :

3 en cas d'absence d'information sur la nature, la date, le début et la fin prévisionnelle d'une situation perturbée dès lors qu'elle était prévue ;

Information écrite à bord du véhicule en situations perturbées prévues :

4 de manière identique, en cas d'absence d'information sur la nature, la date, le début et la fin prévisionnelle d'une situation perturbée dès lors qu'elle était prévue

Attitude du conducteur :

- 5 si le conducteur fume à bord du véhicule ;
- 6 ou téléphone en conduisant ;
- 7 ou n'est pas disponible pour renseigner un client hors raisons de service.
- 8 ou refuse de prendre en charge un Usager en Fauteuil Roulant sur une ligne déclarée accessible à un arrêt déclaré accessible non lié à une impossibilité technique.

Il est rappelé qu'en cas de constat d'un même manquement à la fois par l'Entreprise dans le cadre de ses mesures de qualité de service et par le STIF dans le cadre de ses contrôles ponctuels relatifs au Règlement d'exploitation, seule la pénalité pour situation inacceptable s'applique.

(1)	Passage en avance.	400 euros
(2)	Retard supérieur à 15 minutes du fait de l'Entreprise.	400 euros
(3)	Absence, à un point d'arrêt impacté par une situation perturbée prévue, de l'information sur la nature, la date, le début et la fin prévisionnelle de cette perturbation.	300 euros
(4)	Absence, à bord d'un véhicule d'une ligne impactée par une situation perturbée prévue, de l'information sur la nature, la date, le début et la fin prévisionnelle de cette perturbation.	300 euros
(5)	Le conducteur fume à bord du véhicule.	300 euros
(6)	Le conducteur téléphone en conduisant.	200 euros
(7)	Le conducteur n'est pas disponible pour renseigner les clients car il discute avec un collègue ou un habitué.	200 euros
(8)	Refus de prise en charge d'un Usager en Fauteuil Roulant sur une ligne déclarée accessible à un arrêt déclaré accessible non lié à une impossibilité technique	200 euros

Dans le cadre de la définition en 2009 des indicateurs « départs décalés » et « information en cas de situation perturbée imprévue », de nouvelles situations inacceptables peuvent éventuellement être ajoutées.

Article 64-3 - : Pénalités pour écarts constatés lors d'un contrôle effectué par le STIF

Le STIF peut mandater un prestataire pour contrôler les mesures effectuées par l'entreprise. En cas d'écarts constatés entre les contrôles effectués par le STIF et les mesures effectuées par l'entreprise, celle-ci peut, lorsqu'elle a obtenu du bonus, encourir une annulation totale de ce bonus dans les deux cas suivants :

- en cas d'écart significatif constaté entre la mesure STIF et la mesure entreprise (pour information, est considéré comme « significatif » un écart de 10% ou plus) ;
- lorsque la mesure effectuée par le STIF donne un résultat qui aurait engendré un malus alors que le résultat des mesures effectuées par l'entreprise donne lieu à bonus. Dans ce cas le malus est alors appliqué.

CHAPITRE VI - MODALITES DE FACTURATION ET DE REGLEMENT

Article 65 - Factures prévisionnelles.

Sans objet

Article 66 - Règlement des acomptes mensuels.

Les acomptes mensuels sont établis sur la base du montant des contributions C11, C13 et C2 définies aux Article 53-2 - et Article 53-3 -. Ils sont versés mensuellement, sur la base d'un échéancier annuel.

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

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

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

Les contributions du STIF sont versées par le STIF selon les modalités définies aux Article 66-1 -, Article 66-3 - et Article 66-4 -.

Article 66-1 - Règlement des acomptes mensuels de la contribution C11.

Les acomptes pour la contribution forfaitaire C11 sont versés le 26 de chaque mois sur la base des montants C11n0 prévus à l'Article 53-2 -, actualisés par application de la formule suivante :

$$C11n = C11n0 * In$$

Avec In : dernière indexation définitive connue pour la contribution C11 augmentée de l'inflation prévisionnelle retenue dans le projet de loi de finances pour l'année n.

Avec C11no : le C11 prévue pour l'année n et stipulé à l'Annexe F.4.

Article 66-2 - Règlement des acomptes mensuels de la contribution C12.

Les acomptes pour la contribution C12 sont versés le 26 de chaque mois sur la base des montants C12n0 prévus à l'Article 53-2 --, actualisés par application de la formule suivante :

$$C12n = C12n0 * In$$

Avec In : dernière indexation définitive connue pour la contribution C12 augmentée de l'inflation prévisionnelle retenue dans le projet de loi de finances pour l'année n.

Avec C12no : le C12 prévue pour l'année n et stipulé à l'Annexe F.4.

Article 66-3 - : Règlement des acomptes mensuels des contributions liées aux recettes de trafic reconstituées.

Les acomptes pour les contributions liées aux recettes de trafic reconstituées (CRR) sont versés le 26 de chaque mois.

Ces acomptes sont calculés avec les prix de l'année en cours et sur la base des derniers comptages intégrés conformément à l'Annexe E.2.

Article 66-4 - : Règlement des acomptes mensuels de la contribution C2.

Les acomptes pour la contribution forfaitaire C2 sont versés le 26 de chaque mois sur la base des montants C2n0 prévus à l'Article 53-3 -, actualisés par application de la formule suivante :

$$C2n = C2n0 * In$$

Avec In : dernière indexation définitive connue pour la contribution C2 augmentée de l'inflation prévisionnelle retenue dans le projet de loi de finances pour l'année n.

Article 66-5 - : Règlement des subventions véhicule

Les subventions actualisées véhicules sont versées dans un délai de 3 mois à compter de la réception du dossier complet (cf. Article 46-1 -).

En cas de non-respect de ce calendrier de versement par le STIF, celui-ci verse des intérêts de retard, sur la base du nombre de jours de retard et du taux EONIA connu à la date de la facturation.

Article 67 - Facturation annuelle

Article 67-1 - : Indexation.

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

avec $C11_n = C11_{n_0} \times K11_n$; avec

$$K11_n = X_N \left(a \frac{S_n}{S_0} + b \frac{C_n}{C_0} + c \frac{IPS_n}{IPS_0} \right)$$

Avec $a+b+c = 1$

[Les valeurs de a, b et c sont déterminés à l'Annexe F.4 et correspondent à la structure des charges d'exploitation de chaque contrat]

$C11_{n_0}$ = forfait contractuel C11 exprimé en euros 2008 pour l'année n, correspondant aux montants indiqués à l'article 50-2XX.

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) ; $S_0 = 97,55$

C : indice mensuel Gazole (www.indices.insee.fr ; identifiant : 0641310) ; $C_0 = 201,573$

IPS : indice mensuel des prix des services (www.indices.insee.fr ; identifiant : 641257) ; $IPS_0 = 122,658$

2. La contribution C2 est indexée chaque année par application de la formule suivante :

$$C2_n = C2_{n_0} \times K2_n \text{ ; avec } K2_n = d + e \times K11_n$$

[La valeur de d correspond aux frais financiers et celle de e correspond aux dotations aux amortissements de chaque contrat, elles figurent en Annexe F.4]

3. Le montant annuel forfaitaire de subvention véhicule est indexé chaque année par application de la formule suivante

avec $S_n = S_{n_0} \times K3_n$; avec

$$K3_n = \left(\frac{IPA \& A_n}{IPA \& A_0} \right)$$

Avec

S_{n_0} = forfait contractuel de subvention exprimé en euros 2008 pour l'année n, correspondant aux montants indiqués dans l'Annexe F.4

IPA&A : IP de l'offre intérieure des produits industriels - Autobus et autocars, (indices mensuels) (www.indices.insee.fr ; identifiant : - 1559272) ; $S_0 = 104,76$

Pour chaque indice I, I_n est la moyenne arithmétique sur 12 mois d'octobre n-1 à septembre n ou 4 trimestres de septembre n-1 à juin n.

Article 67-2 - Reglement de la facture annuelle

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

- les composantes de la contribution relative aux charges relevant des OSP :
 - la contribution « C11 » le cas échéant modifiée pour tenir compte des évolutions d'offre ;
 - la contribution C12
 - la contribution « C13 »
- la contribution relative au financement des investissements « C2 » ;
- Les contributions liées aux recettes reconstituées CRR définitives,
- les incitations financières (bonus/malus, intéressements) ;
- Les autres rémunérations éventuelles dont, le partage des risques sur les recettes défini à l'Article 50-6 - et celles liées au transfert entre titres scolaires décrit à l'Article 50-5 -.

L'Entreprise établit également un avoir correspondant :

- aux éventuelles pénalités liées à l'exécution du service définies aux Article 21-1 -, Article 21-3 -, Article 28 - et Article 75 -;
- au partage défini à l'Article 62 - si les recettes de trafic sont supérieures à l'objectif fixé de l'année n.

La facture annuelle reprend :

- le montant de la facture annuelle ;
- le montant des acomptes versés ;
- le solde à payer (avec le cas échéant les avoirs).

Le STIF règle à l'Entreprise, après vérification, le solde de l'année n entre les acomptes mensuels d'une part, la facture annuelle et l'avoir d'autre part, au plus tard dans les 45 jours suivants la réception par le STIF de la facture annuelle et de l'avoir.

En cas de désaccord, le STIF réserve le règlement du solde à hauteur du montant qu'il juge litigieux. Le cas échéant, le STIF règle, une fois le litige résolu, des intérêts de retard sur la base du nombre de jours de retard de versement.

En cas de non-respect du calendrier de versement des concours publics par le STIF, le STIF verse des intérêts de retard, sur la base du nombre de jours de retard et du taux EONIA connu à la date de la facturation.

Les factures sont accompagnées des pièces justificatives suivantes :

- les fichiers justifiant le calcul des recettes de trafic ;
- un détail du calcul des indices d'actualisation des rémunérations ;
- le calcul détaillé des bonifications et pénalités ;
- les justificatifs de paiements des Impôts et Taxes ;
- le calcul du partage des recettes de trafic ;
- le compte-rendu financier de l'exploitant intégré au rapport annuel tel que décrit à l'Article 69-3 -.

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

Un modèle de facture annuelle est proposé à l'Annexe E.4.

CHAPITRE VII - FISCALITE

Article 68 - Fiscalité

Article 68-1 - : Généralités.

L'Entreprise supporte tous les impôts et taxes relatifs à l'exécution des missions qui lui sont dévolues dans le cadre du présent contrat, selon la réglementation en vigueur. Elle assume seule les pénalités liées à tout redressement fiscal éventuel concernant la gestion qui lui est confiée, consécutif à une application ou à une interprétation erronée de sa part des textes en vigueur sous réserve de l'Article 68-3 -.

Article 68-2 - Les impôts et taxes supportés par l'entreprise.

La taxe professionnelle et les taxes foncières sur les propriétés bâties et non bâties sont réglées par l'Entreprise, après vérification des éléments constitutifs de chacun des rôles d'imposition. L'Entreprise fait le nécessaire pour obtenir le plafonnement de ses cotisations de taxe professionnelle auquel elle peut prétendre, selon les possibilités offertes par la législation fiscale.

La taxe professionnelle et les taxes foncières liées au service objet du présent contrat sont remboursées par le STIF à « l'euro / l'euro », sur la base des justificatifs des paiements effectués et d'une copie des rôles d'imposition. Le STIF rembourse à l'Entreprise la taxe professionnelle nette des dégrèvements/plafonnements accordés par l'administration fiscale.

Tous les autres impôts et taxes existant au 31 décembre 2008 et relatifs à la gestion du service sont à la charge de l'Entreprise.

Article 68-3 - : Taxe sur la valeur ajoutée et taxe sur les salaires.

L'Entreprise ayant la qualité d'exploitant du service est le seul redevable de la TVA due, selon les conditions de droit commun, au titre de l'activité de service public confiée.

En cas de changement de la doctrine ou de la législation fiscale en matière de TVA et/ou de taxe sur les salaires, les parties conviennent de se rapprocher pour tenir compte de ces changements et aménager le présent contrat sans modification de son équilibre économique.

Dans le cas où une des composantes des sommes versées par le STIF à l'Entreprise serait placée hors du champ d'application de la TVA cette composante serait facturée sans TVA au STIF.

Le montant de taxe sur les salaires qui en découlerait serait alors pris en compte dans le calcul de la contribution C1 versée par le STIF.

Article 68-4 - : Transfert des droits à déduction de la TVA.

En application des dispositions de l'Article 210-1 et suivants de l'Annexe II au code général des impôts, le STIF transfère à l'Entreprise les droits à déduction de la TVA correspondant aux investissements réalisés par le STIF et mis à la disposition de celle-ci.

Le STIF, propriétaire des biens, délivre à l'entreprise une attestation précisant :

- la nature et la situation des biens
- la base d'imposition hors taxe des biens utilisés par l'entreprise

- le montant de la taxe correspondant
- l'identité des parties
- la référence aux articles 210 – 1 et suivants de l'annexe II du CGI
- la nature du contrat liant les parties et la date de mise à disposition des biens
- la date d'exigibilité de la taxe.

Le STIF adresse une copie de cette attestation au service des impôts dont il dépend.

Au vu des justificatifs fournis par le STIF, l'Entreprise procède sans délai ni différé aux formalités nécessaires à la récupération de cette TVA, soit par imputation sur la taxe due au titre de ses recettes, soit par demande de remboursement formulée auprès de l'administration fiscale compétente.

La taxe ainsi récupérée est reversée au STIF au plus tard le 30 du mois suivant celui du remboursement de la taxe.

Toute contestation ou remise en cause par l'administration fiscale du droit à déduction ou du quantum de la taxe dont il est prétendu à la récupération ou qui aura été restituée est portée sans délai à la connaissance du STIF. Les parties examinent ensemble le bien fondé des rappels et engagent toutes voies de défense utiles.

Les rappels non contestables ou devenus définitivement exigibles, qui auront été appliqués, majorés des sanctions fiscales et des frais contentieux engagés à la demande du STIF, sont remboursés par le STIF dans les 30 jours de leur règlement sur présentation de justificatifs par l'entreprise sauf faute ou erreur avérée de sa part.

TITRE VIII - MODALITES D'EXECUTION DU CONTRAT

CHAPITRE I - INFORMATION, SUIVI ET CONTROLE

Article 69 - Informations sur l'exécution du contrat

Article 69-1 - : Principes généraux

Le STIF et l'Entreprise ont une obligation réciproque de transparence et de réactivité dans la transmission de l'information relative à la gestion du service, notamment en ce qui concerne les conditions d'exploitation et des difficultés rencontrées.

L'Entreprise porte à la connaissance du STIF et ce, dans les plus brefs délais, tout incident grave qui par sa portée est susceptible d'avoir une influence, de quelque nature que ce soit, sur les conditions d'exploitation du service de référence. Lorsque cette information est transmise verbalement elle doit être confirmée par écrit.

L'Entreprise transmet toutes les informations que le STIF peut demander ainsi que tous les tableaux de bords, rapports, documents de nature contractuelle, dans un délai raisonnable que le STIF peut fixer.

Seuls les modèles type spécifiques, communiqués par le STIF à l'entreprise, doivent être utilisés pour la transmission des informations sur l'exécution du contrat. En cas de non respect de ce principe, le STIF se réserve le droit de ne pas valider les documents présentés, et ceux-ci seront considérés comme non-reçus. Dès lors, l'Entreprise s'expose à la pénalité décrite à l'Article 75 -.

Si l'Entreprise ne donne pas droit à la demande d'informations une fois le délai de réponse échu, le STIF peut engager un Contrôle ou un Audit dans les conditions fixées à l'Article 62 du présent contrat. Les informations communiquées par l'Entreprise au STIF doivent pouvoir contribuer à assurer, auprès de tous les responsables locaux et des administrateurs du STIF, la meilleure lisibilité possible des conditions d'exécution de la présente convention.

Le STIF est garant vis-à-vis de l'Entreprise du respect de la confidentialité des informations correspondantes, dans les conditions prévues par la loi n°78-753 du 17 juillet 1978.

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

Article 69-2 - : Information trimestrielle et annuelle sur l'exécution du contrat

1 Information trimestrielle

L'Entreprise fournit l'Annexe A.5 du présent contrat, au plus tard le dernier jour du mois suivant la fin du trimestre.

2 Information annuelle

L'Entreprise fournit annuellement les informations précisées aux Annexes Annexe A.3, Annexe A.4, Annexe D.1, Annexe D.2 et Annexe F.2.

Les résultats de qualité de service décrits à l'Annexe B.1 doivent être fournis au plus tard le dernier jour du premier mois suivant la fin de l'année.

Les dates de remise d'information sont indiquées en prenant pour référence la date de notification du présent contrat.

Article 69-3 - Rapport annuel

Sur le fondement des principes des articles L 1411-3 et R 1411-7 du Code Général des Collectivités Territoriales modifié par le décret n° 2005-236 du 14 mars 2005, l'Entreprise transmet chaque année au STIF et, au plus tard dans les cinq mois suivant la clôture de l'exercice comptable, un rapport contenant les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution du présent contrat, une analyse de la qualité de service et les tableaux complétés figurant en Annexe F.2.

Au sein du rapport annuel, l'Entreprise présente un commentaire du Plan d'Investissement pour l'année écoulée et sur la durée du contrat :

- Pour le matériel roulant : Explication des principaux facteurs d'évolution, l'impact quantitatif sur le parc, l'impact qualitatif sur le parc et l'impact sur les coûts d'exploitation ;
- Pour les autres biens : Explication des principaux facteurs d'évolution et l'impact sur les coûts d'exploitation.

L'Entreprise doit en conséquence produire un tel rapport, ce qui implique que soit mis en place une comptabilité analytique permettant l'analyse des produits et des charges afférents à l'exploitation du réseau, ainsi que la mise en évidence du personnel affecté à l'exploitation du contrat avec le STIF

Le présent rapport est remis au STIF entre le 1^{er} avril et, au plus tard, le 1^{er} juin de l'année n+1, concernant l'exercice n. En cas de non respect de cette contrainte calendaire, l'Entreprise s'expose à la pénalité décrite à l'Article 75 -.

Ce rapport comprend notamment :

a) **Eléments financiers.**

- un compte-rendu financier. L'objectif de ce compte-rendu financier est de porter à la connaissance du STIF les éléments d'information nécessaires pour apprécier les conditions d'exploitation du service de référence, des activités annexes et le suivi de la politique de gestion des biens et investissements. Le compte-rendu financier devra notamment comporter les éléments suivants :
 - le compte de résultat de l'exercice présenté et commenté par nature de produits et charges concourant à l'exécution de la convention, selon le format en vigueur dans l'Entreprise. Il comporte en regard le budget pour l'année n, le réalisé de n-1 et la prévision pour n+1.
 - Si 85% au moins du chiffre d'affaire de l'entreprise est généré par le STIF, l'entreprise communique la partie du rapport de gestion relative à cette activité.
 - Pour les établissements supportant le contrat :
 - la présentation des règles de comptabilité analytique utilisées pour élaborer le compte financier du service
 - l'indication, pour chaque ligne de charges et de produits ayant fait l'objet d'une imputation analytique sur le contrat du STIF, de la nature, la valeur de la clé de répartition utilisée ainsi que du montant total à répartir
 - Il présente également ;
- une analyse des résultats et de leur évolution par rapport au budget et à l'année passée, notamment au regard des principaux événements de l'exercice.
- le chiffre d'affaires ventilé entre contributions du STIF, recettes voyageurs et autres recettes. Les versements du STIF feront également apparaître les contributions forfaitaires, les différentes formes d'intéressements perçus et le partage des risques.

- une présentation analytique des comptes décomposant les produits et charges par grandes fonctions (conduite, entretien et maintenance du matériel roulant et des installations fixes, services en stations ...).
- une communication des coûts unitaires rapportés à la production (Kms Commerciaux KCC) et aux voyageurs transportés (voyages-kilomètres) ;
- un état détaillé des immobilisations avec le plan d'amortissement afférent.
- Ainsi que les autres éléments financiers prévus à l'Article L 1411-3 du Code général des Collectivités Territoriales modifié par le décret n° 2005-236 du 14 mars 2005.

b) Compte rendu technique.

- l'état des travaux réalisés par l'Entreprise au cours de l'exercice ;
- L'état des travaux envisagés par elle et l'état de vieillissement des équipements constaté et prévisible sur l'exercice à venir ;
- la liste des contrats de prestations et de sous-traitance conclus en application de l'Article 8 - du présent contrat
- un état récapitulatif de l'ensemble des prestations qu'elle réalise pour le compte de tiers au titre du dernier exercice clos
- Un bilan des moyens matériels engagés. Celui-ci doit comprendre un compte-rendu détaillé des cessions et acquisitions de biens mentionnés en Annexe D.2 (transmission d'une copie des factures d'investissement), des assurances souscrites (uniquement en cas de modification des polices d'assurances), ainsi que les inventaires et états des lieux établis contradictoirement.
- Un état du renouvellement des biens et immobilisations nécessaires à l'exploitation du service ;
- Ainsi que les autres éléments financiers prévus à l'Article L 1411-3 du Code général des Collectivités Territoriales modifié par le décret n° 2005-236 du 14 mars 2005.
- Le lieu de remisage des bus par lignes
- Adresse du ou des dépôts et le nombre de véhicules par dépôt
- Mise à jour du programme d'investissement

A la demande du STIF et sous réserve de confidentialité, l'Entreprise transmettra à la même date que son rapport annuel une annexe strictement à usage interne comprenant :

- les comptes annuels (bilan, compte de résultat détaillé et annexes) de l'exercice clos de l'Entreprise, certifiés conformes par un Commissaire aux comptes agréé, ainsi que la liasse fiscale ;
- un tableau des effectifs de l'Entreprise au 31 décembre de l'année échue ;
- un tableau faisant apparaître le nombre des départs et des recrutements lors de l'année échue ;

L'Entreprise peut adjoindre à ce rapport annuel tous les documents qu'elle juge nécessaires pour apporter au STIF une information détaillée portant sur les conditions d'exécution du Service de référence.

Article 70 - Comité de suivi.

Article 70-1 - Organisation et fonctionnement.

Pour accompagner la vie du réseau, les parties de la présente convention se réunissent au sein d'un comité de suivi.

Ce comité sera présidé par le STIF.

Instance de concertation, le comité aura notamment pour mission de suivre l'exécution du présent contrat d'exploitation et de guider son évolution.

Il examine toutes les questions relatives à la programmation de l'offre ou des investissements et formule des avis sur des modifications potentielles de l'offre.

L'ordre du jour du comité de suivi est établi conjointement entre le STIF l'Entreprise dans le cadre d'un rendez-vous préparatoire.

Chaque partie à la présente convention peut abonder l'ordre du jour de chaque réunion du comité de suivi sous réserve d'en avertir les autres parties quinze jours avec la session du comité.

Le comité se réunit annuellement dans les locaux du STIF, ainsi qu'à la demande expresse d'une ou des parties, en tant que de besoin justifié par la partie demanderesse.

Sauf urgence, les parties sont averties trois semaines avant la date de la réunion du comité.

Les réunions donnent systématiquement lieu à l'établissement d'un compte rendu validé par l'ensemble des parties.

Article 70-2 - Attributions

Le comité de suivi traite notamment :

- Du suivi de la qualité de service ;
- Du rapport annuel rédigé chaque année par l'entreprise ;
- De l'évolution de l'offre de service

Article 71 - Contrôle de l'exécution du contrat.

Article 71-1 - Contrôle de l'exécution du contrat par l'Entreprise.

Il revient à l'Entreprise de s'assurer par tous moyens de la réalité de l'efficacité et de l'efficacité de l'exploitation, et de veiller au respect des obligations figurant au présent contrat.

Ce devoir général de contrôle s'exerce sans préjudice des droits reconnus au STIF en tant qu'autorité organisatrice, dans le cadre des contrôles et audits qu'il peut décider de mener.

Article 71-2 - Droit général de contrôle et d'audit par le STIF.

Conformément à l'Article L 1611-4 du Code Général des Collectivités Territoriales, le STIF dispose d'un droit d'audit et de contrôle se rapportant à l'exécution par l'Entreprise du présent contrat, qu'il exerce soit directement, soit par l'intermédiaire d'un ou de plusieurs organismes extérieurs qu'il mandate à cet effet.

Le droit de contrôle vise à assurer le STIF de la bonne exécution par l'Entreprise du service de référence prévu par le présent contrat et il consiste à vérifier sur pièces et sur place les documents et informations attestant que les services et prestations sont exécutés conformément aux stipulations de la présente convention.

Il vise également à permettre au STIF de s'assurer de l'étanchéité entre les activités exercées par l'Entreprise (et ses filiales) au titre du contrat et ses autres activités.

Sans préjudice des stipulations de l'alinéa précédent et afin de réaliser ce même contrôle, le STIF se réserve en outre le droit de faire procéder à des contrôles inopinés sur le réseau défini à l'Article 9 - du présent contrat, tout en respectant les règles de sécurité.

Le droit d'audit vise notamment à examiner tous les éléments comptables et financiers nécessaires à l'établissement du compte de l'Entreprise et à évaluer les méthodes et outils employés par l'Entreprise afin de recueillir, agréger et restituer au STIF les informations servant à l'établissement des tableaux de bord et du compte-rendu général d'activité.

Compte tenu du caractère stratégique pour l'Entreprise des informations relatives aux données financières, le droit d'audit en matière financière s'exerce par l'intermédiaire d'agents du STIF accrédités ou d'organismes extérieurs mandatés par le STIF et sous réserve d'un engagement de confidentialité.

Le STIF s'engage à communiquer à l'Entreprise la liste des auditeurs internes accrédités à cet effet et à prévenir l'Entreprise de toute modification de ladite liste.

Les frais et honoraires de l'intervention des organismes extérieurs restent à la seule charge du STIF.

Article 71-3 - Modalités d'exercice des contrôles ou audits.

Les contrôles de la qualité peuvent comprendre des contrôles inopinés, de type « client mystère ». Ces contrôles doivent se faire dans le respect des règles de sécurité (en particulier respect des plans de prévention hygiène et sécurité).

Dans les autres cas de contrôle et d'audit, l'Entreprise est informée de la décision d'audit du STIF, au minimum 15 jours ouvrés avant la date d'intervention des missions d'audits et de contrôle.

Dans le cadre des audits ou des contrôles, le STIF ou les organismes extérieurs mandatés par le STIF peuvent demander à l'Entreprise, la délivrance de tout élément d'information en lien avec l'offre de services prévue par le présent contrat. Ces éléments sont communiqués par l'Entreprise dans un délai raisonnable.

L'entrave dans l'obtention d'un élément demandé dans le cadre d'un audit ou d'un contrôle fait l'objet de pénalités fixées dans l'Article 75 -.

Les résultats des contrôles et audits (pour leur partie « analyse ») sont obligatoirement communiqués à l'autre partie dans un délai raisonnable fixé d'un commun accord.

Tout écart constaté en faveur du STIF ou de l'Entreprise ou tout manquement dans l'allocation des fonds versés par le STIF fait l'objet d'un reversement au profit du STIF ou de l'Entreprise.

Par ailleurs, si un audit fait apparaître un manquement aux dispositions du présent contrat, l'Entreprise s'expose à l'application des pénalités correspondantes. Il appartient au STIF, et à lui seul, de tirer les conclusions relatives aux insuffisances relevées lors des vérifications.

En cas de désaccord persistant sur les résultats des audits ou des contrôles la procédure de conciliation est engagée par la partie la plus diligente dans les conditions prévues à l'Article 85 - du présent contrat.

CHAPITRE II - VIE DU CONTRAT.

Article 72 - Responsabilité.

L'Entreprise est seule responsable des dommages de toute nature subis par les tiers, les usagers et les fournisseurs dont le fait générateur trouve sa source dans l'exploitation du service.

Elle s'engage à garantir intégralement le STIF contre tous litiges, demandes ou recours indemnitaires qui seraient dirigés contre lui à raison de tels dommages.

Article 73 - Assurances.

L'Entreprise s'engage à contracter auprès d'une ou plusieurs compagnies d'assurances notoirement solvables, toutes les polices d'assurances nécessaires à la couverture des risques suivants :

- Dommages matériels, y compris bris de machine, aux biens mobiliers affectés à l'exploitation du service, quel qu'en soit le propriétaire à la date du sinistre. Devront impérativement figurer parmi les faits générateurs des dommages le vol, l'incendie, le vandalisme et le dégât des eaux ;
- Responsabilité civile professionnelle générée par l'exploitation du service.

L'Entreprise justifie de la souscription de ces polices dans les 45 jours à compter de la prise d'effet du présent contrat.

Le STIF peut exiger à tout moment la preuve du paiement régulier des primes à leur date normale d'échéance.

L'Entreprise s'engage par ailleurs à :

- Prévenir immédiatement et par tous moyens le STIF en cas de retard dans le paiement des primes de la part de l'Entreprise. Le STIF a la faculté de se substituer à l'Entreprise défaillante pour effectuer ce paiement, sans préjudice de recours contre ce dernier.
- Affecter intégralement l'indemnité versée par la compagnie d'assurance à la remise en état des biens affectés au service dont l'exploitation est confiée à l'Entreprise par le présent contrat.

Les travaux y afférents sont réalisés sous le contrôle du STIF suivant un échéancier mis au point d'un commun accord entre le STIF et l'Entreprise ; les travaux de remise en état débutent immédiatement après le sinistre, sauf cas de force majeure ou impossibilité liées aux conditions d'exécution des expertises. L'Entreprise ne peut prétendre à aucune indemnité pour plus-values éventuelles résultant de ces travaux.

Les parties prennent toute disposition pour éviter, autant que possible, qu'il y ait interruption dans l'exécution du service, que ce soit du fait du sinistre ou du fait des travaux de remise en état engagés à la suite du sinistre.

L'Entreprise et ses assureurs renoncent à tout recours contre le STIF pour tous les dommages évoqués aux présentes et réciproquement.

Article 74 - Garantie

L'Entreprise présente soit une garantie à première demande soit une garantie maison mère dans les conditions prévues ci-dessous.

Article 74-1 - Garantie à première demande

Dans un délai de trois mois à compter de la notification du présent contrat, l'Entreprise fournit au STIF une garantie à première demande, d'un montant de 6% du chiffre d'affaire.

Cette garantie a pour objet de couvrir :

- le paiement des pénalités dues par l'Entreprise, en cas de non versement dans les conditions prévues à l'Article 75 -;
- les coûts d'une éventuelle remise en état du matériel ou des immeubles mis à disposition par le STIF ou des biens susceptibles d'être repris par le STIF en fin de contrat ;
- le remboursement des dépenses engagées par le STIF – ou par un tiers qu'il se sera fait substituer – pour l'exécution des mesures provisoires prévues à l'Article 77 -(Cas de la mise en régie provisoire)

Cette garantie sera actionnée par le STIF, après mise en demeure adressée à l'Entreprise et demeurée infructueuse dans le délai de 7 jours calendaires.

Tout appel au garant par le STIF en application du présent article prend la forme d'une notification et doit :

- être adressée par lettre recommandée avec accusé de réception indiquant le montant des sommes dues et le motif de la mise en œuvre de cet article ;
- être signée par un représentant habilité du STIF ;
- comporter en annexe, une copie de la mise en demeure adressée à l'Entreprise et préciser que dans le délai imparti cette dernière n'a pas rempli ses obligations ;
- indiquer dans quels délais doivent être versées les sommes dues.

Parallèlement, un titre exécutoire sera émis et transmis à l'établissement bancaire, dont une copie sera transmise à l'Entreprise.

L'engagement de la société bancaire figurera en Annexe F.3.

Article 74-2 - Garantie maison mère

Dans le délai de trois mois suivant la prise d'effet du présent contrat, l'Entreprise fournit au STIF une lettre garantie « Maison mère » qui sera jointe en Annexe F.3 pour un montant plafonné à 6 % du chiffre d'affaires annuel.

Cette garantie a pour objet de couvrir :

- le paiement des pénalités dues par l'Entreprise, en cas de non versement dans les conditions prévues à l'Article 75 -
- les coûts d'une éventuelle remise en état du matériel ou des biens susceptibles d'être repris par le STIF en fin de contrat ;

- le remboursement des dépenses engagées par le STIF – ou par un tiers qu’il se sera fait substituer – pour l’exécution des mesures provisoires prévues à l’Article 77 - (cas de la mise en régie provisoire).

Cette garantie sera actionnée par le STIF, après mise en demeure adressée à l’Entreprise et demeurée infructueuse dans le délai de 7 jours calendaires.

Tout appel au garant par le STIF en application du présent article prend la forme d’une notification et doit :

- être adressée par lettre recommandée avec accusé de réception indiquant le montant des sommes dues et le motif de la mise en œuvre de cet article ;
- être signée par un représentant habilité du STIF ;
- comporter en annexe, une copie de la mise en demeure adressée à l’Entreprise et préciser que dans le délai imparti ce dernier n’a pas rempli ses obligations ;
- indiquer dans quels délais doivent être versées les sommes dues.

Parallèlement, un titre exécutoire sera émis et transmis à la société mère, ainsi qu’à l’Entreprise.

Le garant peut opposer au STIF toutes les exceptions et invoquer tous moyens de défense dont le Délégué bénéficie au titre du présent contrat.

CHAPITRE III - SANCTIONS – FIN DE LA CONVENTION - INDEMNITES

Article 75 - Sanctions Pécuniaires.

Après mise en demeure par voie de lettre recommandée avec accusé de réception restée sans réponse pendant 15 jours, des sanctions pécuniaires pourront être prononcées par le STIF à l'encontre de l'Entreprise, sans préjudice des dommages et intérêts auxquels celle-ci pourrait être tenue par ailleurs :

- en cas de non mise en place de la garantie prévue à l'Annexe F.3, l'Entreprise sera redevable de plein droit d'une pénalité d'un montant forfaitaire de 15000 € par mois de retard ;
- en cas de non soumission de l'un des documents que l'Entreprise est tenu de présenter au titre des présentes, l'Entreprise sera redevable de plein droit d'une pénalité d'un montant forfaitaire de 1000 € par mois de retard ;
- en cas de non communication d'informations dans l'un des documents que l'Entreprise est tenue de présenter au titre des présentes. L'Entreprise sera redevable de plein droit d'une pénalité d'un montant forfaitaire de 500 € par mois de retard, tant que les documents complets n'auront pas été communiqués au STIF ;
- en cas de non respect des conditions relatives au réemploi du matériel roulant précisées à l'Article 43-4 - du présent contrat. L'Entreprise sera redevable de plein droit d'une pénalité d'un montant forfaitaire de 10 € par kilomètre irrégulier réalisé Cette pénalité s'applique notamment à partir du premier kilomètre réalisé au-delà du seuil autorisé à l'Annexe F.4 de l'offre de référence, ou effectué – hors cas d'autorisation expresse du STIF- en dehors d'Ile-de-France ..

Le STIF peut toutefois décider de ne pas les appliquer en considération des difficultés particulières et inhabituelles rencontrées par l'Entreprise, des agissements imputables à un tiers, et des efforts déployés par l'Entreprise pour s'acquitter de bonne foi de ses obligations.

Ces pénalités sont traitées selon les règles comptables en vigueur, dans le cadre de la facture annuelle

Article 76 - Sanctions coercitives.

Le STIF peut procéder à la mise en régie provisoire aux frais de l'Entreprise, sauf cas de force majeure ou causes exonératoires de responsabilité, dans les hypothèses suivantes :

- La sécurité publique vient à être compromise. L'exécution d'office est précédée d'une mise en demeure restée sans effet dans un délai fixé par le STIF et approprié au cas d'espèce.
- Si le service n'est pas exécuté ou s'il n'est exécuté que partiellement, le STIF peut également prendre provisoirement, aux frais de l'Entreprise, toutes les mesures nécessaires à la continuité de l'exploitation du service.

Article 77 - Sanction résolutoire.

Sauf cas de force majeure ou causes exonératoires de responsabilité, le STIF peut résilier la convention de plein droit et sans qu'il soit besoin de remplir aucune formalité judiciaire, notamment dans les cas suivants :

- liquidation judiciaire de l'Entreprise ;
- dissolution de l'Entreprise ;
- cession du bénéfice du présent contrat à un tiers sans son autorisation ;
- radiation devenue définitive de l'Entreprise du registre des transports valant interdiction pour cette dernière d'exercer l'activité de transport public routier ;
- interruption non justifiée de plus de 30 jours consécutifs de l'exploitation de tout ou partie des services ;
- manquement grave ou répété des engagements contractuels pris par l'Entreprise à travers le présent contrat, après une mise en demeure non suivie d'effet dans le délai d'un mois ;
- manquement grave ou répété en matière de sécurité, et notamment de défaut grave d'entretien des installations ou du matériel mettant en péril les usagers par l'Entreprise.

La résiliation requiert une délibération du Conseil du STIF, notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception. Cette mesure devra être précédée d'une mise en demeure restée sans effet dans le délai de 10 jours.

En cas de résiliation anticipée et quel qu'en soit le motif, toutes dispositions stipulées au présent contrat qui en régleraient la fin trouveront à s'appliquer pleinement.

Article 78 - Résiliation.

Le STIF peut résilier unilatéralement le présent contrat à tout moment pour des motifs d'intérêt général. Cette résiliation est notifiée à l'Entreprise par lettre recommandée avec accusé de réception et moyennant un préavis de neuf (9) mois.

En cas de rupture anticipée du présent contrat à l'initiative du STIF pour des motifs d'intérêt général, celui-ci s'engage à verser à l'Entreprise, en réparation du préjudice subi, une indemnité conforme à la législation et aux principes jurisprudentiels en vigueur.

Les sommes dues à l'Entreprise au titre du présent article sont versées dans les trois mois de la date de résiliation.

De la même façon, l'Entreprise peut résilier le contrat moyennant un préavis de neuf (9) mois à tout moment des présentes, sans préjudice des dommages et intérêts auxquels celle-ci peut être tenue par ailleurs.

Article 79 - Sort des biens en fin de convention.

Article 79-1 - Biens appartenant au STIF.

A l'échéance normale ou anticipée du contrat, l'Entreprise est tenue de remettre au STIF, en état normal d'entretien et à titre gratuit, tous les biens et équipements mis à sa disposition par le STIF, sur le fondement de l'Article 38 - et des Annexes D.1 et D.2 des présentes.

Au jour de la cessation du présent contrat, le STIF est subrogé à l'Entreprise dans tous ses droits et obligations envers des tiers.

Six mois avant la fin de l'exploitation, les parties estiment et arrêtent, à l'amiable ou à dire d'expert, les travaux nécessaires à la remise en bon état d'entretien et de fonctionnement, compte tenu d'un usage normal des installations, équipements et matériels mis à la disposition de l'Entreprise par le STIF.

L'Entreprise exécute ces travaux avant l'expiration du présent contrat ou verse au STIF une indemnité correspondant à leur montant, au plus tard à l'expiration du présent contrat.

Un inventaire physique des biens est effectué contradictoirement entre les parties 2 mois avant la fin de l'exploitation. Cet inventaire est validé ou modifié le jour de la fin du contrat en présence ou non d'un huissier de justice. Suite à cet inventaire définitif, les clés des bâtiments sont remises au STIF par l'Entreprise.

Article 79-2 -
Article 79-3 - Biens de reprise.

1. Etat des biens

Sur demande expresse du STIF, l'Entreprise s'oblige à lui fournir, dans un délai de 15 jours consécutifs à sa demande et sous peine de sanctions pécuniaires, telles que prévues dans l'Article 75 -, un état détaillé, immobilisation par immobilisation, de tous les biens figurant à l'actif du bilan de l'Entreprise faisant ressortir les biens (brut, amortissements, net et subventions associées) nécessaires à l'exécution du service. Cet état sera complété, le cas échéant, du descriptif des biens faisant l'objet de leasing et de toutes opérations déconsolidantes.

2. Matériel roulant

Le STIF ou le successeur éventuel de l'entreprise,, rachète à l'Entreprise tout ou partie du matériel roulant qu'il jugerait nécessaires à l'exploitation, à sa valeur contractuelle nette des amortissements contractuels, minorée de la quote-part des subventions qui restent à reprendre.

Ainsi, l'entreprise restitue au STIF la part des subventions qui lui ont été versées et non reprises en fin de contrat.

2 mois avant la fin du contrat, un expert, désigné en commun accord entre le STIF et l'entreprise, détermine :

i. la valeur marchande théorique du parc compte tenu de son niveau d'équipement et de son âge et du kilométrage,

ii. La valeur marchande réelle du parc qu'il examine

Si la valeur réelle est inférieure à la valeur théorique, l'entreprise verse la différence au STIF (ou cette somme est déduite du reste à payer par le STIF ou le candidat retenu) ; en cas de mauvais entretien, le STIF a également la possibilité de percevoir cette somme ET de ne pas reprendre les véhicules (ni le STIF ni le candidat retenu ne paient la valeur résiduelle figurant dans le plan d'investissement).

L'Entreprise ne peut en aucun cas, refuser ou s'opposer de quelque manière que ce soit à la reprise du matériel décidée par le STIF.

3. Installations fixes

1 – Les parties prennent acte de ce que l'entrée en vigueur du règlement n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, dit règlement OSP, conduira à terme à ce que les lignes de transport de voyageurs par autobus ou autocar soient attribuées après mise en concurrence en région Ile-de-France.

Les Parties reconnaissent dès à présent que les dépôts d'autobus sont des infrastructures dont la disponibilité est essentielle afin d'assurer une égalité entre les candidats dans la perspective de cette future mise en concurrence .

2 – Le STIF s'engage à informer régulièrement et complètement son cocontractant de la préparation des conditions d'entrée en vigueur du règlement OSP et notamment des modalités de mise en concurrence qui seront envisagées. Le STIF informera également son cocontractant de la politique foncière qu'il envisage à l'égard des dépôts d'autobus, afin de mettre en œuvre une concertation avec les personnes concernées.

3 – Le cocontractant s'engage à porter à la connaissance du STIF l'ensemble des éléments matériels juridiques, techniques et financiers, se rapportant à la situation foncière des dépôts qu'il utilise pour la réalisation de l'offre de référence. Sur la base de ces informations, les

Parties s'engagent à mener de bonne foi des discussions sur la question foncière dans la perspective de la mise en œuvre du règlement OSP. Ces discussions doivent permettre l'adoption par les Parties d'un Document de Traitement de la question foncière tenant compte de la spécificité de chaque dépôt, et notamment de leur affectation, en tout ou partie, pour la réalisation du service de référence..

[4 - Le cocontractant s'engage à faire ses meilleurs efforts afin de faire participer aux discussions prévue au point 3 le ou les propriétaires des terrains et des installations correspondant aux dépôts d'autobus utilisés dans le cadre de la réalisation de l'offre de référence. (cette stipulation n'est pas applicable dans les contrats que lorsque l'exploitant n'est pas le propriétaire des dépôts)]

5 - Si le Document de Traitement cité au point 3 ci-dessus le prévoit, et pour les dépôts qu'il retient les Parties s'engagent à mener de bonne foi une discussion portant sur la valorisation des dépôts d'autobus et notamment sur la valorisation des terrains et des installations [et sur la définition d'une valeur locative (dans le cas où l'exploitant est également propriétaire des dépôts)].

Cette valorisation sera réalisée sur la base des principes suivants :

- prise en considération de la nature subventionnée de l'activité de service public exercée grâce aux dépôts,
- transparence quant aux conditions de financement de ces équipements,
- valorisation et rémunération réaliste de ces actifs sur la base de modèles économiques de moyen / long terme,
- avis préalable des domaines et / ou d'un expert immobilier désigné d'un commun accord entre le STIF et l'entreprise...

6 - Les parties conviennent d'établir dans les 6 mois de la signature de la présente convention un calendrier des modalités de mise en œuvre des engagements pris aux points 1 à 5 du présent article. Ce calendrier prévoit au moins un bilan annuel de la mise en œuvre de ces engagements.

Article 79-4 - Biens propres.

Les biens propres restent la propriété de l'entreprise à l'issue du contrat. Les logiciels nécessaires à l'exécution du service dont l'Entreprise reste propriétaire peuvent faire l'objet d'une licence d'utilisation accordée au STIF

Article 79-5 - Les opérations de remplacement (projet)

Les opérations visées par le présent article sont celles permettant le remplacement d'un immeuble ou d'une dépendance d'immeuble nécessaire à la réalisation du service public par d'autres installations répondant mieux aux exigences de l'exploitation ou de la technique (les « opérations de remplacement »).

Une opération de Remplacement a pour objet le financement, en tout ou en partie, de la construction, l'aménagement ou l'acquisition d'un bien nécessaire à la poursuite de l'activité de l'Entreprise.

Compte tenu de la complexité des opérations en cause, et notamment de leur déroulement selon une durée importante qui ne trouvera sa conclusion qu'une fois levés les divers aléas contractuels et administratifs auxquels leur mise en œuvre est subordonnée, le processus décisionnel se déroulera en deux phases :

1. Accord de Principe.

Afin d'obtenir l'accord de principe du STIF l'autorisant à entreprendre une opération de remplacement, l'Entreprise devra présenter au STIF un dossier détaillé précisant tout à la fois les remplacements prévus et justifiant les aliénations et éventuelles acquisitions envisagées.

Ce dossier comprendra l'ensemble des éléments qu'aura pu recueillir l'Entreprise, en phase de faisabilité, de nature à étayer sa démarche :

- aspect stratégique et technique de l'opération,
- montage juridique envisagé et analyse des raisons pour lesquelles le montage proposé est retenu,
- partenaires pressentis,
- éléments de coût (connaissance du marché, évaluation des services fiscaux si elle est connue...)
- planning prévisionnel,
- modalités de financement,
- .../...

Pour ce faire l'Entreprise sera autorisée à effectuer, sous sa responsabilité, toutes démarches de nature à lui permettre d'apprécier la faisabilité de l'opération et initialiser les démarches nécessaires à la poursuite éventuelle de sa proposition (consultation de promoteur/ investisseurs, négociation et signature de protocoles d'intention non contraignants etc...).

L'Entreprise tiendra le STIF informé de ces démarches, au fur et à mesure qu'elles seront entreprises.

Après réception et étude du dossier détaillé, le STIF, par courrier de son Directeur Général, transmet à l'Entreprise un accord de principe.

Le STIF demeure entièrement libre d'accepter ou de refuser de donner cet accord de principe. Le STIF informera néanmoins l'Entreprise des motifs qui l'ont conduit à refuser l'accord de principe.

En cas de refus, l'Entreprise fera son affaire des conséquences de cette décision sur les éventuels engagements précontractuels qu'elle aura pu souscrire.

En cas d'accord de principe, l'autorisation du STIF vaudra autorisation donné à l'Entreprise pour engager toutes démarches en vue d'aboutir à la signature d'avant-contrats avec les partenaires à l'opération.

Pendant cette phase de mise au point, le STIF sera tenu informé de l'avancement du dossier au cours de réunions trimestrielles avec l'Entreprise. Au moins une fois par an, cette information prendra également la forme d'un rapport écrit. Une information complémentaire écrite (comportant une copie de la demande de permis de construire et de démolir) devra être fournie au STIF préalablement au dépôt par l'Entreprise de la demande du ou des permis de construire se rapportant à l'opération de remplacement.

2. Deliberations des Organes deliberants.

Au terme des discussions, les modalités juridiques et économiques de l'opération de remplacement seront arrêtées dans un document contractuel signé entre le STIF, l'Entreprise et éventuellement les différents partenaires qui concourent à sa réalisation.

Cet engagement sera signé sous condition suspensive de l'agrément des organes délibérants respectifs de l'Entreprise et du STIF, ainsi que sous les conditions suspensives usuelles en pareille matière (droit de préemption, obtention des autorisations de construire éventuellement nécessaire, devenues définitives,...).

Article 80 - Continuité du service en fin de contrat

Le STIF aura la faculté, sans qu'il en résulte un droit à indemnité pour l'Entreprise, de prendre pendant la dernière année du présent contrat toute mesure pour assurer la continuité du service public, en réduisant autant que possible la gêne qui en résulterait pour l'Entreprise.

D'une manière générale, le STIF pourra prendre toutes les mesures nécessaires pour faciliter le passage progressif du présent contrat au nouveau régime d'exploitation ou au nouvel exploitant.

A la fin du présent contrat, le STIF ou le nouvel exploitant sera subrogé aux droits de l'Entreprise.

Article 81 - Reprise des autres contrats et engagements de l'entreprise

1. Dans un délai d'un an avant le terme du contrat, l'Entreprise adresse au STIF copie de l'ensemble des contrats nécessaires à la réalisation du service de référence et susceptibles d'être poursuivis au-delà du terme du contrat.

Elle lui adresse en particulier les baux immobiliers conclus par l'Entreprise pour les biens nécessaires à la réalisation du service de référence.

En cas de cessation du présent contrat (échéance normale ou anticipée), pour quelque cause que ce soit, le STIF se réserve le droit de poursuivre ou de faire poursuivre ces contrats par le tiers de son choix.

Cette faculté ouverte au STIF ou à un éventuel successeur devra néanmoins tenir compte, pour ce qui concerne les baux immobiliers, de la spécificité de chaque dépôt bus, et notamment de leur affectation, en tout ou partie, pour la réalisation du service de référence

Le STIF notifie sa décision à l'Entreprise et à son cocontractant dans un délai de 2 mois à compter de la date de notification de la résiliation ou 9 mois avant l'échéance du contrat.

2.

L'Entreprise devra veiller à ce que soient insérées dans les contrats qu'elle passe avec des tiers, les stipulations propres à permettre l'application du présent article.

Dans un délai de 3 mois à compter de la prise d'effet du présent contrat, l'Entreprise fera ses meilleurs efforts pour mettre en les contrats passés par l'Entreprise avec des tiers avant le présent contrat devront être mis en conformité avec les stipulations du présent article.

Il est bien entendu que les stipulations du présent article ne concernent pas :

- les contrats passés par l'Entreprise en application d'un contrat passé pour son compte par une société la contrôlant (au sens de l'article L.233-3 du Code de commerce) ;
- les contrats passés par l'Entreprise avec une société la contrôlant ou placée sous le même contrôle (notamment les contrats d'assistance technique).

3. En cas de méconnaissance par l'Entreprise d'une des stipulations du présent article, qui rendrait notamment impossible la poursuite par le STIF ou tout tiers désigné par lui de l'un des contrats, le STIF pourra obtenir une prestation de même nature, aux frais et risques de l'Entreprise.

4. Un an avant la cessation du présent contrat, l'Entreprise communique au STIF les informations nécessaires à la mise en application de l'article L 1224-1 du code du travail.

Article 82 - Engagements financiers à la fin du contrat

Au terme du présent contrat, l'Entreprise établit dans le délai d'un mois, un état des créances et des dettes reprises par le STIF ou le successeur et assumées par ces derniers.

Cet état détaillé fera notamment apparaître :

- les charges payées par l'Entreprise et couvrant une période n'entrant pas dans le périmètre de son contrat d'exploitation ;

- les sommes, quelles qu'en soient la nature, origine ou destination, subsistant dans son patrimoine et versées par des tiers, personnes privées ou publiques, sous forme de concours, subventions ou participations afin de contribuer au développement des moyens du service public exploité couvrant une période en dehors des ses obligations inhérentes au présent contrat ne faisant plus partie de son contrat d'exploitation ;
- les sommes qu'elle a constituées, provisionnées ou réservées dans ses documents comptables et budgétaires afin de garantir le parfait paiement à leur échéance normale des obligations légales, réglementaires ou contractuelles dans lesquelles le STIF ou le successeur seront tenus de se substituer à lui à raison du transfert ou de la reprise du service ;
- les charges à payer, relatives à tout contrat annuel qui sera cédé au STIF ou au successeur au prorata du temps du dernier contrat d'exploitation ;
- une somme correspondant aux droits acquis par les salariés transférés en vertu de l'Article L 1224-1 du code du travail et non échus à la date du transfert du service public confié, lorsqu'il résulte de ce transfert que le STIF ou le successeur seront tenus de l'intégralité de ces droits à leur échéance ;
- les provisions passées, entre autres, pour départ à la retraite ;
- et toute autre charge liée à l'exploitation du service confié incombant à l'Entreprise.

Si cet état fait apparaître un solde en faveur de l'Entreprise, alors le successeur verse ce solde à l'Entreprise, dès le début de son exploitation.

Si cet état fait apparaître un solde en faveur du successeur, alors le l'Entreprise verse ce solde au successeur, dès la fin de son exploitation.

Cet état devra impérativement être validé par l'expert comptable de l'Entreprise, ainsi que par le STIF. Un protocole transactionnel peut valider l'accord financier.

A la fin du contrat, si le programme prévisionnel d'investissement n'a pas été réalisé en totalité (en volume et/ou en valeur), alors l'entreprise verse au STIF l'écart entre le montant réel d'investissement et le montant prévisionnel.

Les sommes dues en application des dispositions du présent Article sont versées en capital dans les 3 mois suivant le terme de du présent contrat et à défaut, portent intérêt au taux applicable en matière d'intérêts moratoires des marchés publics.

CHAPITRE IV - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 83 - Révision et sauvegarde.

Les Parties procèdent d'un commun accord au réexamen des conditions financières, à la demande motivée de l'une d'entre elles, en cas de survenance d'événements ou de modifications législatives ou réglementaires majeures et non prévisible avec suffisamment de certitude quant à leur occurrence à la date du contrat, tendant à bouleverser substantiellement l'équilibre économique et financier du contrat.

Pour apprécier l'impact de ces événements, les parties s'appuient sur toutes données économiques et financières utiles et disponibles. La révision du contrat peut notamment intervenir dans les cas suivants :

- si une vérification de toute nature réalisée par le STIF montre que le STIF supporte des charges indues ou bien qu'une contribution versée par le STIF est excessive notamment du fait d'un changement de méthode comptable, les parties conviennent d'examiner ensemble les modalités d'ajustement des contributions du STIF ;
- en cas de modifications législatives et réglementaires en matière sociale, fiscale, para fiscale et d'imposition de toute nature (évolution de taux fiscaux, création ou suppression d'impôts, taxes et redevances ou changements de règles déterminant l'assiette, les taux ou les modalités de calcul des impôts, taxes et redevances) venant affecter les impôts et/ou taxes et/ou charges autres que ceux couverts par la contribution versée par le STIF ;
- Plus particulièrement, en cas de remise en cause, quelle qu'en soit l'origine, de l'abattement supplémentaire de 20 % pour frais professionnels dont bénéficie le personnel de conduite de l'Entreprise à la date d'entrée en vigueur du présent contrat.
- En cas de cession de l'entreprise ou de modification de la structure de détention du capital de l'entreprise titulaire du contrat.

Les Parties procèdent à l'amiable au réexamen des conditions financières sur l'initiative de l'une d'elles et sur la base des éléments justificatifs fournis par celle-ci.

Article 84 - Recours à la procédure d'avenant.

Article 84-1 - Cas général.

Le présent contrat et ses annexes autres que celles listées à l'Article 84-2 - ne peuvent être modifiées que par voie d'avenant écrit et signé par les personnes dûment habilitées à cet effet par chaque parties.

Article 84-2 - Cas particulier.

Les Annexes susceptibles d'être modifiées par simple accord entre le STIF et l'Entreprise, sans qu'il soit nécessaire de passer un avenant au présent contrat sont :

- Annexe A.2: Règlement d'exploitation
- Annexe A.3: Service de référence
- Annexe A.4: Autres Conventions
- Annexe A.5: Tableau de bord 1-Suivi de la non-réalisation
- Annexe A.6 Tableau de bord 2-Suivi de l'offre de référence

- Annexe B.1: Système de qualité de service et indicateurs et tableaux de bord
- Annexe B.2: Synthèse
- Annexe B.3: Protocole sur les échanges de données entre l'entreprise et la base de données communautaire du STIF et annexe technique
- Annexe B.6: Tableau de bord-Suivi du remboursement voyageur
- Annexe B.7: Formulaire des réclamations PMR
- Annexe B.9 Application de la norme SIRI en Ile-de-France

- Annexe C.6: Réseau de dépositaires ; ;
- Annexe C.7: Réseau d'Agences

- Annexe D.1: Etat du parc de véhicules
- Annexe D.2: Plan d'investissement
- Annexe D.3: Etat des lieux et inventaire
-
- Annexe E.2: Evaluation du trafic par les comptages
- Annexe E.4: Modèle de facture de régularisation annuelle

- Annexe F.1: Marques
- Annexe F.2: Tableaux du rapport annuel (volet général et volet financier)

Ces modifications sont notifiées par courrier simple à l'Entreprise.

Dans ces cas, si la modification apportée a une conséquence économique, les Parties conviennent de se rapprocher pour en mesurer les effets et, éventuellement, en tenir compte par voie d'avenant.

Article 85 - Procédure de conciliation.

En cas de litige né de l'interprétation ou de l'exécution de la présente Convention, les parties pourront mettre en œuvre, sans que ce soit un préalable obligatoire à toute contestation juridictionnelle, une procédure de conciliation selon les modalités suivantes :

- La mise en œuvre de la procédure est décidée par l'une ou l'autre partie
- Chaque partie désigne un expert dans les 10 jours qui suivent,
- Les experts remettent leurs conclusions aux parties sous 10 jours,

La consultation des experts constitue un avis qui ne s'impose pas aux parties.

Article 86 - Redressement, liquidation judiciaire et contrôle fiscal.

L'Entreprise porte sans délai à la connaissance du STIF l'ouverture d'une procédure de redressement ou de liquidation judiciaire à son encontre, ainsi que le résultat même provisoire de tout contrôle fiscal.

Article 87 - Jugement des contestations.

Sous réserve des stipulations de l'Article 85 -, les contestations qui s'élèvent entre le STIF et l'Entreprise au sujet de l'interprétation et de l'exécution du présent contrat, sont soumises au Tribunal Administratif de Paris.

Article 88 - Election de domicile.

Pour l'application des dispositions du présent contrat, les parties font élection de domicile :

- le STIF, en son siège administratif, 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris;
- l'Entreprise, en son siège social.

Les notifications ou mises en demeure faites entre les parties au titre des dispositions du présent contrat sont valablement effectuées par lettre recommandée avec avis de réception, adressée à leur domicile respectif dans le ressort de l'exploitation.

Article 89 - Non validité partielle.

Si une ou plusieurs dispositions du présent contrat se révélaient nulles ou étaient tenues pour non valides ou déclarées telles en application d'une loi, d'un règlement ou d'une décision définitive d'une juridiction compétente, les autres dispositions gardent toutes leurs force et leur portée sauf si la ou les dispositions invalides présentaient un caractère substantiel et que leur disposition remettait en cause l'équilibre contractuel.

Les parties feront leurs meilleurs efforts pour substituer à la disposition invalidée une disposition aussi valide que possible ayant un effet équivalent.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise Cars Sœur

L'Entreprise Société des Transports Daniel Meyer

TABLE DES ANNEXES

A. OFFRE	101
Annexe A.1 Liste des lignes exploitées dans le cadre de la présente convention ;	101
Annexe A.2 Cahier des charges Régional et Règlement d'exploitation ...	102
Annexe A.3 Service de référence	103
Annexe A.4 Autres Conventions	104
Annexe A.5 Tableau de bord 1-Suivi de la non-réalisation.....	105
Annexe A.6 Tableau de bord 2-Suivi de l'offre de référence	106
B. QUALITE DE SERVICE.....	107
Annexe B.1 Système de qualité de service et indicateurs et tableaux de bord	107
Annexe B.2 Synthèse des objectifs de qualité de service et bonus-malus par indicateur.....	108
Annexe B.3 Protocole sur les échanges de données entre l'entreprise et la base de données communautaire du STIF et annexe technique	109
Annexe B.4 Plan d'information voyageurs pour la continuité du service	110
Annexe B.5 Modalités de remboursement des voyageurs en cas de grève	111
Annexe B.6 Tableau de bord-Suivi du remboursement voyageur.....	112
Annexe B.7 Formulaire des réclamations PMR.....	113
Annexe B.8 Information voyageurs	114
Annexe B.9 Application de la norme SIRI en Ile-de-France	115
Annexe B.10 Procédure d'alerte	116
Annexe B.11 Sans Objet	117
C. TARIFICATION	118
Annexe C.1 Données de validation et indicateurs de qualité associés	118
Annexe C.2 Conventions spécifiques	119
Annexe C.3 Charte du système télébillettique NAVIGO	120
Annexe C.4 Procédures de gestion du Ticket t+ ;	121
Annexe C.5 Carte scolaire.....	122
Annexe C.6 Réseau de dépositaires ;.....	123
Annexe C.7 Réseau d'Agences	124
Annexe C.8 Cahier des charges relatif à la gestion communautaire des produits tarifaires	125
Annexe C.9 Equipements de vente NAVIGO.....	126

D. BIENS ET INVESTISSEMENTS.....	127
Annexe D.1 Etat du parc de véhicules.....	127
Annexe D.2 Plan d'investissement.....	128
Annexe D.3 Etat des lieux et inventaire.....	129
Annexe D.4 Modèle contractuel de « dossier technique » à faire valider avant tout achat de véhicule	130
Annexe D.5 Âge du parc	131
E. REGIME FINANCIER	132
Annexe E.1 Compte financier prévisionnel du contrat (annexe confidentielle) 132	
Annexe E.2 Evaluation du trafic par les comptages	133
Annexe E.3 Objectifs de recettes voyageurs.....	134
Annexe E.4 Modèle de facture de régularisation annuelle	135
F. AUTRES ANNEXES	136
Annexe F.1 Marques	136
Annexe F.2 Tableaux du rapport annuel (volet général et volet financier)137	
Annexe F.3 Garantie bancaire / Engagement de la Société Mère.....	138
Annexe F.4 Spécificités du réseau	139
Annexe F.5 Schéma Directeur d'Accessibilité - Lignes retenues et échéancier proposé	140
Annexe F.6 Charte d'habillage.....	141
Annexe F.7 Prescriptions relatives à l'équipement des véhicules	142



**Délibération n° 2011/0964
Séance du 7 décembre 2011**

**SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°3 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
ET
AVENANT N°1 A LA CONVENTION PARTENARIALE
RESEAU Cergy Pontoise**

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

- Vu** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2009/1055 du 9 décembre 2009 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF, les sociétés STIVO et Cars Lacroix et la convention partenariale entre le STIF, la société STIVO et la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise ;
- VU** la délibération n°2010/0781 approuvant l'avenant n°1 au CT2 Cergy pontoise ;
- VU** la délibération n° 2011/0073 du 09/02/2011 approuvant les avenants aux contrats de type 2 portant sur la présence humaine.
- VU** le rapport n° 2011/0938 à 2011/0970 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 1^{er} décembre 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n° 3 au contrat d'exploitation de type 2 et l'avenant n°1 à la convention partenariale pour le réseau Cergy Pontoise joints à la présente délibération ainsi que l'ensemble des annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer lesdits avenants et leurs annexes avec les sociétés STIVO et Cars Lacroix et la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise.

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


Jean-Paul HUCNON

AVENANT N°3 AU CONTRAT DE TYPE 2 STIVO

La présente convention est établie entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 39bis-41 rue de Châteaudun, 75009, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 décembre 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La **STIVO**, société par actions simplifiées au capital de 40 000,00 €, inscrite au RCS de Pontoise sous le numéro B 301 571 147, dont le siège est situé 33, rue des Fossettes – 95650 Génicourt, représentée par son Président, Monsieur Jean-Sébastien Barrault.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une seconde part,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le Contrat d'exploitation de type 2 et la convention partenariale du réseau STIVO ont été approuvés par le conseil d'administration du STIF en date du 9 décembre 2009.

Lors des négociations de la convention partenariale précitée, il est apparu que des titres locaux étaient distribués sur le réseau par la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise. Ces collectivités souhaitent les remplacer par le dispositif Pass'Local. La création d'un tel dispositif nécessite de passer des avenants afin de modifier la convention partenariale et le contrat de type 2.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

Un article 23-7 est ajouté au contrat :

«

Article 23 - 7 Le Pass'Local

Le Pass'Local associé au réseau objet du présent contrat est un titre de transport nominatif valable un an calendaire sur le périmètre des lignes du réseau (lignes à tarification spéciale exclues) exploitées par le(s) transporteur(s) lié(s) par une convention partenariale à la/les collectivité(s) qui le délivre.

Le Pass'Local est fondé sur le ticket t+ en carnet plein-tarif, il représente une réserve illimitée de tickets utilisable uniquement par son titulaire dans les conditions fixées au paragraphe précédent.

L'usage du Pass'Local est licite sur le réseau objet du présent contrat en 2012 et, le cas échéant, jusqu'à la fin du présent contrat si une collectivité au moins exprime en 2012 le souhait de pouvoir accorder le droit de circuler sur le réseau objet du présent contrat avec un coupon de circulation Pass'Local après le 31/12/2012.

Le Pass' Local permet notamment aux collectivités de proposer à certaines catégories de voyageurs qu'elles auront préalablement définies, avec ou sans participation financière du bénéficiaire, un titre de transport utilisable localement.

Le Pass'Local est constitué d'une carte personnalisée accompagnée d'un coupon de circulation local permettant de valider le titre au début de chaque trajet tel que décrit à l'article 21-3. Le coupon précise l'année calendaire de validité du titre.

Les modalités relatives à la gestion et au financement du Pass'Local sont détaillées dans la convention partenariale liant le STIF, l'Entreprise et la Collectivité et annexée au présent contrat.

*** Prise en compte du Pass Local dans les recettes en 2012.**

Si le nombre de coupons de circulation Pass'Local pour 2012 délivrés aux bénéficiaires désignés par une collectivité est supérieur au nombre de bénéficiaires sur lequel la collectivité s'est engagée pour 2012, les coupons en surplus du seuil d'engagement sont comptés lors de la détermination des recettes de trafic (Article 50.1 - Modalités de détermination des recettes de trafic) au prix de 163,90 € HT 2012 par unité.

*** Prise en compte du Pass Local dans les recettes à compter de 2013.**

Dans l'hypothèse où une collectivité au moins exprime en 2012 le souhait de pouvoir accorder le droit de circuler sur le réseau objet du présent contrat avec un coupon de circulation Pass'Local après le 31/12/2012, les validations de ces coupons de circulation sont assimilées à des premières validations de ticket t+ carnet plein tarif lors de la détermination des recettes de trafic (Article 50.1 - Modalités de détermination des recettes de trafic). La facturation fera apparaître le détail des validations : ticket t+ carnet plein tarif, coupon de circulation local.

Article 2.

L'article 56 du contrat est modifié comme suit :

«

Article 56 - Recettes directes au titre du ticket t+

L'Entreprise peut vendre des tickets t+. Le produit de la vente par l'Entreprise à travers son réseau de vente défini à l'Article 23-1 - du présent contrat constitue ses recettes de vente ticket t+.

En particulier, à compter de 2013, les recettes de vente du Pass'Local, défini à l'Article 23-7, sont déterminées sur la base du prix du ticket t+ en carnet plein-tarif et des validations déclarées par l'Entreprise. Ces recettes sont prises en compte dans le calcul de l'intéressement à la vente décrit à l'article 58.

Les recettes obtenues par l'Entreprise après répartition entre entreprises de transport des recettes des ventes de ticket t+ en carnet (plein tarif et demi-tarif) constituent ses recettes directes.

Les recettes directes de l'Entreprise sont calculées à partir du nombre de validations divisé par 0,98 pour tenir compte du stock mort sur le ticket t+. »

Article 3. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 06 juillet 2011 et le 31 décembre 2016.

Article 4.

Toutes les clauses du contrat susvisé, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

SIGNATAIRES

Établie en deux exemplaires originaux.

Fait à Paris, le

Pour le Syndicat des transports d'Ile-de-France, La Directrice générale	
---	--

Sophie MOUGARD

Pour l'Entreprise,
Le Président

Jean-Sébastien BARRAULT

**AVENANT N°1 A LA CONVENTION PARTENARIALE STIF / COMMUNAUTE
D'AGGLOMERATION DE CERGY-PONTOISE / STIVO DANS LE CADRE DE LA
CONCLUSION DES CONTRATS DE TYPE II**

La présente convention est établie entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 39bis-41 rue de Châteaudun, 75009, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 décembre 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise, sise Hôtel d'Agglomération – Parvis de la Préfecture – BP 80 309 – 95 027 Cergy Pontoise Cedex, représentée par son Président, autorisé à signer la présente par délibération en date du

Ci-après dénommée « la Collectivité »,

d'une seconde part,

La **STIVO**, société par actions simplifiées au capital de 40 000,00 €, inscrite au RCS de Pontoise sous le numéro B 301 571 147, dont le siège est situé 33, rue des Fossettes – 95650 Génicourt, représentée par son Président, Monsieur Jean-Sébastien Barrault.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une troisième part,

Le STIF, la Collectivité et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le Contrat d'exploitation de type 2 et la convention partenariale du réseau STIVO ont été approuvés par le conseil d'administration du STIF en date du 9 décembre 2009.

Lors des négociations de la convention partenariale précitée, il est apparu que des titres locaux étaient distribués sur le réseau de l'Agglomération de Cergy-Pontoise. Ceux-ci sont supprimés au 31 décembre 2011 et la collectivité souhaite les remplacer par le dispositif Pass'Local. La création d'un tel dispositif nécessite de passer des avenants afin de modifier la convention partenariale et le contrat de type 2.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

L'article 10.4 est modifié et remplacé par celui-ci :

« Article 10-4 - Aides au transport accordées par les collectivités.

Par dérogation, l'acceptation de l'usage des titres locaux ne faisant pas partie de la gamme tarifaire francilienne, distribués pour faciliter l'accès aux transports collectifs locaux à certains publics, a été prolongée jusqu'au 31/12/2011. Après cette échéance ils ne seront plus valides.

A compter du 1^{er} janvier 2012 et pour une durée d'un an, la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise, dont les communes membres souhaitent apporter une aide au transport à certains de leurs administrés, a choisi de substituer aux titres locaux antérieurs la délivrance du Pass'Local tel qu'il est défini dans le contrat d'exploitation (article 23-7), sous réserve du respect par les bénéficiaires des éventuelles conditions du droit d'usage, cette possibilité n'impliquant pas de participation financière du STIF. »

En outre, il lui est recommandé d'orienter vers les titres régionaux à caractère social (notamment la carte Rubis ou le forfait Gratuité Transport) les personnes satisfaisant aux conditions d'accès appropriées et de les assister pour obtenir ces titres.

Article 2.

L'article 10.5 est ajouté à la convention partenariale :

« Article 10-5 - Distribution et financement du Pass'Local

Les communes membres de la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise définissent leurs propres critères caractérisant les personnes pouvant obtenir un Pass'Local. Elles instruisent les demandes, identifient les personnes pouvant bénéficier du Pass'Local et déterminent la période sur laquelle ce droit leur est accordé

L'usage du Pass'Local est limité à la durée du présent avenant.

Le Pass'Local est constitué d'une carte individuelle permettant au bénéficiaire de valider chacun de ses trajets.

Les Communes membres de la Communauté d'Agglomération se rapprocheront directement de l'Entreprise pour l'achat des cartes Pass'Local.

Le coût de fabrication du support du Pass'Local est à la charge du transporteur.

*** Financement du dispositif Pass'Local en 2012.**

La Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise s'engage par le biais de ses communes membres à distribuer au minimum en 2012, 414 Pass Locaux annuels (soit 1656 trimestre (414*4)).

Sur demande de la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise, l'Entreprise perçoit le montant dédié aux Pass'Local directement auprès des communes membres ou institutions émanant d'elles (type CCAS) distributrice du Pass'Local. Elles recevront une facture tenant compte du nombre de Pass'Local distribués par chacune.

La Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise peut, le cas échéant, accorder en 2012 le bénéfice du Pass'Local à un nombre de personnes supérieur aux engagements indiqués au paragraphe précédent. Dans ce cas, les Pass'Local supplémentaires facturés au prix de 163,98 € HT 2012 seront déclarés au STIF au titre des recettes collectées.

*** Poursuite éventuelle et financement du dispositif Pass'Local à partir de 2013.**

La Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise doit s'accorder avec l'Entreprise sur la méthode de détermination de la mobilité moyenne des bénéficiaires du dispositif Pass'Local (notée M_{PL} et exprimée en nombre de voyages par an sur le réseau objet de la présente convention), cette méthode s'appuyant sur le recensement des validations issues des coupons de circulation constatées pendant une/des périodes à préciser au cours du premier quadrimestre 2012. La Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise communiquera au STIF la valeur de M_{PL} avant le 1^{er} juillet 2012, d'après les éléments qui lui auront été transmis par la STIVO.

La Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise informera le STIF et l'Entreprise avant le 1^{er} juillet 2012 de son choix quant à la suite qu'elle souhaite donner au dispositif Pass'Local à partir du 1^{er} janvier 2013 :

poursuite du dispositif Pass'Local (en précisant le nombre de bénéficiaires annuel sur lequel la collectivité s'engage, ce nombre étant impérativement égal ou inférieur à l'engagement pris pour 2012) ,

ou remplacement de ce dispositif par la distribution de tickets t+ ou d'un autre titre (en précisant le nombre de titres que la collectivité s'engage à distribuer annuellement);

ou arrêt du dispositif sans solution de remplacement.

- Si le choix retenu par une collectivité est la poursuite du dispositif Pass'Local,

La dépense prévisionnelle correspondant à son engagement sera calculée comme suit :

$$\begin{array}{c} M_{PL} \\ \times \\ \text{Nombre de bénéficiaires annuel sur laquelle la collectivité s'est engagée} \\ \times \\ \text{Prix du ticket t+ plein tarif en carnet} \end{array}$$

Un avenant sera signé entre les parties afin d'acter l'engagement de la collectivité sur le nombre de bénéficiaires annuel du Pass'Local et,

- de diminuer la participation financière de la collectivité du montant de la dépense prévisionnelle correspondant à son engagement (si la dépense prévisionnelle est inférieure à la participation financière) ;
- d'annuler la participation financière de la collectivité (si la dépense prévisionnelle est égale ou supérieure à la participation financière).

L'Entreprise établira une facture par trimestre, faisant état du nombre de validations réalisées avec un coupon de circulation Pass'Local sur le réseau objet de la présente convention, chaque validation étant valorisée au prix du ticket t+ plein tarif en carnet.

- Si le choix retenu par une collectivité est le remplacement du dispositif Pass'Local par la distribution de tickets t+ ou d'un autre titre,

Compte tenu du nombre de titres que la collectivité s'engage à distribuer annuellement, le STIF établira une estimation de l'impact prévisionnel de cet engagement sur les recettes de l'Entreprise.

Un avenant sera signé entre les parties afin d'acter l'engagement de la collectivité sur le nombre de titres distribués annuellement et,

- de diminuer la participation financière de la collectivité du montant de l'impact prévisionnel correspondant à son engagement (si l'impact prévisionnel est inférieur à la participation financière) ;
- d'annuler la participation financière de la collectivité (l'impact prévisionnel est égal ou supérieur à la participation financière).

- Si le choix retenu par une collectivité est l'arrêt du dispositif Pass'Local sans solution de remplacement ou si une collectivité n'informe pas le STIF et l'Entreprise de son choix quant à la suite à donner à ce dispositif,

La collectivité n'aura pas la faculté d'accorder le droit de circuler après le 31/12/2012 sur le réseau objet de la présente convention avec un coupon Pass'Local.

Article 3. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification à la dernière des parties prenantes qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2012 et le 31 décembre 2012.

Conformément à l'article 2, un avenant viendra, le cas échéant et avant l'arrivée à terme du présent avenant, définir les conditions et modalités du choix de poursuite du dispositif Pass'Local.

Article 4.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

SIGNATAIRES

Établie en deux exemplaires originaux.

Fait à Paris, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
La Directrice générale

Sophie MOUGARD

Pour la Collectivité,
Le Président

Dominique LEFEBVRE

Pour l'Entreprise,
Le Président

Jean-Sébastien BARRAULT



Délibération n° 2011/0965
Séance du 7 décembre 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°2 A LA CONVENTION PARTENARIALE
RESEAU TAM LIMAY

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

- Vu** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0752 du 08/12/2010 approuvant la convention partenariale entre le STIF, la Communauté d'agglomération de Mantes-en-Yvelines, le Syndicat de Transports de la Rive Droite du Vexin et les sociétés TVM, CTVMI et Veolia Transport Houdan ;
- VU** la délibération n°2011/0616 du 06/07/2011 approuvant l'avenant n°1 à la convention partenariale entre le STIF, la Communauté d'agglomération de Mantes-en-Yvelines, le Syndicat de Transports de la Rive Droite du Vexin et les sociétés TVM, CTVMI et Veolia Transport Houdan ;
- VU** le rapport n°2011/0938 à 2011/0970 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 1^{er} décembre 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°2 à la convention partenariale pour le réseau TAM Limay joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes.

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON

**AVENANT N°2
à la
Convention Partenariale du Réseau
TAM Limay – 002-041**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 décembre 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Communauté d'Agglomération de Mantes-en-Yvelines (CAMY), Communauté d'Agglomération, rue des Pierrettes – 78200 MAGANVILLE représentée par M. Dominique BRAYE, autorisé à signer la présente par délibération en date du

Le Syndicat de Transport de la Rive Droite Vexin (STRDV), dont le siège social est situé au 5, avenue du Président Wilson, 78520 Limay, représentée par son Président M. Eric ODOR, autorisé à signer la présente par délibération en date du

Ci-après dénommée « La Collectivité »

d'une deuxième part,

ET

La société Transport Voyageurs du Mantois (TVM), société anonyme au capital de 370 000 € inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 400 644 373, dont le siège est situé 48 boulevard du Maréchal Juin à Mantes-la-Jolie, représentée par M. Emmanuel PIERZO, dûment habilité aux fins des présentes

La société Compagnie des Transports Voyageurs du Mantois Interurbains (CTVMI), société anonyme au capital de 3 300 000 € inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 438 472 185, dont le siège est situé 2, Impasse Sainte Claire Deville à Mantes-la-Jolie, représentée par M. Nicolas RAMBAUD, Directeur, dûment habilité aux fins des présentes

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une troisième part,

Le STIF, La Collectivité et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé :

- la convention partenariale du réseau TAM Limay le 9 décembre 2010, ainsi que le contrat d'exploitation de type 2
- l'avenant n°1 du contrat d'exploitation de type 2 le 9 février 2011, ayant pour objet la politique de la ville
- l'avenant n°1 de la convention partenariale le 6 juillet 2011 et l'avenant n°2 du contrat d'exploitation de type 2, ayant pour objet le renforcement des lignes 350-350-010, 011, 012 et 014.

Afin de prendre en compte plusieurs évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisé.

Ces modifications concernent :

- modification du montant du loyer du dépôt mis à disposition par la CA de Mantes-en-Yvelines
- augmentation de la contribution forfaitaire de la CA de Mantes-en-Yvelines du même montant.

Elles sont mises en place le 1^{er} janvier 2012.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

L'article 6-1 de la convention, relatif aux biens mis à disposition par les collectivités, est modifié comme suit :

Article 6-1 - Biens mis à disposition par les Collectivités

L'Entreprise utilise l'ensemble des biens, meubles et immeubles, et équipements d'exploitation mis à disposition par les Collectivités.

Ces biens font retour à la Collectivité à l'échéance contractuelle.

Le mobilier urbain

A la date d'effet de la présente convention, les Collectivités affectent gratuitement à l'exploitation du service le mobilier urbain visé à l'annexe B6.

Pour la CAMY

Un inventaire des ouvrages et biens d'exploitation désignés au premier alinéa du présent article est établi contradictoirement au plus tard à la date de la notification de la convention à compter de la date d'effet de la présente convention.

Cet inventaire est mis à jour par la Communauté d'Agglomération de Mantes en Yvelines pour son mobilier urbain, ainsi que pour le mobilier urbain appartenant aux communes membres au fur et à mesure de la mise à disposition de biens nouveaux, et actualisé au 1er janvier de chaque exercice. Cet inventaire est joint en annexe.

Pour le STRDV

Un inventaire des ouvrages et biens d'exploitation désignés au premier alinéa du présent article est établi par les collectivités membres du STRDV pour chacune de leur commune respective.

Un inventaire général récapitulant les biens mis à disposition par l'ensemble des collectivités membres et par le STRDV est ensuite établi par le STRDV. Il fait l'objet d'une approbation du Conseil Syndical par voie délibérative après avoir été soumis à l'approbation de l'Entreprise.

Ce document est remis au plus tard à la date de la notification de la convention à compter de la date d'effet de la présente convention.

Cet inventaire général est mis à jour par le STRDV, après approbation des communes membres, au fur et à mesure de la mise à disposition de biens nouveaux.

L'inventaire général dressé par le STRDV est actualisé au 1er janvier de chaque exercice dans les mêmes conditions que celles prises pour son élaboration initiale.

L'Entreprise est consultée par les Collectivités sur le programme des travaux à exécuter. Elle doit prendre toute disposition pour permettre la bonne exécution des études et des travaux, et de toute autre intervention nécessaire.

Les travaux ainsi entrepris le sont aux frais et risques des Collectivités et sous leur entière responsabilité. Ils sont exécutés dans les règles de l'art et dans le respect de toutes les réglementations en vigueur, de telle sorte que l'Entreprise ne puisse voir sa responsabilité mise en cause à leur égard.

L'Entreprise utilise le mobilier urbain décrit à l'alinéa 1 dans l'état où ils se trouvent et qu'ils déclarent bien connaître, sans aucun recours contre les Collectivités pour quel que motif que ce soit. L'Entreprise reconnaît ne pas pouvoir exiger de travaux ou de réparations autres que ceux expressément mis à la charge des Collectivités par la présente convention.

Le centre d'exploitation du réseau TAM en Yvelines

Le centre d'exploitation du réseau TAM en Yvelines est mis à disposition de l'entreprise moyennant une redevance de 159 790 € HT par an (en € 2008) et selon les conditions de la convention de mise à disposition du centre d'exploitation du réseau TAM en Yvelines conclue entre la Communauté d'Agglomération de Mantes en Yvelines et la société de Transports de Voyageurs du Mantois.

Article 2.

L'article 10 de la convention, relatif aux engagements financiers des parties, est modifié comme suit :

Article 10 - Engagements financiers des Parties.

Article 10-1 - Principes généraux

Le Contrat d'exploitation de type 2 est constitué d'un service de référence arrêté entre le STIF et l'Entreprise qui est décrit en annexe B2 à la présente convention.

Les principes de la rémunération de ce service de référence sont destinés à :

- Couvrir l'ensemble des charges de service public imposées par le STIF ;
- Couvrir l'ensemble des compléments de service financés par les Collectivités conformément à l'article 9 du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, modifié par l'article 22-I du décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France;
- Prévoir, conformément aux dispositions du Règlement européen n°1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par Route, un bénéfice raisonnable pour l'Entreprise.

Le coût total du service de référence est fixé annuellement à :

(k€ constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	11 011	11 085	11 112	11 047	11 024	11 001

Article 10-2 - Engagements financiers du STIF

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, le STIF versera à l'Entreprise, hors recettes annexes directement perçues par l'entreprise une contribution financière annuelle fixée à :

(k€ constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contributions financières	5 853	5 804	5 818	5 709	5 677	5 606

Pour la première année d'exploitation, le montant de la contribution est calculé selon la règle du prorata temporis.

Article 10-3 - Engagements financiers des Collectivités

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, les Collectivités verseront à l'Entreprise une participation financière forfaitaire annuelle dont les montants (en euro constant 2008) sont définis ci-dessous :

- Communauté d'Agglomération de Mantes-en-Yvelines :

(k€ constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contributions financières	2 020	2 100	2 094	2 093	2 092	2 091

- STDRV : 484 K€ H.T.

En année pleine, cette participation est payable par avance chaque trimestre (la date d'exigibilité de la facture étant le 1er jour du premier mois du trimestre). Elle sera indexée chaque année selon la formule prévue à l'annexe B5 de la présente convention.

Elle est indexée chaque année par application de la formule décrite à l'annexe B.5 précitée de la présente convention, en prenant en compte l'évolution des indices arrêtés à la fin du mois de septembre de l'année « n-1 ».

Pour la première année d'exploitation, le montant de la participation est calculé selon la règle du prorata temporis.

En cas de retrait financier de l'un des partenaires au cours de l'exécution de la présente convention, les parties conviennent de se réunir au sein d'un comité de suivi ad hoc afin d'examiner les modalités de prise en charge de la contribution financière du partenaire défaillant. En l'absence d'accord sur la répartition et la prise en charge dudit financement, le STIF pourra procéder, conformément à l'article 52 du contrat d'exploitation de type 2, à un ajustement du service de référence à due concurrence.

Article 3. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2012 et le 31 décembre 2016.

Article 4.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 5 exemplaires, le

***Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,***
La Directrice générale

Sophie MOUGARD

Pour la Collectivité,

Pour la CAMY,
Le Président

Pour le STRDV,
Le Président

Dominique BRAYE

Eric ODOR

Pour l'Entreprise,

Pour TVM,
Le Directeur

Pour CTVMI,
Le Directeur

Emmanuel PIERZO

Nicolas RAMBAUD

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0966
Séance du 7 décembre 2011



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°6 AU CONTRAT TRA

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** le contrat d'exploitation entre le STIF et VEOLIA TRANSPORT TRA signé le 23 décembre 2008 ;
- VU** les délibérations 2009/1016 du 9 décembre 2009, 2010/0110 du 17 février 2010, 2010/0301 du 2 juin 2010, 2010/0785 du 8 décembre 2010 et 2011/0805 du 5 octobre 2011 approuvant les avenants n°1, 2, 3, 4 et 5 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société VEOLIA TRANSPORT TRA ;
- VU** le rapport n° 2011/0938 à 2011/0970 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 1^{er} décembre 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°6 au contrat d'exploitation pour le réseau TRA joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société VEOLIA TRANSPORT TRA.

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

Jean-Paul HUCHON



**AVENANT N°6
AU
CONTRAT TRA**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 décembre 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

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

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Les parties ont signé le 23/12/2008 un contrat d'exploitation approuvé par le Conseil d'administration du Syndicat en séance du 10 décembre 2008.

Le contrat a fait l'objet des avenants suivants :

- avenant n°1, voté le 9/12/2009 : modification d'offre de l'offre sur les lignes 609-610-615-617 et modification formule d'actualisation ;
- avenant n°2, voté le 17/02/2010 : contribution C2 divisée en C21 et C22, modification article fiscalité ;
- avenant n°3, voté le 2/06/2010, 20 : médiateurs, 6 contrôleurs, deux équipes mobiles
- avenant n°4, voté le 8/12/2010 : substitution CET à taxe professionnelle, redevance gare de

Chelles.

- avenant n°5, voté le 5/10/2011 : Subvention des véhicules, ré-emploi et développement d'offre

Ce contrat doit être actualisé pour prendre en compte :

- les modifications des règles de calcul concernant les contributions liées aux recettes reconstituées ;
- l'harmonisation des règles de facturation annuelle avec les autres contrats de type 2.

Préambule

Les contrats de type 2 prévoient (dans l'article 48.2 pour le présent contrat), deux modifications des règles de calcul des contributions liées aux recettes reconstituées :

- d'une part, le fait de passer de valeurs uniformes pour tous les forfaits du prix section et du prix voyageurs à des valeurs spécifiques par catégorie de forfait (Navigo et carte de circulation police / ImagineR / forfait Solidarité Transport) ;
- d'autre part, le changement de méthode de mesure du trafic des titres sur support télébilletique, l'utilisation des données de validation se substituant au traitement des données de comptage.

Le présent avenant apporte les modifications découlant de ces deux évolutions dans le contrat, dans les annexes C1 et E2 et dans certaines annexes circonstanciées.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1^{er} :

A la fin de l'article « 47 – Principes généraux relatifs à la rémunération. », dans la liste des « des intéressements, des bonifications ou des pénalités liés à sa performance dans l'exécution du service de référence » est ajouté un item : « - un intéressement au taux de validation décrit dans l'article 21-4. ».

Article 2 :

L'article 48-1 « Modalités de détermination des recettes de trafic. » est ainsi modifié :

« 48-1 Modalités de détermination des recettes de trafic.

Les recettes de trafic sont déterminées par ligne à partir, d'une part, des tarifs et des prix annuels définis pour les forfaits, et d'autre part, du trafic voyageurs mesuré par les validations et par les comptages.

Les règles de calcul des recettes de trafic sont les suivantes :

1) Recettes de trafic collectées

Pour les tickets en carnet, plein tarif et demi-tarif, et les tickets d'accès à bord :

$$\mathbf{RT1 = (P(t+ ; DT) \times NV(t+ ; DT))/0.98 + (P(t+ ; PT) \times NV(t+ ; PT))/0.98 + (P(t+ ; PT) \times NV_{t+u})/0.98 + (P_{tab} \times NV_{tab})}$$

Où :

- i. $P(t+ ; DT)$ est le prix du ticket t+ carnet demi-tarif, $P(t+ ; PT)$ le prix du ticket t+ carnet plein-tarif, P_{tab} le prix du ticket d'accès à bord.
- ii. $NV(t+ ; DT)$: nombre annuel de premières validations de tickets t+ carnet demi-tarif.
- iii. $NV(t+ ; PT)$: nombre annuel de premières validations de tickets t+ carnet plein-tarif.
- iv. NV_{t+u} : nombre annuel de premières validations de tickets t+ à l'unité.
- v. NV_{tab} : nombre annuel de validations de tickets d'accès à bord.

Pour les abonnements avec des tiers payants (carte Améthyste) et les autres recettes tarifaires collectées (Mobilis, ticket Jeune week-end, Paris Visite) :

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

2) Contributions liées aux recettes de trafic reconstituées jusqu'au 31/12/2010.

Pour les forfaits Navigo (annuel, mois, semaine), Imagine'R, Solidarité Transport et Gratuité Transport ainsi que pour les cartes de circulation police :

$$\mathbf{CRR = [Pv + Ps \times Sm] \times NV_{FOR}}$$

Où :

- Pv et Ps : prix voyageur et prix section. Les valeurs de Pv et Ps TTC pour l'année 2008 sont respectivement égales à 0,0718 € et 0,1662 €. Chaque année, Pv et Ps seront actualisés de la hausse (ou des hausses) de l'année précédente des forfaits considérés tel que détaillé à l'Annexe E3).
- NV_{FOR} : nombre annuel de voyageurs pour les forfaits sur support télébilletique.
- Sm : sectionnement moyen de la ligne, fixé pour toute la durée du contrat selon la dernière enquête origine-destination réalisée dans le cadre des comptages.

Les contributions liées aux recettes reconstituées font l'objet d'un reversement par le STIF tel que prévu à l'Article 50 et suivants.

3) Contributions liées aux recettes de trafic reconstituées à partir de 2011.

3.1/ Evolution des prix voyageur et section.

A partir de l'année 2011, le calcul des recettes de trafic reconstituées se fait en appliquant des prix voyageur et section spécifiques pour chacune des 3 catégories de forfait suivantes :

- le prix voyageur PNv et le prix section PNs sont appliqués au trafic mesuré des forfaits Navigo (semaine, mois, annuel) et des cartes de circulation police ;
- le prix voyageur PIV et le prix section PIs sont appliqués au trafic mesuré des forfaits Imagine'R (Scolaire et Etudiant) ;
- le prix voyageur PSv et le prix section PSs sont appliqués au trafic mesuré des forfaits Solidarité Transport.

Les contributions liées aux recettes de trafic reconstituées sont calculées par la formule suivante :

$$\begin{aligned} \mathbf{CRR =} \\ \mathbf{[PNv + PNs \times Sm] \times [NV_N + NV_P]} \\ \mathbf{+ [PIV + PIs \times Sm] \times [NV_{IS} + NV_{IE}]} \\ \mathbf{+ [PSv + PSs \times Sm] \times NV_S} \end{aligned}$$

Où :

- La notation « NV » désigne le trafic annuel d'un type de forfait : NV_N pour les forfaits Navigo (semaine, mois, annuel), NV_P pour la carte de circulation police, NV_{IS} pour les forfaits Imagine'R Scolaire, NV_{IE} pour les forfaits Imagine'R Etudiant, NV_S pour les forfaits Solidarité Transport (semaine, mois). Dans chacun des cas, NV est obtenu en multipliant un mois type, tel que défini dans l'annexe E2, par 10.8.
- PNv et PNs, PIV et PIs, PSv et PSs : prix voyageur et section appliqués respectivement aux forfaits Navigo et aux cartes de circulation police, aux forfaits Imagine'R (Scolaire et Etudiant), aux forfaits Solidarité Transport.
- Sm : sectionnement moyen de la ligne, fixé pour toute la durée du contrat selon la dernière enquête origine-destination réalisée dans le cadre des comptages,

3.2/ Valeur des prix voyageur et section en 2011.

La valeur des prix voyageur et section pour le calcul des CRR de l'année 2011 est, au tarif 2008 :

Forfaits :	Navigo (semaine, mois, annuel) et carte de circulation police		Imagine'R (Scolaire et Etudiant)		Forfait Solidarité Transport	
	PNv	PNs	PIv	PIs	PSv	PSs
Prix 2008 en Euros TTC 2008	0,0858	0,1986	0,0588	0,1361	0,0208	0,0481

La valeur des prix voyageur et section PNv et PNs pour l'année N est égale à leur valeur pour l'année N-1 actualisée de la hausse globale des forfaits Navigo appliquée au 1^{er} juillet N-1.

La valeur des prix voyageur et section PIV et PIs pour l'année N est égale à leur valeur pour l'année N-1 actualisée de la hausse globale des forfaits ImagineR appliquée à l'année scolaire N-1/N.

La valeur des prix voyageur et section PSv et PSs pour l'année N est égale à leur valeur pour l'année N-1 actualisée de la hausse globale des forfaits Solidarité Transport appliquée au 1^{er} juillet N-1.

3.3/ Valeur des prix voyageur et section à partir de 2012.

A compter du 1^{er} janvier 2012, le trafic est mesuré sur la base des remontées de validation. Le passage d'un outil de mesure (comptages) à l'autre (remontées de validation) est susceptible d'induire une légère discontinuité de la valeur du trafic. Afin d'éviter des effets de rupture dans les recettes, un coefficient correcteur x_{CM} (changement de méthode) est appliqué aux prix voyageur et section. Ce coefficient est identique pour tous les prix.

Ainsi, la valeur des prix voyageur et section au tarif 2008 est à partir de l'année 2012 :

Forfaits :	Navigo (semaine, mois, annuel) et carte de circulation police		Imagine'R (Scolaire et Etudiant)		Forfait Solidarité Transport (semaine, mois)	
	PNv	PNs	PIv	PIs	PSv	PSs
Prix 2008 en Euros TTC 2008	$0,0858 * x_{CM}$	$0,1986 * x_{CM}$	$0,0588 * x_{CM}$	$0,1361 * x_{CM}$	$0,0208 * x_{CM}$	$0,0481 * x_{CM}$

Principe du calcul de X_{CM} :

$$X_{CM} = \frac{\text{Somme des CRR du périmètre CT2 calculées aux conditions 2011 pour le trafic 2011 mesuré par les comptages}}{\text{Somme des CRR du périmètre CT2 calculées aux conditions 2011 pour le trafic 2012 mesuré par les validations}} \times T_{CT2} \times TMO_{CT2}$$

Où :

- * On désigne par « périmètre CT2 », l'ensemble des contrats de type 2 approuvés par le conseil du STIF au 31/12/2011 dont fait partie le contrat TRA.
- * Par « CRR calculées aux conditions de 2011 pour l'année N », on entend le montant obtenu en appliquant la formule de calcul indiquée au 3.1 du présent article avec les valeurs des prix voyageur et prix section indiquées au 3.2 du présent article aux données de trafic valides pour l'année N.
- * T_{CT2} est l'estimation de l'évolution prévue des contributions aux recettes reconstituées de trafic sur le périmètre CT2 ; T_{CT2} sera obtenu :
 - en considérant sur l'ensemble des contrats le pourcentage d'évolution des contributions aux recettes reconstituées (CRR) prévu de 2011 à 2012 ($Ev_{11\text{à}12}$) et de 2012 à 2013 ($Ev_{12\text{à}13}$) tels qu'indiqués dans les annexes E3 au 31/12/10 (pour les contrats approuvés par le conseil du STIF après le 31/12/10, on prendra en compte la version initiale de l'annexe E3) ;
 - en calculant la moyenne de $(1 + Ev_{11\text{à}12}) \times (1 + Ev_{12\text{à}13})$ pondérée par la valeur prévisionnelle des CRR pour 2011 telles qu'indiquées dans les annexes E3 au 31/12/10 (ou dans leur version initiale pour les contrats approuvés par le conseil du STIF après le 31/12/10) ;
 - T_{CT2} est égal à la racine carrée ($x^{0.5}$ ou \sqrt{x}) du résultat de la moyenne ainsi obtenue.
- * TMO_{CT2} est l'estimation de l'évolution des contributions aux recettes reconstituées de trafic sur le périmètre CT2 découlant de modifications de l'offre décidées en 2011 ; TMO_{CT2} sera obtenu :
 - en considérant la somme des contributions aux recettes reconstituées (CRR) prévues pour 2012 telles qu'indiquées dans les annexes E3 pour l'ensemble des contrats du périmètre CT2 au 31/12/10 (ou dans leur version initiale pour les contrats approuvés par le conseil du STIF après le 31/12/10), cette somme est notée $S_{2012}^{31/12/10}$;
 - en considérant la somme des contributions aux recettes reconstituées (CRR) prévues pour 2012 telles qu'indiquées dans les annexes E3 pour l'ensemble des contrats du périmètre CT2 au 31/12/11, cette somme est notée $S_{2012}^{31/12/11}$;
 - TMO_{CT2} est égal à $(S_{2012}^{31/12/11} / S_{2012}^{31/12/10})$.

La valeur de x_{CM} sera calculée et notifiée par le STIF aux entreprises avant le 28 février 2013.

3.4/ Correction des objectifs de recettes et de la contribution C11 de 2011 à 2016.

*** Coefficient de correction de la composante « recettes de trafic reconstituées » de l'objectif de recettes compte tenu du passage à des prix voyageur et prix section par catégorie de forfait.**

Les prix voyageur et prix section par catégorie de forfait (PNv et PNs, PIV et PIs, PSv et PSs) ont été établis en sorte que la transition de prix communs à tous les forfaits à des prix spécifiques par type de forfait n'induit pas d'évolution significative de la valorisation du trafic des forfaits sur l'ensemble des réseaux sous contrat de type 2. Toutefois, les poids respectifs des différentes catégories de forfaits varient d'un réseau à l'autre, voire d'une ligne à l'autre, cette transition peut donc aboutir à une discontinuité de la valeur des recettes reconstituées à l'échelle d'un réseau.

Un ajustement de l'objectif de recettes, tel que défini à l'article 48-3, est nécessaire pour qu'il y ait une discontinuité de l'objectif de recettes cohérente avec celle des recettes de trafic effectivement constatées. De manière cohérente, un ajustement de C11, la contribution couvrant les charges liées à l'exploitation définie à l'article 50-1, est également nécessaire.

Le coefficient correcteur Y_{3pv} , applicable à la composante « recettes de trafic reconstituées » de l'objectif de recettes prévue pour 2011 telle qu'indiquée à l'annexe E3 dans sa version en vigueur le 31/12/2011, est calculé sur la base de la formule suivante. :

$$Y_{3pv} = \frac{\sum_{i=1}^{i=M} \left\{ \begin{array}{l} [NVnp(i) \times [PNv + PNs \times sm(i)]] \times 10.8 \\ + [NVim(i) \times [PIV + PIs \times sm(i)]] \times 10.8 \\ + [NVfs(i) \times [PSv + PSs \times sm(i)]] \times 10.8 \end{array} \right\}}{\sum_{i=1}^{i=M} \left\{ [NVco(i) \times 11.1 + NVcis(i) \times 8.55] \times [Pv + Ps \times sm(i)] \right\}}$$

Où, considérant que le réseau comprend M lignes numérotées de 1 à M :

- sm(i), où i varie de 1 à M, est le sectionnement moyen affecté à la ligne i tel qu'indiqué à l'annexe E3.
- i variant de 1 à M, la valeur du mois type valide le 31/12/2011 sur la ligne i est notée
 - * NVco(i) pour les « comptages carte orange » (incluant les forfaits Navigo, Solidarité Transport, Gratuité Transport, ImagineR Etudiant et cartes de circulation police) ;
 - * NVcis(i) pour les forfaits ImagineR Scolaire ;
 - * NVnp(i) pour les forfaits Navigo et les cartes de circulation police ;
 - * NVim(i) pour les forfaits ImagineR (Scolaire et Etudiant) ;
 - * NVfs(i) pour les forfaits Solidarité Transport,

Les valeurs de NVnp(i), NVim(i) et NVfs(i) sont établies en considérant la manière dont se répartissent les données de validation recueillies pour la ligne i par type de

forfait et en répartissant dans les mêmes proportions la valeur de NVco(i) (donnée obtenue par les enquêtes de comptage),

Le cas échéant, si le mois type par catégorie de forfait ne peut être déterminé pour une ligne par retraitement des données de comptage, sera utilisée une estimation établie à partir des données de validation.

*** « Lissage » de l'évolution de la composante « recettes de trafic reconstituées » de l'objectif de recettes de 2013 à 2016.**

A partir de 2012, la mesure de la fréquentation se fera à partir des données de validation à un rythme annuel. Il convient, de manière cohérente, de corriger l'objectif de recettes de trafic de 2013 à 2016 en sorte que sa composante « contributions aux recettes reconstituées » (CRR) progresse annuellement et non sur un rythme bisannuel.

*** Formules de calcul modifiant l'objectif de recettes et la contribution C11 de 2011 à 2016.**

Les deux dispositions prévues dans les deux premiers points de la présente sous partie (point 3.4 de l'article 48-1), application du coefficient Y_{3PV} et « lissage » de l'évolution de la composante « recettes de trafic reconstituées » de l'objectif de recettes de 2013 à 2016, impliquent des modifications pour les années 2011 à 2016, dans les annexes E1, E3 et F4, de la composante « recettes de trafic reconstituées », de l'objectif de recettes, de l'objectif de recettes et de la contribution C11 couvrant les charges liées à l'exploitation. Ces modifications interviendront sur la version des annexes E1, E3 et F4 en vigueur au 31/12/2011.

Dans les formules de calcul détaillant la nature de ces modifications, seront utilisées les notations suivantes.

- $OCRR_{aaaa}^{31/12/11}$ est la valeur de la composante « recettes de trafic reconstituées » de l'objectif de recettes prévue pour l'année aaaa dans la version de l'annexe E3 en vigueur au 31/12/2011 avant application des dispositions de la présente sous partie ; $OCRR'_{aaaa}^{31/12/11}$ est la valeur de cette même variable après application des dispositions de la présente sous partie.
- $T_{aaaa}^{31/12/11}$ est l'évolution en % prévue de $OCRR_{aaaa}^{31/12/11}$ pour l'année aaaa par rapport à l'année précédente dans la version de l'annexe E3 en vigueur au 31/12/2011 avant application des dispositions de la présente sous partie ; $T'_{aaaa}^{31/12/11}$ est la valeur de cette même variable après application des dispositions de la présente sous partie.
- $OR_{aaaa}^{31/12/11}$ est la valeur de l'objectif de recettes prévue pour l'année aaaa dans la version de l'annexe E3 en vigueur au 31/12/2011 avant application des dispositions de la présente sous partie ; $OR'_{aaaa}^{31/12/11}$ est la valeur de cette même variable après application des dispositions de la présente sous partie.
- $C11_{aaaa}^{31/12/11}$ est la valeur de la contribution C11 prévue pour l'année aaaa dans la version de l'annexe F4 en vigueur au 31/12/2011 avant application des dispositions de la présente sous partie ; $C11'_{aaaa}^{31/12/11}$ est la valeur de cette même variable après application des dispositions de la présente sous partie.

$$T'_{2013}^{31/12/11} = T'_{2014}^{31/12/11} = \sqrt{(1 + T_{2013}^{31/12/11}) \times (1 + T_{2014}^{31/12/11})} - 1$$

$$T'_{2015}^{31/12/11} = T'_{2016}^{31/12/11} = \sqrt{(1 + T_{2015}^{31/12/11}) \times (1 + T_{2016}^{31/12/11})} - 1$$

$$\begin{aligned} \text{OCRR}'_{2011}{}^{31/12/11} &= \text{OCRR}_{2011}{}^{31/12/11} \times \mathbf{Y}_{3pv} \\ \text{OR}'_{2011}{}^{31/12/11} &= \text{OR}_{2011}{}^{31/12/11} + \text{OCRR}'_{2011}{}^{31/12/11} - \text{OCRR}_{2011}{}^{31/12/11} \\ \text{C11}'_{2011}{}^{31/12/11} &= \text{C11}_{2011}{}^{31/12/11} - \text{OCRR}'_{2011}{}^{31/12/11} + \text{OCRR}_{2011}{}^{31/12/11} \\ &*** \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{OCRR}'_{2012}{}^{31/12/11} &= \text{T}_{2012}{}^{31/12/11} \times \text{OCRR}'_{2011}{}^{31/12/11} \\ \text{OR}'_{2012}{}^{31/12/11} &= \text{OR}_{2012}{}^{31/12/11} + \text{OCRR}'_{2012}{}^{31/12/11} - \text{OCRR}_{2012}{}^{31/12/11} \\ \text{C11}'_{2012}{}^{31/12/11} &= \text{C11}_{2012}{}^{31/12/11} - \text{OCRR}'_{2012}{}^{31/12/11} + \text{OCRR}_{2012}{}^{31/12/11} \\ &*** \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{OCRR}'_{2013}{}^{31/12/11} &= \text{T}'_{2013}{}^{31/12/11} \times \text{OCRR}'_{2012}{}^{31/12/11} \\ \text{OR}'_{2013}{}^{31/12/11} &= \text{OR}_{2013}{}^{31/12/11} + \text{OCRR}'_{2013}{}^{31/12/11} - \text{OCRR}_{2013}{}^{31/12/11} \\ \text{C11}'_{2013}{}^{31/12/11} &= \text{C11}_{2013}{}^{31/12/11} - \text{OCRR}'_{2013}{}^{31/12/11} + \text{OCRR}_{2013}{}^{31/12/11} \\ &*** \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{OCRR}'_{2014}{}^{31/12/11} &= \text{T}'_{2014}{}^{31/12/11} \times \text{OCRR}'_{2013}{}^{31/12/11} \\ \text{OR}'_{2014}{}^{31/12/11} &= \text{OR}_{2014}{}^{31/12/11} + \text{OCRR}'_{2014}{}^{31/12/11} - \text{OCRR}_{2014}{}^{31/12/11} \\ \text{C11}'_{2014}{}^{31/12/11} &= \text{C11}_{2014}{}^{31/12/11} - \text{OCRR}'_{2014}{}^{31/12/11} + \text{OCRR}_{2014}{}^{31/12/11} \\ &*** \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{OCRR}'_{2015}{}^{31/12/11} &= \text{T}'_{2015}{}^{31/12/11} \times \text{OCRR}'_{2014}{}^{31/12/11} \\ \text{OR}'_{2015}{}^{31/12/11} &= \text{OR}_{2015}{}^{31/12/11} + \text{OCRR}'_{2015}{}^{31/12/11} - \text{OCRR}_{2015}{}^{31/12/11} \\ \text{C11}'_{2015}{}^{31/12/11} &= \text{C11}_{2015}{}^{31/12/11} - \text{OCRR}'_{2015}{}^{31/12/11} + \text{OCRR}_{2015}{}^{31/12/11} \\ &*** \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{OCRR}'_{2016}{}^{31/12/11} &= \text{T}'_{2016}{}^{31/12/11} \times \text{OCRR}'_{2015}{}^{31/12/11} \\ \text{OR}'_{2016}{}^{31/12/11} &= \text{OR}_{2016}{}^{31/12/11} + \text{OCRR}'_{2016}{}^{31/12/11} - \text{OCRR}_{2016}{}^{31/12/11} \\ \text{C11}'_{2016}{}^{31/12/11} &= \text{C11}_{2016}{}^{31/12/11} - \text{OCRR}'_{2016}{}^{31/12/11} + \text{OCRR}_{2016}{}^{31/12/11} \end{aligned}$$

»

Article 3 :

Le contenu de l'article 48-2 « Modifications des règles de calcul des recettes de trafic. » est supprimé et remplacé par la mention « Article abrogé ».

Article 4 :

L'article 51 « Principe général. » est ainsi modifié :

« 51 Principe général.

Les modifications significatives du service de référence (complément ou suppression) décidées par le STIF au cours du contrat dans les conditions prévues à l'article 10 donnent lieu à un ajustement des contributions du STIF. Cet ajustement est fondé sur la variation des coûts de production induits par la modification de l'offre de référence.

Le cas échéant, une évaluation forfaitaire de la variation de recettes de trafic attendue est établie conjointement par l'Entreprise et le STIF. Dans ce cas, à partir de 2012, les variations seront estimées en faisant l'hypothèse d'une variation uniforme des différentes catégories de forfaits (Navigo et cartes de circulation Police / ImagineR / forfaits Solidarité Transport).

Un avenant prend en compte les conséquences sur les contributions du STIF et sur les objectifs de recettes de trafic de ces modifications de l'offre de référence. L'avenant devra indiquer l'impact des modifications d'offre sur la maquette financière. »

Article 5 :

L'article 2 « Engagements de qualité sur la remontée des données de validation » de l'Annexe « C1 Données de validation et indicateurs de qualité associés » est ainsi modifié :

« Article 2 « Engagements de qualité sur la remontée des données de validation.

Indicateur 1 : complétude des lignes de bus remontant des données

L'indicateur 1, calculé quotidiennement pour chaque journée d'exploitation, hors vacances scolaires samedis, dimanches et jours fériés, est défini comme suit :

Ind1 = (nombre de lignes remontant des données de validation) / (nombre de lignes en circulation)

Cet indicateur est calculé à partir de l'ensemble des données de validation remontées pendant les 30 jours qui suivent une journée de validation.

Si $ind1 < 80\%$ la journée est jugée inacceptable.

Si $ind1 < 90\%$ la journée est jugée incomplète.

Dans les autres cas, la journée est jugée normale.

Lorsqu'une journée est jugée inacceptable, des justifications seront fournies au STIF par l'Entreprise, suite à quoi le STIF déterminera si la pénalité est due ou non. »

Article 6 :

L'article 21.3 « Pénalités liées à la qualité des données de validation transmises au STIF » est ainsi modifié :

« Article 21-3 « Pénalités liées à la qualité des données de validation transmises au STIF

La remontée des données de validation au STIF est assortie de pénalités appliquées dans le cas où le nombre de journées incomplètes ou inacceptables dans l'année est supérieur à 10.

Au delà de ce seuil :

- le montant unitaire par journée incomplète est de 1 000 euros HT, jusqu'à fin 2010, et 2 000 HT pour les années suivantes ;
- le montant unitaire par journée inacceptable est de 5 000 euros HT, jusqu'à fin 2010, et 10 000 euros HT pour les années suivantes.

Les pénalités supportées à ce titre sont plafonnées à 100 000 euro HT par an pour les deux premières années du contrat et à 200 000 euro HT par an pour les années suivantes.

Compte-tenu de leurs spécificités, les lignes 293-193-680, 293-193-683, 293-193-684, 293-193-686 et 293-193-690, seront exclues du calcul des journées incomplètes ou inacceptables »

Article 7 :

L'Annexe E2 « Evaluation du trafic par les comptages » est supprimée et remplacée par l'Annexe « E2 Evaluation du trafic par les données de validation et mesure du taux de validation. » annexée au présent avenant.

Article 8 :

L'article 21-4 « Prise en compte des données de validation dans les objectifs contractuels » est supprimé et remplacé par l'article suivant :

« Article 21-4 - Intéressement au taux de validation.

L'annexe « E2 Evaluation du trafic par les données de validation et mesure du taux de validation. » précise les modalités de détermination du taux de validation du réseau par année à partir de l'année 2012.

A compter de l'année 2013 est mis en œuvre un intéressement relatif au taux de validation.

- Le taux de validation cible pour l'année N (N varie de 2013 à 2016) est noté OT_N .
- Le taux de validation en 2012 est noté TV_{2012} .

Les taux de validation cible de 2013 à 2016 sont fixés selon le principe suivant :

Si $TV_{2012} < 0.85$

- alors

$OT_{2013} =$	$0,9125 \times TV_{2012} + 0,0744$
$OT_{2014} =$	$0,825 \times TV_{2012} + 0,1488$
$OT_{2015} =$	$0,7375 \times TV_{2012} + 0,2231$
$OT_{2016} =$	$0,65 \times TV_{2012} + 0,2975$

Si $TV_{2012} \geq 0.85$

- alors

$OT_{2013} =$	0,85
$OT_{2014} =$	0,85
$OT_{2015} =$	0,85
$OT_{2016} =$	0,85

Les taux de validation cibles sont calculés avec application de l'arrondi mathématique au 1/10 de %.

A partir de l'année 2013, la performance constatée en matière de validation (écart entre taux de validation réel et taux cible) est valorisée financièrement comme suit :

Notations :

TV_N : taux de validation du réseau sur l'année N.

OT_N : taux cible de validation du réseau pour l'année N.

PV_N : performance en matière de validation pour l'année N.

$CAHT_N$: coût annuel HT d'exploitation du réseau, indexé par l'indice K11 défini à l'article 58-1 pour l'année N.

* Cas 1 : $OT_N = 85\%$

Si $TV_N \geq 95\%$

alors $PV_N = 0.007 \times CAHT_N$

Si $0.95 > TV_N \geq 0,75$ alors $PV_N = [(TV_N - OT_N) / 0.1] \times 0.007 \times CAHT_N$
 Si $0,75 > TV_N$ alors $PV_N = - 0.007 \times CAHT_N$

*** Cas 2 : 85% > OT_N**

Si $TV_N \geq OT_N + 0.1$ alors $PV_N = 0.007 \times CAHT_N$
 Si $OT_N + 0.1 > TV_N \geq OT_N - 0.1$ alors $PV_N = [(TV_N - OT_N) / 0.1] \times 0.007 \times CAHT_N$
 Si $OT_N - 0.1 > TV_N$ alors $PV_N = - 0.007 \times CAHT_N$ »

Article 9 :

L'article 56 « Factures prévisionnelles » est remplacé par l'article suivant :

« Article 56 : Factures prévisionnelles

Sans objet »

Article 10 :

Les dispositions du présent avenant impliquent des modifications des annexes circonstanciées :

- Annexe E1 Compte financier prévisionnel ;
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic ;
- Annexe F4 Spécificités.

Dans la mesure où la valeur numérique de certaines variables utilisées dans les formules de calcul de ces dispositions n'est pas connue au moment de la signature de cet avenant, le STIF notifiera à l'Entreprise :

- avant le 28 février 2012, les annexes E1, E3 et F4 mises à jour conformément aux dispositions et formules de calcul prévues au 3.4 de l'article 48.1 tel que modifié par l'article 2 du présent avenant relatives à la composante « contribution des recettes reconstituées » de l'objectifs de recettes de trafic, à l'évolution de cette composante de 2012 à 2016 et à la contribution C11 ; ces annexes mises à jour annuleront et remplaceront les annexes E1, E3 et F4 à la date de la notification ;
- avant le 30 juin 2013, l'annexe F4 mise à jour conformément aux dispositions et formules de calcul prévues à l'article 21-4 tel que modifié par l'article 8 du présent avenant relatives à la détermination des taux cibles de validation de 2013 à 2016 ; cette annexe mise à jour annulera et remplacera l'annexe F4 à la date de la notification.

Article 11 :

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 01 janvier 2011 et le 31 décembre 2016.

Article 12 :

Toutes les clauses du contrat susvisé, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

SIGNATAIRES

Établie en 2 exemplaires originaux.

Fait à Paris, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
La Directrice générale

Pour l'Entreprise,

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0967
Séance du 7 décembre 2011



SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°3 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU URBAIN DE RAMBOUILLET

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0753 du 8 décembre 2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et l'entreprise Veolia Transport Rambouillet ;
- VU** la délibération n°2011/0617 du 6 juillet 2011 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et l'entreprise Veolia Transport Rambouillet ;
- VU** la délibération n°2011/0806 du 5 octobre 2011 approuvant l'avenant n°2 au contrat d'exploitation entre le STIF et l'entreprise Veolia Transport Rambouillet ;
- VU** le rapport n° 2011/0938 à 2011/0970 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 1^{er} décembre 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°3 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau urbain de Rambouillet joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec l'entreprise Veolia Transport Rambouillet.

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

A handwritten signature in red ink, appearing to be 'JPH', written over the printed name of the president.

Jean-Paul HUCHON



**AVENANT N°3
au
CONTRAT DE TYPE II
Urbain de Rambouillet - 002-029**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 6 juillet 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

VEOLIA TRANSPORT Etablissement de Rambouillet, SA au capital de 195 936 240 € inscrite au RCS de Nanterre (n° SIREN 383 607 090), dont le siège est situé au 169 avenue Georges Clémenceau, 92000 Nanterre, représentée par délégation par Nicolas VERWAERDE, en sa qualité de Directeur d'Etablissement

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau urbain de Rambouillet le 8 décembre 2010, ainsi que la convention partenariale.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenant n°1 voté le 6 juillet 2011, ayant pour objet le renforcement de l'offre sur les lignes 013-013-102 et 103
- avenant n°2 voté le 5 octobre 2011, ayant pour objet l'intégration dans l'offre contractuelle, pour l'année scolaire 2011-2012, des circuits scolaires intra-muros.

Afin de prendre en compte des évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent :

- recalage de l'offre contractuelle afin d'intégrer des modifications intervenues durant les négociations.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe F4 Spécificités du réseau

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 3 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

***Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,***
La Directrice générale

Sophie MOUGARD

Pour l'Entreprise,

Pour Veolia Transport Rambouillet,
Le Directeur

Nicolas VERWAERDE

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0968

Séance du 7 décembre 2011



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°2 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU Val de Seine

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

- Vu** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0755 du 08/12/2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société VEOLIA ;
- VU** la délibération n°2011/0073 du 09/02/2011 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société VEOLIA;
- VU** le rapport n° 2011/0938 à 2011/0970 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 1^{er} décembre 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 pour le Val de Seine joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société VEOLIA devenue VEOLIA TRANSDEV.

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

Jean-Paul HUCHON



**AVENANT N°2
au
CONTRAT DE TYPE II
Val de seine – 002 024**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 1^{er} juin 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

VEOLIA-TRANSDEV, société anonyme au capital de 293 072 240 €, inscrite au RCS de Nanterre 383 607 090 00024, dont le siège est situé Parc des fontaines, 169 avenue Georges Clemenceau 92735 Nanterre cedex, représentée par son Président, Monsieur Henri Proglia

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Val de seine le 08/12/2010

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenant n°1 voté le 09/02/2011, ayant pour objet la politique d'humanisation

Afin de prendre en compte plusieurs évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent :

- La modification du Plan pluriannuel d'investissement.

Leur date de mise en service est le : 01/01/2012

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe D2 Programme d'Investissement
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe D5 Etat du parc
- Tableau F4 subvention CT2

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 2 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise

Syndicat des transports d'Ile-de-France



**Délibération n° 2011/0969
Séance du 7 décembre 2011**

**SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°3 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
RESEAU Val d'Yerres**

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

- Vu** le code des transports (partie législative);
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Île-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs;
- VU** la délibération n°2011/0106 du 9 février 2011 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société S.T.R.A.V et la convention partenariale entre le STIF, la Communauté d'Agglomération du Val d'Yerres (CAVY) et la société S.T.R.A.V ;
- Vu** La délibération n° 2011/0808 du 5 octobre 2011, approuvant l'avenant N°2 au contrat d'exploitation entre le STIF et la STRAV;
- VU** le rapport n°2011/0938 à 2011/0970 ;
- VU** l'avis de la Commission de l'offre de transport du 1^{er} décembre 2011 et l'avis de la commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n° 3 au contrat d'exploitation de type 2 pour le Réseau Val d'Yerres joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société S.T.R.A.V.

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

Jean-Paul HUCHON

**AVENANT N°3
au
CONTRAT DE TYPE II
Val d'Yerres – 002 086**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 6 juillet 2011

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La S.T.R.A.V, société SAS au capital de 257 638 €, inscrite au RCS d'Evry (SIRET n° 956 200 323 00064), dont le siège est situé 19, Route Nationale, 91800 Brunoy, représentée, par son Directeur, Monsieur Romain Beteille

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Val d'Yerres le 9 Février 2011

Le conseil a ensuite validé le(s) avenant(s) suivant(s) au contrat:

- Avenant n° 1 voté le 9 février 2011, ayant pour objet la prévention et la sécurité dans le cadre de la politique de la ville.
- Avenant n° 2 voté le 5 octobre 2011 ayant pour objet 2 courses supplémentaires en heure de Pointe sur la ligne 045 045 012 desservant la gare de Boussy Saint Antoine.

Afin de prendre en compte les évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent la 3eme phase de restructuration du réseau du val d'Yerres (1 ere phase intervenue en 2008, 2 eme phase en 2010 et 3eme en 2012).

Cette 3eme phase consiste d'une part à

- harmoniser Le cadencement de la ligne 045 045 025 (Code public I) Yerres-Villecresnes en heure de pointe comme en heures creuses avc les autres lignes précédemment restructurées. (7mn en Heure de Pointe, en heure creuse).

D'autre part à

- Etendre l'amplitude du soir à la desserte du RER de 22h00 sur les lignes 045 045 007 (F), 045 045 009 (D) et 045 045 025 (I)

La date de mise en service est le: **05/03/2012**

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT:

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont:

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D2 programme d'investissement
- Annexe D5 Etat du parc
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Annexe F4bis Subventions véhicules

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 3 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise

Syndicat des transports d'Ile-de-France



**Délibération n° 2011/0970
Séance du 7 décembre 2011**

**SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
CONVENTION PARTENARIALE
RESEAU Val d'Yerres**

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

- Vu** le code des transports (partie législative);
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs;
- VU** la délibération n°2011/0106 du 9 février 2011 approuvant la convention partenariale entre le STIF, La Communauté d'Agglomération du Val d'Yerres (CAVY) et la société S.T.R.A.V ;
- VU** le rapport n°2011/0938 à 2011/0970 ;
- VU** l'avis de la Commission de l'offre de transport du 1^{er} décembre 2011; et l'avis de la commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'annuler la convention partenariale pour le réseau du Val d'Yerres passée au conseil du 9 février 2011 et de la remplacer par la convention partenariale annexée à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention partenariale et ses annexes avec la Communauté d'Agglomération du Val d'Yerres et avec la société S.T.R.A.V.

ARTICLE 3: la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON

**CONVENTION PARTENARIALE STIF / COLLECTIVITE(S) /
ENTREPRISE(S) DANS LE CADRE DE LA CONCLUSION DU CONTRAT
D'EXPLOITATION DE TYPE 2 DU RESEAU VAL D'YERRES**

La présente convention est établie entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif dont le siège social est situé au 39bis-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par sa Directrice Générale Mme **Sophie Mougard** autorisée à signer la présente par délibération du Conseil d'Administration en date du 7 décembre 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

Communauté d'Agglomération du Val d'Yerres (CAVY), Communauté d'Agglomération, 78 Route nationale 6 - 91 805 Brunoy cedex, représentée par son Président M. Nicolas Dupont-Aignan, autorisé à signer la présente par délibération en date du

Ci-après dénommée « la Collectivité »,

d'une seconde part,

La STRAV, S.T.R.A.V, société SAS au capital de 257 638 €, inscrite au RCS d'EVRY (n° SIRET 956 200 323 00064), dont le siège est situé 19 route Nationale 91800 BRUNOY, représentée par son Directeur, Monsieur Romain de MONTBEL.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une troisième part,

Le STIF, la Collectivité et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement par « les Parties ».

TITRE I - **Convention partenariale**

CHAPITRE I - Sommaire

TITRE I - Convention partenariale.....	2
CHAPITRE I - Sommaire	2
CHAPITRE II - Préambule	3
Article 1 - Objet de la convention.....	5
Article 2 - Durée.	5
Article 3 - Réseau / lignes entrant dans le champ d’application de la convention – offre de référence	5
Article 4 - Le comité de suivi	5
Article 5 - Modifications du service de référence et programmation de l’offre	6
Article 6 - Mise à disposition de biens par la collectivité	10
Article 7 - Association de la collectivité au fonctionnement du réseau.....	11
Article 8 - Communication.....	18
Article 9 - Recours à la procédure d’avenant.....	20
Article 10 - Engagements financiers des Parties.	21
Article 11 - Résiliation.....	22
Article 12 - Autres conventions	22
Article 13 - Règlement des litiges.....	23
TITRE II - Annexes	24

CHAPITRE II - Préambule

Les entreprises privées de transport d'Ile de France exploitent plus de 1 000 lignes régulières qui font l'objet d'une inscription au plan de transport régional ; ces lignes ont des vocations diverses :

- Certaines, complémentaires au réseau ferré, structurantes à l'échelle régionale, ont un caractère express avec un niveau de service normalisé et assuré par le STIF ;
- Certaines sont intégrées dans un réseau clairement identifiable, sur un bassin de transport, avec une identité visuelle particulière ;
- Certaines ne sont pas rattachables à un réseau mais ont également des fonctions de dessertes vers les gares et/ou les établissements scolaires et/ou les zones d'activité avec une participation d'une ou plusieurs collectivités ;
- Certaines ne sont pas rattachables à un réseau mais ont également des fonctions de dessertes vers les gares et/ou les établissements scolaires et/ou les zones d'activité sans cependant faire l'objet d'une intervention financière local.

L'Article 6 bis du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, fixe le cadre de référence entre le STIF et les entreprises privées de transports d'Ile-de-France.

Il prévoit que « des conventions pluriannuelles passées entre le STIF et les transporteurs autres que la RATP et la SNCF précisent la consistance et la qualité du service attendu des transporteurs ainsi que les conditions d'exploitation de leurs lignes ou de leurs réseaux. Elles fixent, en outre les contributions apportées par le STIF compte tenu des engagements tarifaires qui leur sont applicables ainsi que de la réalisation des objectifs de qualité du service assignés ».

Ce cadre contractuel avec les entreprises privées doit par ailleurs respecter les dispositions du décret n° 49-1473 du 14 novembre 1949 selon lequel les entreprises privées, comme les entreprises publiques, disposent d'autorisations unilatérales par ligne qui leur sont attribuées par le STIF.

Par délibération du 13 décembre 2006, le Conseil du STIF a défini une nouvelle architecture contractuelle qui vise notamment à renforcer son rôle d'autorité organisatrice en matière de définition de l'offre, du niveau de service, ainsi qu'en matière de performance des entreprises de transport et de transparence financière.

Cette architecture contractuelle en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2007 est encadrée par les dispositions d'un cahier des charges régional répondant aux caractéristiques suivantes :

- L'engagement d'une contractualisation sur une durée totale de 10 ans (du 1^{er} janvier 2007 au 31 décembre 2016) ;
- L'enchaînement, sur cette période, de deux contrats avec la même entreprise (sans mise en concurrence) :

➤ un 1^{er} contrat – dit « **contrat de type 1** » – d’une durée de 4 ans maximum, conclu avec chaque entreprise pour l’ensemble des lignes qu’elle exploite et constituant un contrat de transition, d’une part, en ce qu’il s’inscrit dans le prolongement des dispositions contractuelles de la précédente convention et, d’autre part, en ce qu’il comporte des avancées significatives vers un véritable contrat de service public car il permet en particulier de renforcer les engagements en matière d’offre réalisée, de mettre en œuvre un dispositif de suivi de qualité, d’intégrer la dimension communautaire, de mettre en place un reporting annuel exigeant sur les moyens nécessaires à l’exploitation, leurs coûts, les investissements et les résultats financiers.

➤ un 2nd contrat – dit « **contrat de type 2** » – d’une durée allant jusqu’au 31 décembre 2016, portant sur le périmètre d’un réseau (plusieurs contrats de type II peuvent être passés avec la même entreprise) : ce contrat présente toutes les caractéristiques d’un contrat de délégation de service public dans lequel les engagements de l’entreprise de transport sont individualisés et le calcul des contributions financières fondé sur les coûts de production propres à chaque réseau. Il sera conclu pour une durée minimale de 6 ans.

A l’échéance de la période de 10 ans, les nouveaux contrats de service public seront attribués conformément aux dispositions législatives, réglementaires et européennes alors applicables.

- L’association des collectivités territoriales concernées par les réseaux de transport dans la perspective de la conclusion des contrats d’exploitation de type 2.

La collectivité est un partenaire essentiel qui partage et renforce par son action historique les objectifs définis par le STIF. Elle entend, dans le cadre des compétences reconnues au STIF, continuer à participer activement à l’amélioration et au développement des transports publics sur l’ensemble de son territoire.

Dans cet objectif et parallèlement à la conclusion du Contrat d’exploitation de type 2 avec l’entreprise en charge de l’exploitation du réseau, le STIF et la Collectivité déterminent le rôle que cette dernière entend jouer dans le fonctionnement quotidien du réseau ainsi que les participations financières respectives.

La présente convention, qui n’a pas pour objet de déléguer tout ou partie des compétences du STIF à la collectivité, constitue en outre une opportunité de fixer le cadre des relations contractuelles qui pourront être reprises et enrichies dans l’éventualité où, à terme, la Collectivité serait désignée Autorité Organisatrice de Proximité.

Enfin, cette convention est étendue à l’entreprise en charge de l’exploitation du réseau afin de lui rendre opposable l’ensemble des dispositions de l’accord conclu entre le STIF et la Collectivité.

Les dispositions de la présente convention peuvent préciser celles du contrat d’exploitation de type 2 et l’emportent sur ces dernières en cas de divergence pour les articles relatifs au comité de suivi, à l’accessibilité et à la communication.

Ceci exposé, il est convenu entre les parties et arrêté ce qui suit.

Article 1 - Objet de la convention

La présente convention s'inscrit dans le cadre du Cahier des charges régional qui traduit les rôles respectifs :

- du STIF, Autorité organisatrice qui fixe, conformément à l'ordonnance n°59-157 du 7 janvier 1959, les relations à desservir, désigne les exploitants, définit les modalités techniques d'exécution ainsi que les conditions générales d'exploitation et de financement des services et veille à la cohérence des programmes d'investissement ;
- de la Collectivité qui souhaite accompagner la mise en œuvre du contrat d'exploitation de type 2 ;
- de l'Entreprise exploitant les lignes de transport public de voyageurs inscrites au plan de transport.

Cette convention a pour objet de définir les conditions dans lesquelles la Collectivité accompagne l'exécution du contrat d'exploitation de type 2 des lignes de transport public du réseau du val d'Yerres, desservant les communes de Boussy saint Antoine, Brunoy, Crosne, Epinay sous Sénart, Quincy sous Senart, Yerres, définies dans le contrat d'exploitation de type 2 n° 86 conclu avec l'Entreprise.

Article 2 - Durée.

La présente convention prend effet à compter de sa notification par le STIF à la dernière des parties, qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Elle est conclue pour la période comprise entre le X/X/2011 et le 31 décembre 2016.

Conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur, la présente convention ne pourra pas être renouvelée par tacite reconduction.

Article 3 - Réseau / lignes entrant dans le champ d'application de la convention – offre de référence

L'ensemble des lignes composant le périmètre de la convention partenariale sont définies à l'**Annexe B.1**

Article 4 - Le comité de suivi

Article 4-1 - Fonctionnement du comité de suivi

Pour accompagner la vie du réseau, les parties de la présente convention se réunissent au sein d'un comité de suivi. Ce comité est également celui prévu au contrat d'exploitation de type 2 conclu entre le STIF et l'Entreprise pour le réseau de transport.

Ce comité sera présidé par le STIF. La Collectivité assurera la vice-présidence. Il se réunit annuellement dans les locaux de la Collectivité.

Le Comité de suivi peut également se réunir de manière extraordinaire, à la demande expresse de l'une ou l'autre des parties. La partie demanderesse devra alors avancer les motifs justifiant la tenue d'une telle réunion.

Instance de concertation, le comité aura notamment pour mission de suivre l'exécution de la présente convention et du contrat d'exploitation de type 2 du réseau Val d'Yerres et de guider son évolution.

Article 4-2 - Organisation du comité de suivi

Les parties se concertent pour fixer ensemble la date à laquelle se tiendra la session annuelle du comité de suivi.

Un projet d'ordre du jour du Comité de Suivi est établi conjointement entre le STIF et les parties dans le cadre d'un rendez-vous préparatoire.

Chaque partie peut abonder l'ordre du jour de chaque réunion, sous réserve d'en avertir les autres parties au plus tard trois semaines avant la session du Comité de Suivi.

L'Entreprise transmet, un mois avant la réunion annuelle, les documents détaillés relatifs à l'exécution du service réalisé comportant notamment les éléments à caractère technique et financier qui figurent dans le rapport annuel transmis au STIF.

Au regard des informations confidentielles qui seront transmises, un engagement de confidentialité sera signé entre la Collectivité et l'Entreprise (étant précisé que le niveau de service, le coût global de celui-ci et la répartition des financements publics n'a pas un caractère confidentiel).

Les réunions donnent systématiquement lieu à la rédaction d'un compte-rendu validé par l'ensemble des parties. Le compte-rendu sera établi à tour de rôle par le STIF et la Collectivité qui détermine librement ses représentants.

Article 4-3 - Attributions

Le Comité de Suivi examine toutes les questions relatives à la programmation de l'offre ou des investissements et formule des avis sur des modifications potentielles de l'offre. Ces avis seront transmis, si nécessaire, aux assemblées délibérantes chargées de valider les modifications d'offres.

Le comité de suivi traite :

- De l'exécution du service réalisé par l'Entreprise et notamment du suivi de la qualité de service, de la lutte contre la fraude, des incidents d'insécurité, des plaintes des usagers... ;
- Des propositions d'évolution de l'offre de service dans les conditions de l'Article 5
- Des projets relatifs à la vie du réseau ;
- De l'accessibilité de l'ensemble des points d'arrêt situés sur le territoire de la collectivité ;
- Et de tout autre sujet à la demande d'une des parties.

Article 5 - Modifications du service de référence et programmation de l'offre

Conformément à l'article 1er de l'ordonnance du n° 59-151 du 7 janvier 1959, le STIF est chargé de l'organisation des transports publics de personnes en Ile de France, et à ce titre, il définit l'offre de transport et le niveau de la qualité de service. Il est donc doté du pouvoir de décision.

Néanmoins, chacune des parties à la présente convention peut être à l'initiative d'une modification de l'offre de référence.

Il existe deux types de modifications : les modifications temporaires et les modifications pérennes.

Article 5-1 - Modifications temporaires

Elles recouvrent le cas de travaux (inférieurs à un an) et perturbant de façon significative l'exploitation normale du service : déviation, ou exploitation en mode dégradé.

Les événements exceptionnels peuvent nécessiter des renforts d'offre ponctuels, afin de pouvoir assurer l'amplitude et la fréquence souhaitées à l'occasion d'une manifestation particulière pour une ou plusieurs lignes.

Par dérogation à la procédure approuvée par le conseil du STIF du 13 décembre 2006, ce type de modification ne requiert pas l'accord préalable du STIF, mais requiert l'accord préalable de la Collectivité dans le cadre de ses missions telles que définies à l'Article 7-1 -e ci-dessous.

L'Entreprise peut apporter des modifications temporaires à la consistance des services, sous les réserves suivantes : l'information de la Collectivité et de la clientèle doit être effectuée dans les meilleurs délais et au minimum 8 jours avant la modification, sauf situation imprévisible et/ou urgence.

En aucun cas, l'Entreprise ne peut diminuer l'offre de référence sans en avertir préalablement la Collectivité, dans un délai minimum de huit jours.

La Collectivité peut demander à l'Entreprise d'apporter des modifications temporaires à la consistance des services.

La Collectivité s'engage à constituer un relai efficace entre les communes membres et l'Entreprise, afin que celle-ci soit informée dans les meilleurs délais des perturbations sur la voirie et des manifestations éventuelles, ceci afin qu'elle prenne les mesures d'exploitation nécessaires et de lui permettre d'en informer efficacement la clientèle.

Dans le cas de travaux prévisibles sur voirie, la Collectivité s'engage à constituer un relai efficace entre les communes membres et l'Entreprise pour que les services techniques transmettent à l'Entreprise les arrêtés de circulation correspondants au moins 3 jours ouvrés avant le démarrage.

En cas de travaux importants se déroulant sur plusieurs semaines et impliquant une déviation conduisant à supprimer la desserte d'arrêt, la Collectivité s'engage à constituer un relai efficace entre les communes membres et l'Entreprise afin que celle-ci soit informée au moins 4 semaines avant le démarrage. L'itinéraire de déviation devra être validé par la Collectivité au moins 2 semaines avant le démarrage prévu des travaux.

Article 5-2 - Modifications temporaires sans incidence financière

En instantané, le cumul de ces modifications temporaires ne peut pas conduire à une réduction de l'offre annuelle de référence sur l'ensemble du réseau, exprimée en Kilomètres Commerciaux Contractuels (KCC), de plus de 2%.

Article 5-3 - Modifications temporaires avec incidence financière

Tout demandeur (partie ou non de la présente convention) assure la charge financière du renfort de l'offre de référence (amplitude, fréquence) qu'il sollicite.

Article 5-4 - Modifications pérennes

a. Modifications pérennes sans majoration de la participation du STIF ou de la collectivité

Par dérogation à la procédure approuvée par le conseil du STIF le 13 décembre 2006, des ajustements peuvent être effectués par l'Entreprise, sans décision préalable du STIF, mais avec accord préalable de la Collectivité dans le cadre de ses missions telles que définies à l'Article 7-1 -e ci-dessous.

Il s'agit essentiellement de la desserte de nouveaux arrêts, sous réserve de l'accord préalable du gestionnaire de voirie, d'une modification de l'amplitude, d'une modification mineure de fréquences, d'une modification mineure d'itinéraires, par exemple suite à des changements de sens de circulation...L'Entreprise a également la possibilité d'affecter des services d'une sous-ligne à une autre. Ces ajustements ne doivent pas dégrader le volume d'offre globalement contractualisé.

En instantané, la variation de l'offre de référence induite par ces ajustements ne peut conduire à une réduction de l'offre annuelle de référence sur l'ensemble du réseau, exprimée en kilomètres commerciaux contractuels (KCC) de plus de 2%.

Dans ce cadre, l'Entreprise devra nécessairement informer la Collectivité des variations d'offre qu'elle compte effectuer sur les lignes non conventionnées avec la Collectivité afin de s'entendre sur la répartition, des 2% de variation de l'offre applicables sur l'ensemble du réseau.

Au 31 décembre, le volume des kilomètres commerciaux contractuels (KCC) ne peut être dégradé par rapport au 31 décembre de l'année précédente, toutes choses restant égales par ailleurs.

L'Entreprise propose à l'accord du STIF, avant le 15 janvier de chaque année, les réajustements qui ont été effectués, pour chaque ligne modifiée, afin de remettre à jour le service de référence.

L'Entreprise fournira au STIF et à la collectivité au 15 janvier l'**Annexe A.1** qui synthétise l'ensemble des modifications de l'offre de référence qui ont été effectuées dans l'année.

Toutefois, ces ajustements font l'objet dans tous les cas d'un accord du STIF préalable à leur mise en œuvre, dès qu'elles ont une répercussion sur une ligne exploitée par un autre opérateur, ou par l'Entreprise mais dans le cadre d'un autre contrat avec le STIF.

Dans le cas de difficultés particulières survenues après la mise en place d'une adaptation, ou lors de l'examen annuel par le STIF de l'ensemble des modifications, le STIF peut demander à l'Entreprise la remise en place du service tel qu'il était exploité.

b. Modifications pérennes avec incidence financière

Conformément à la procédure d'instruction adoptée par la délibération du STIF du 13 décembre 2006, la Collectivité est consultée lors de l'instruction par le STIF des dossiers techniques de l'Entreprise.

Les propositions de modifications pérennes avec incidence financière sont présentées en comité de suivi, conformément aux dispositions prévues à l'article 4 ci-dessus. Il peut s'agir d'une augmentation ou le cas échéant d'une réduction de l'offre de référence.

Elles concernent notamment des renforts liés à la desserte de nouveaux quartiers, zones d'activité, établissements scolaires, ainsi que tout pôle générateur de trafic. Elles recouvrent des renforts d'amplitude, de fréquences en heures de pointe et en heures creuses. Elles peuvent s'inscrire dans le cadre d'une restructuration des services permettant de mieux prendre en compte les attentes des usagers.

S'agissant de nouveaux itinéraires, elles peuvent constituer un meilleur maillage des liaisons existantes du réseau.

Toute demande de modification substantielle fait l'objet de la part de l'Entreprise d'une étude globale préalable, intégrant les conditions de mise en œuvre des mesures envisagées et leurs conséquences économiques. Les conclusions de cette étude sont présentées au STIF et à la Collectivité dans le cadre d'une réunion spécifique ou à l'occasion de la réunion du Comité de suivi.

La prise en charge du STIF de ces modifications dans le cadre d'un cofinancement tient compte de différents critères dans le cadre de sa politique régionale garante de l'équité territoriale.

A cet égard, et sans caractère d'exhaustivité, on peut en citer plusieurs afin d'illustrer la façon dont les propositions sont examinées par le STIF afin de déterminer son niveau d'engagement financier :

- l'intégration de la proposition de modification dans le cadre de la mise en œuvre d'une politique régionale décidée par son conseil. On peut citer à cet égard, les renforts relatifs aux désenclavements des quartiers en politique de la ville ;
- le taux de charge de la ligne concernée, requérant un renfort de moyens et/ou de fréquences de façon à assurer l'exploitation dans des conditions adéquates de régularité et de sécurité ;
- le niveau de renforts déjà mis en œuvre sur le secteur ;
- le niveau de service et de fréquentation préexistants ;
- l'efficacité de l'Entreprise en particulier du niveau de la qualité de service assuré ;
- l'efficacité du réseau mesurée par différents indicateurs relatifs à l'évolution de la vitesse commerciale, de la fréquentation, du taux de réalisation du service ;
- l'estimation du niveau de trafic induit par la modification.

Qu'il finance ou non les moyens complémentaires d'exploitation nécessaires pour une modification de l'offre, le STIF, en application du contrat d'exploitation de type 2, finance (via les reconstitutions de trafic) l'usage supplémentaire induit.

Les critères d'appréciation de la Collectivité, sans caractère d'exhaustivité, pour un cofinancement des modifications du service de référence s'énoncent comme suit :

- Satisfaction de nouveaux besoins dûment identifiés : quartiers non desservis, surcharge pérenne de lignes existantes, etc.... ;
- Efficiency de la modification : rapport entre kilométrage, nombre de courses, moyens humains et besoins satisfaits.

Dans tous les cas, la Collectivité est libre de décider ou non d'accepter les modifications qui pourraient être proposées par l'Entreprise.

Article 6 - Mise à disposition de biens par la collectivité

Article 6-1 - Biens mis à disposition par la Collectivité

L'Entreprise utilise l'ensemble des biens, meubles et immeubles, et équipements d'exploitation mis à disposition par la Collectivité ou ses communes membres.

A la date d'effet de la présente convention, la Collectivité affecte gratuitement à l'exploitation du service les biens visés à l'0.

Un inventaire des ouvrages et biens d'exploitation désignés au premier alinéa du présent article est établi contradictoirement au plus tard à la date de la notification de la convention à compter de la date d'effet de la présente convention.

Cet inventaire est mis à jour par la Collectivité (qui le cas échéant synthétise l'inventaire des communes membres dans le cas où la mise à disposition émane de ces dernières) au fur et à mesure de la mise à disposition de biens nouveaux, et actualisé au 1er janvier de chaque exercice.

L'Entreprise est consultée par la Collectivité sur le programme des travaux à exécuter. Elle doit prendre toute disposition pour permettre la bonne exécution des études et des travaux, et de toute autre intervention nécessaire.

Les travaux ainsi entrepris le sont aux frais et risques de la Collectivité et sous son entière responsabilité. Ils sont exécutés dans les règles de l'art et dans le respect de toutes les réglementations en vigueur, de telle sorte que l'Entreprise ne puisse voir sa responsabilité mise en cause à leur égard.

L'Entreprise utilise les biens et équipements d'exploitation décrits à l'alinéa 1 dans l'état où ils se trouvent et qu'ils déclarent bien connaître, sans aucun recours contre la Collectivité pour quel que motif que ce soit. L'Entreprise reconnaît ne pas pouvoir exiger de travaux ou de réparations autres que ceux expressément mis à la charge de la Collectivité par la présente convention.

Article 6-2 - Entretien des biens meubles et immeubles mis à disposition par la Collectivité

L'Entreprise s'engage à assurer, eu égard à leur âge, leur état à la date d'effet de la présente convention et à leur destination, le bon entretien, incombant généralement à un locataire, des biens meubles, immeubles mis à sa disposition par la Collectivité, propriétaire ou par les communes membres.

L'Entreprise tient un journal de bord, par type d'équipement, des opérations d'entretien et de réparations réalisées. Ce document régulièrement mis à jour par les transporteurs est tenu à la disposition de la Collectivité.

Les travaux d'entretien et de réparations courantes comprennent :

- d'une part, toutes les opérations permettant d'assurer le maintien en état de fonctionnement des biens mobiliers et immobiliers jusqu'au moment où leur

vétusté et leur défaillance rend nécessaire des travaux de renouvellement, étant précisé que les grosses réparations au sens de l'article 606 du code civil incombent à la Collectivité pour les biens dont elle est propriétaire ;

- d'autre part les opérations de nettoyage des immeubles permettant de garantir l'hygiène et la propreté des installations et des abords de ces dernières.

L'Entreprise assure, en plus de ses obligations de maintenance :

- un maintien des matériels en conditions « standard » d'usage, de destination ou d'exploitation ;
- une gestion des stocks des pièces et composants qu'il pourrait constituer.

Article 6-3 - Retour des biens

Lorsque la convention expire par survenance du terme prévu, les biens propriété des Collectivités et affectés à l'exploitation sont restitués à cette dernière (ou à ses membres) en bon état d'entretien et de fonctionnement compte tenu de leur âge, de leur destination et de leur usage. La remise des biens fera l'objet d'un état des lieux contradictoire entre la Collectivité et les transporteurs. Un procès verbal contradictoire sera établi à cette occasion.

En cas de résiliation anticipée de la présente convention dans les conditions prévues à l'0 ci-dessous, la Collectivité et l'Entreprise concluent préalablement une convention de mise à disposition pour les biens nécessaire à l'exploitation du service.

Article 7 - Association de la collectivité au fonctionnement du réseau

Article 7-1 - Suivi du réseau

Pour garantir un suivi efficace du réseau, l'Entreprise transmet, chaque année, à la collectivité les documents remis au STIF dans le cadre de son rapport annuel.

a. Suivi de la qualité de service et de l'information des voyageurs

La collectivité peut contrôler à tout moment la réalisation par l'Entreprise des missions qui lui sont confiées en vertu de la présente Convention. Ainsi, la Collectivité peut, à tout moment et à ses frais, faire effectuer par des agents ou experts dûment mandatés des contrôles, qu'elle juge utiles en vue de s'assurer de la bonne exécution des services.

La Collectivité alertera le STIF en cas de manquements répétés ou de dégradation de la qualité de service. Réciproquement, le STIF avertira la Collectivité des résultats d'enquêtes ou de contrôles qu'il effectuera ou fera effectuer sur le réseau, objet de la présente convention.

Ce suivi est réalisé selon le système de qualité de service du STIF dans le cadre du contrat d'exploitation de type 2.

b. Suivi de l'usage

L'Entreprise transmet à la Collectivité les éléments relatifs à l'usage du réseau :

- Etat des lieux annuel et évolution de l'usage global du réseau (à partir de la prise d'effet du contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF et l'Entreprise) ;
- Usage par ligne.

L'Entreprise doit alerter le comité de suivi sur les graves problèmes de charges rencontrés.

c. Suivi de l'offre

L'Entreprise transmet à la collectivité les éléments relatifs à l'offre du réseau :

- Etat des lieux annuel évolution de l'offre (à partir du début du Contrat d'exploitation de Type 2);
- Offre par ligne;
- Offre non réalisée.

L'Entreprise alerte la Collectivité sur les points noirs de circulation et leurs conséquences ainsi que sur les besoins d'évolution de l'offre

d. Suivi des investissements de l'Entreprise

L'Entreprise transmet à la Collectivité les éléments relatifs aux investissements qu'elle communique au STIF, dans le cadre du contrat d'exploitation, notamment :

- Etat du parc de véhicules ;
- Programme d'investissement ;
- Etat des lieux et inventaire.
- Le bilan annuel de l'accessibilité

Lors des renouvellements de véhicules, la Collectivité sera consultée en Comité de suivi sur le choix du matériel. Cependant, l'avis de la Collectivité ne sera prit en compte que dans la mesure où cela ne modifie pas le plan de renouvellement des véhicules du contrat d'exploitation de type 2.

Pour toutes les demandes complémentaires ayant un impact financier, un avenant à la présente convention devra nécessairement être conclu entre les parties.

e. Rôle dans l'instruction des modifications d'offres.

Le STIF confie expressément à la Collectivité le soin d'instruire et de décider des modifications temporaires (Article 5-1 -) et des modifications pérennes sans majoration financière (Article 5-4 -a).

Article 7-2 - Relations avec les voyageurs

a. Traitement des réclamations

L'Entreprise traite les appels et plaintes par téléphone, courrier, courriel et tient un registre des réclamations. Elle s'engage à répondre aux plaintes et réclamations reçues par courrier dans un délai de deux semaines et dans un délai de 5 jours pour les réclamations par courriel et les appels téléphoniques.

Elle transmet à la Collectivité une synthèse récapitulative trimestrielle, ainsi qu'une synthèse annuelle plus élaborée et claire.

Cette synthèse annuelle des réclamations par lignes et par thèmes, puis par degré de pertinence (fondée/infondée, amenant un traitement, une réflexion ou juste lettre d'AR ou d'excuse...) met en évidence les dysfonctionnements et propose des pistes d'actions.

b. Comité local des transports

Un comité local des transports, prenant la suite du comité instauré par la Région Île-de-France, est institué.

Il vise à développer les échanges d'informations et la communication entre le STIF, la Collectivité, l'Entreprise, et les usagers. Il s'agit de présenter les informations sur la vie du réseau aux acteurs représentatifs de la vie locale, selon la volonté de concertation du STIF et de la Collectivité.

Ce comité est réuni chaque année par la Collectivité qui en assure la présidence. Il peut comprendre outre les représentants du STIF, de la Collectivité et de l'Entreprise, d'autres collectivités, des associations d'usagers des transports, des conseils de quartiers, des conseils des jeunes, des seniors, des parents d'élèves...

La composition du Comité local des transports est arrêtée conjointement par le STIF et la Collectivité et présentée préalablement à l'Entreprise. L'ordre du jour des thèmes présentés est défini entre le STIF et la Collectivité.

L'Entreprise sera invitée à y présenter un rapport synthétique du fonctionnement annuel du réseau.

c. Plan de transport adapté et information en cas de perturbation

Dans le cadre de la loi n°2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs, le STIF doit définir avec l'Entreprise les dessertes prioritaires en cas de perturbation (Plan de Transport Adapté).

La loi prévoit aussi que l'Entreprise de transport doit fournir une information fiable aux usagers au plus tard 24 heures avant le début de la perturbation (Plan d'Information des usagers).

Les modalités d'application des plans de transport adapté et d'information des usagers sont définies à l'article 29 du contrat d'exploitation type 2, à savoir : « *l'Entreprise s'engage à assurer 50% de l'offre de référence d'un jour normal sur l'ensemble de ces lignes. Selon le niveau de conflictualité, l'Entreprise met en place un plan de transport adapté, dont le niveau de service est de 50% de l'offre de référence pour l'ensemble de ces lignes.*

Le plan de transport adapté détermine l'amplitude et la fréquence des dessertes (...) En cas de grève entraînant des perturbations de plus d'une journée, l'Entreprise s'engage à proposer aux voyageurs des moyens de substitution, dans la mesure de la disponibilité de ces derniers ».

Les conditions de mise en œuvre de l'article 29 du contrat d'exploitation de type 2 susvisé figure en **0** de la présente convention.

L'Entreprise veille à transmettre dans les mêmes délais au STIF et à la Collectivité le plan de transport adapté et les documents prévus au plan d'information des usagers.

La Collectivité veille au respect du plan de transport adapté local et informe le STIF, lorsqu'elle le peut, de toute anomalie constatée dans l'application du contrat en cas de grève.

L'information devra être actualisée pour prendre en compte l'évolution de la perturbation.

Article 7-3 - Maîtrise d'ouvrage

a. Fluidité du réseau

La Collectivité s'engage à améliorer les conditions de circulation des bus sur les voies dont elle est gestionnaire, dans le cas où la compétence est détenue par les communes membres ou le Conseil Général, elle s'engage à relayer auprès de ces dernières la nécessité d'amélioration des conditions des bus, qui influent directement sur la vitesse commerciale et le coût du service.

b. Gestion des feux

La gestion des feux tricolores est assurée par la Collectivité ou ses communes membres, pour la voirie communale.

La gestion des feux situés sur les routes départementales se trouvant sur son territoire relève quant à elle du Conseil Général de l'Essonne.

c. Programmation d'aménagements de voiries

La collectivité s'engage à favoriser l'harmonisation des politiques de circulation et de stationnement sur son territoire pour maintenir et améliorer la vitesse commerciale des autobus et assurer la sécurité des usagers de la voirie. Dans le cas d'une compétence détenue en directe par les communes membres, la collectivité s'engage à relayer vers ces dernières la nécessité d'harmonisation des politiques de circulation et de stationnement.

Elle propose tous travaux d'aménagements routiers permettant d'améliorer la fluidité de la circulation des autobus sur le réseau. (le cas échéant, lorsqu'elle ne détient pas en directe la compétence, elle synthétise et coordonne la programmation des travaux d'aménagement routiers permettant d'améliorer la fluidité et la vitesse commerciale)

A titre d'exemple, les problématiques suivantes pourront être étudiées :

- l'impact du stationnement alterné,
- les voies bus,
- les priorités aux feux
- ...

A ce titre l'Entreprise, considérée comme partenaire de la Collectivité, pourra également formuler des propositions d'aménagements visant à l'amélioration de la fluidité de la circulation des bus, tout en prenant en compte la sécurité des autres usagers de la voirie.

Les gains de productivité résultant d'une amélioration des conditions de circulation des véhicules de l'entreprise peuvent être réinjectés dans l'offre ou permettre une accélération de la réalisation du Plan d'investissement.

d. Aménagements d'arrêts

La Collectivité pourra étudier, ou faire étudier par ses communes membres, l'installation de points d'arrêts supplémentaires sur proposition de l'Entreprise :

- l'Entreprise est associée à la définition de l'emplacement des arrêts et abris-voyageurs ;
- les abris-voyageurs disposent d'un support d'information (cadres) et d'une alimentation électrique, notamment aux fins d'en assurer l'éclairage ;
- les abris-voyageurs doivent pouvoir supporter des éléments d'information dynamique ou statique

L'Entreprise s'engage à mettre à jour l'information destinée aux voyageurs.

En cas de dégradation des poteaux ou de l'information, pour quelque motif que ce soit, l'Entreprise procède à une remise en état dans un délai maximum d'une semaine après constatation de la dégradation par le personnel de l'Entreprise ou de la Collectivité.

e. Etudes / Rôle d'expertise locale

Compte tenu de sa connaissance du fonctionnement et des besoins en matière de déplacements sur son territoire, la Collectivité peut, si elle le souhaite, prendre en charge la réalisation d'études d'adaptation de l'offre en matière de transports bus à l'échelon local.

Ces études permettent d'alimenter les réflexions du STIF sur la vie du réseau et sur la définition de ses relations avec son exploitant et de servir de support aux discussions entre le STIF et la Collectivité sur les évolutions d'offres ou créations d'offres nouvelles.

Le STIF s'engage parallèlement à transmettre à la Collectivité toute information sur le réseau permettant à la collectivité d'exercer sa mission d'expertise locale, et notamment, les rapports de comptages ainsi que les bases de données relatives à l'offre globale sur le réseau.

f. Autres coordinations

L'Entreprise peut être amenée à participer aux Conseils locaux de sécurité et de prévention de la délinquance (CLSPD), aux Contrats urbains de cohésion sociale (CUCS), ainsi qu'aux actions de prévention de l'insécurité...

L'Entreprise vise à assurer une bonne coordination avec les services des polices municipales, nationale, ferroviaire, et d'autres entreprises de transport public.

g. Gares routières

1. Entretien des espaces publics supports des gares routières

En leur qualité de propriétaire ou gestionnaire des espaces publics supports des gares routières, les communes membres ou le SIRU (pour les communes de Boussy-saint-Antoine et Quincy-sous-Sénart) prennent en charge la propreté et l'entretien de ces espaces. La Collectivité s'engage à constituer un relai efficace entre les communes membres, le SIRU et l'Entreprise en cas de problèmes sur les Gares routières.

2. Gestion des fonctions transports des gares routières

Dans le cadre des dispositions du Schéma Directeur des gares routières, et dans un souci d'harmonisation et de proximité du fonctionnement des services de transports présents sur ces équipements, le STIF et la Collectivité conviennent d'un commun accord que les

communes membres concernées (Yerres et Brunoy) ou le SIRU (pour les communes de Boussy-Saint-Antoine et Quincy-sous-Sénart) assurent la gestion des gares routières.

Article 7-4 - Accessibilité

a. Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA): études de mise en œuvre, travaux

Les lignes retenues au titre du SDA et devant faire l'objet d'une mise en accessibilité au plus tard au 10 février 2015 figurent en **Annexe B.4**.

Cette annexe mentionne, pour chacune de ces lignes, l'objectif de l'année de déclaration de mise en accessibilité.

L'échéancier proposé constitue un objectif fort pour la Collectivité, celle-ci ayant fait de la mise en accessibilité une priorité de ses actions.

Par ailleurs, la déclaration de mise en accessibilité reste conditionnée :

- Pour les lignes urbaines : la ligne peut être déclarée accessible si au moins 70 % des arrêts desservis ont une accessibilité confirmée par les services de la voirie des collectivités locales compétentes ou par les associations représentatives d'UFR ou par les commissions locales d'accessibilité.
- Pour les lignes interurbaines : la ligne peut être déclarée accessible dès lors que les points d'arrêts rendus accessibles concentrent au minimum 50 % du trafic en entrée et descente

Dans les deux cas, la présence sur ces lignes d'un parc de véhicules accessibles à 100 % constitue une condition nécessaire.

Il incombe à l'Entreprise d'enclencher la démarche de la déclaration de mise en accessibilité dès lors que toutes les conditions sont réunies (pourcentage suffisant de nombre de points d'arrêts rendus accessibles par la Collectivité et parc de véhicules circulant sur cette ligne totalement accessibles).

b. Remplissage et mise à jour de la base des points d'arrêt

Le service INFOMOBI se doit de fournir des indications parfaitement fiables aux personnes handicapées souhaitant effectuer un déplacement sur le réseau de bus en Ile de France. Pour cela, les informations relatives à l'accessibilité des points d'arrêts doivent être des plus rigoureuses et régulièrement mises à jour. Seule l'implication conjointe des collectivités et des entreprises sera à même de garantir la fiabilité des informations fournies. Cet article en précise les modalités.

La Collectivité en lien avec le transporteur s'engage à renseigner régulièrement l'état de l'accessibilité de l'ensemble des points d'arrêts des lignes de bus situés sur son territoire. Dans le cas où la Collectivité constitue un groupement de communes, elle s'engage alors à faire son affaire avec ses communes membres de la mise à jour de la base des points d'arrêt.

En début de convention, le STIF fournit à la Collectivité un recensement de l'ensemble des points d'arrêts situés sur son territoire de toutes les lignes inscrites au plan de

Transport d'Ile de France, qu'elles soient ou non visées par le contrat d'exploitation de type 2.

Présenté sous la forme d'un tableur normalisé, ce document constitue la « *base accessibilité des points d'arrêt* » qui sera communiquée aux collectivités dans les deux mois à compter de la prise d'effet de la présente convention.

Pour chacun des points d'arrêts identifiés présents sur les communes concernées, le tableur mentionnera (ce tableau sera établi avec le transporteur):

- les identifiants STIF et transporteurs garantissant notamment leur traçabilité ;
- les coordonnées géographiques (permettant une exploitation par un SIG);
- l'adresse dès lors qu'elle est connue;
- le nom de la commune et les lignes qui le desservent.

Dans un premier temps, le STIF fournira sur demande, un jeu de cartographies couvrant le territoire de la Collectivité sur lequel figureront les points d'arrêts sur des fonds permettant leur repérage, orthophotos, réseau routier avec noms de voies ou autres.

A moyen terme et pour faciliter l'ensemble de ce travail, le STIF engage la réalisation d'un accès extranet, accessible aux collectivités, donnant accès notamment à l'ensemble des cartographies des points d'arrêts et aux renseignements associés sur l'accessibilité.

De façon plus précise, il incombe à la Collectivité de:

- Compléter l'identification des points d'arrêts en renseignant les noms de voies, le côté pair ou impair de la voie, optionnellement l'adresse complète;
- Renseigner l'état d'accessibilité «Usagers en Fauteuil Roulant» (UFR) des points d'arrêt ainsi que la présence d'abris voyageurs dotés ou non d'un cadre d'information ; proposer éventuellement des modifications de localisation (coordonnées XY) des points en cas d'erreur.

Les réunions du comité de suivi seront l'occasion de faire un point d'étape de l'accessibilité des points d'arrêts, de partager l'information, d'effectuer les mises à jour et les corrections nécessaires.

Ainsi, au cours de la réunion annuelle du comité de suivi :

- La Collectivité présente un bilan de l'accessibilité de l'ensemble des points d'arrêts situés sur son territoire en s'appuyant notamment sur la « base accessibilité des points d'arrêts » ;
- L'Entreprise fournit les données relatives aux modifications intervenues pendant l'année écoulée sur le réseau et impactant les points d'arrêts ;
- Le STIF fait état des incohérences et différences entre les informations communiquées par la Collectivité et les informations renseignées par l'Entreprise via la base communautaire de l'offre théorique de transport.

Afin de permettre au STIF une comparaison avec les informations renseignées par l'Entreprise via la base communautaire, la Collectivité devra envoyer au STIF la base accessibilité des points d'arrêts, mise à jour, un mois avant la date de la réunion du comité de suivi.

Elle devra être envoyée par mail et sous forme de tableur conforme au format normalisé initial.

Une double mise à jour des données échangées lors de la réunion annuelle du comité de suivi est ensuite effectuée dans un délai de deux mois. La première porte sur la base

communautaire et est réalisée par l'entreprise ; la seconde porte sur la base accessibilité des points d'arrêts et est réalisée par la collectivité, elle est envoyée par la collectivité et par mail au STIF dans un délai de deux mois.

Un groupe de travail avec des représentants de Collectivités signataires de conventions partenariales pourra être créé afin de préciser les fonctionnalités attendues d'un outil de ce type.

Article 8 - Communication

Le terme communication doit être pris dans son sens le plus large et recouvrira tous les types d'actions en terme de communication (relations presse, actions commerciales, marketing et événementielles, achats d'espaces, dépliants, guides, plaquettes, mailings, site Internet, projets et chantiers, mise en services et inauguration, signalétique et habillage...), tous les publics (voyageurs, élus, institutionnels...).

Article 8-1 - Principes généraux – Politique Commune de Communication

La présente convention est l'occasion d'une valorisation de l'image du transport routier de personnes. La mise en œuvre par les parties d'une Politique Commune de Communication (PCC) concourt à cet objectif.

La PCC combine des principes définis à l'échelle régionale par le STIF et déclinés à l'échelle du réseau conjointement avec la Collectivité.

A l'occasion de la session annuelle du comité de suivi, la Collectivité et l'Entreprise proposent, dans le cadre d'un programme, les actions de communication pour l'année à venir et présentent le bilan des actions réalisées sur l'année écoulée.

Le programme définitif résulte d'un échange entre les parties à la présente convention. Il précise la maîtrise d'ouvrage et les principes de financement de chaque action.

Les parties peuvent également convenir de réunions ad hoc pour des actions de communication exceptionnelles.

Les actions de communication, l'habillage des véhicules affectés à l'offre de référence, la charte graphique du mobilier urbain accessoire au transport public de voyageurs tendent à valoriser tant l'image du STIF que celles de la Collectivité et de l'Entreprise.

Article 8-2 - Habillage des véhicules

Le voyageur francilien doit percevoir la cohérence et l'unité du système de transport. A ce titre, le rôle du STIF en tant qu'autorité organisatrice doit être clairement exprimé.

Par ailleurs, la contractualisation à l'échelle d'un bassin requiert l'identification d'un territoire particulier.

Le STIF demande à ce que l'ensemble des véhicules soient habillés selon les « Principes d'habillage du matériel roulant » approuvés lors du conseil du 8 avril 2009. Cet habillage permet la coexistence avec les marques de la collectivité et de l'entreprise.

La Collectivité et le STIF ont validé l'habillage des véhicules aux couleurs communes.

A terme, l'ensemble du matériel utilisé par l'Entreprise pour l'exécution du service de référence devra être habillé selon les principes définis par la charte du STIF et qui figurent en annexe B7.

Le matériel devra aussi être habillé localement selon les principes définis par le STIF et la Collectivité.

Les nouveaux habillages seront mis en place à partir d'avril 2011 sur tous les véhicules neufs quelle que soit leur capacité. Il est entendu entre les parties, que les véhicules de réserve porteront uniquement la livrée STIF, ceci afin de ne pas augmenter inutilement le nombre de véhicules de réserve.

La prise en charge financière de l'habillage de définit comme suit :

- Peinture vif argent 100% STIF
- Symbolique réseau + bloc marque STIF : 100% STIF
- Adhésifs transporteur + pose (selon la charte) : 100% transporteur
- Adhésifs collectivités + pose (selon la charte) : 50% Collectivité et 50% transporteur

Les coûts relevant du STIF doivent être clairement indiqués dans le devis du ou des bus transmis par le transporteur.

A réception, l'ensemble des véhicules reçus devront être photographiés 3/4 droit (avec la plaque d'immatriculation) et les photos devront être transmises au STIF à la direction de la Communication. Lors de la réception des premiers véhicules, l'agence désignée par le STIF devra se rendre au dépôt afin de valider ou non l'habillage proposé. En cas de refus, l'habillage devra être revu au frais du poseur et/ou de l'imprimeur des adhésifs.

L'entreprise et/ou la Collectivité feront valider par le STIF tout changement ou modification identitaire appliqué sur son réseau (logo, habillage réseau).

Article 8-3 - Supports et documents de communication voyageurs

Les dispositions suivantes sont retenues pour l'édition de tous documents de communication sur le réseau :

- L'Entreprise et la Collectivité s'engagent à indiquer sur tout support de communication et d'information voyageurs son lien avec le STIF par la présence du logo du STIF.
- Le logo de la Collectivité devra figurer sur tous supports papier (fiches horaires, plan) aussi gros (en surface) et aussi visible que celui de l'Entreprise et celui du STIF.
- La Collectivité créera un lien entre son site internet et celui de l'Entreprise et réciproquement sur le site de l'Entreprise un lien vers le site de la Collectivité sera activé.
- L'information des voyageurs est rapatriée dans le cadre info de l'abri voyageur, lorsque l'arrêt en est équipé. Ce cadre info abri voyageurs peut être mis en commun avec une autre entreprise, dans ce cas une entreprise est désignée comme gestionnaire principale de l'information, chaque entreprise restant responsable de la mise à jour de l'information de ses lignes.

- Une signalétique harmonisée est mise en œuvre par la Collectivité sur les abris voyageurs (bandeau indices de ligne). L'Entreprise fournit les indices de lignes à insérer et en informe le STIF

La Collectivité apporte toute information sur la vie du réseau dans les bulletins et autres supports de communication.

Elle s'engage à mettre en ligne sur le site internet le plan du réseau, les informations du réseau et un lien vers le site de l'Entreprise pour consulter les horaires.

L'Entreprise s'engage à contrôler et assurer le maintien opérationnel du système d'information dynamique.

L'Entreprise s'engage à mettre à jour sans délai l'information destinée aux voyageurs dans les bus, dans les abris et sur les sites internet.

Tous les documents d'information du réseau, ainsi que toute opération de communication à l'initiative de l'Entreprise, doivent être soumis à l'accord préalable du STIF et de la Collectivité.

Article 8-4 - Marques

Les marques ayant fait l'objet d'un dépôt par le STIF auprès de l'INPI sont la propriété du STIF, qu'il s'agisse de marques verbales ou semi-figuratives (logos). Pour toute autorisation d'utilisation des marques actuelles du STIF l'entreprise doit impérativement prendre contact par courrier avec la Direction de la Communication du STIF.

Les nouvelles marques verbales ou semi-figuratives (logos) ayant pour vocation de constituer la dénomination d'un titre de transport, ou le titre de transport lui-même, ou d'un service de transport décidé par le STIF sont déposées par les services du STIF auprès de l'INPI en son seul nom.

Les nouvelles dénominations de réseaux doivent être déposées par la collectivité, en copropriété avec le STIF.

La Collectivité s'engage à assurer le dépôt auprès de l'INPI, le renouvellement, la surveillance de la marque verbale et/ou semi figurative (logos) ainsi que tous les frais y afférant.

Un règlement de copropriété proposé par le STIF sera signé entre les parties.

La propriété des dénominations de réseaux actuels détenus par l'Entreprise ainsi que leur représentation visuelle doivent être cédées au STIF et à la Collectivité Locale, afin que ces derniers en soit seuls propriétaires.

Article 9 - Recours à la procédure d'avenant

Article 9-1 - Cas général

La présente convention et ses Annexes autres que celle listée à l'Article 9-2 - peuvent être modifiées, notamment pour prendre en compte les modifications du service de référence mentionnées à l'Article 4-1 -, par voie d'avenant écrit et signé par les personnes dûment habilitées à cet effet par chaque partie.

Article 9-2 - Cas particuliers

Les Annexes susceptibles d'être modifiées par simple accord entre les parties, sans qu'il soit nécessaire de passer un avenant à la présente convention sont :

- Annexe B.2 : Service de référence. Cette annexe sera modifiée par simple courrier uniquement dans le cas où la participation financière de la collectivité n'a pas subi d'évolution.
- Annexe B.4 : SDA
- 0 : liste des biens mis à disposition par la Collectivité
- Annexe B.7 : Livrée des véhicules

Ces modifications sont notifiées par courrier simple aux Parties.

Article 10 - Engagements financiers des Parties.

Article 10-1 - Principes généraux

Le Contrat d'exploitation de type 2 est constitué d'un service de référence arrêté entre le STIF et l'Entreprise qui est décrit en **0** à la présente convention.

Les principes de la rémunération de ce service de référence sont destinés à :

- Couvrir l'ensemble des charges de service public imposées par le STIF ;
- Couvrir l'ensemble des compléments de service financés par la Collectivité conformément à l'article 9 du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, modifié par l'article 22-I du décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France;
- Prévoir, conformément aux dispositions du Règlement européen n°1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par Route, un bénéfice raisonnable pour l'Entreprise.

Le coût total du service de référence est fixé annuellement à :

(k€ constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	8 528	8 802	8 828	8 832	8 864	8 902

Article 10-2 - Engagements financiers du STIF

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, le STIF versera à l'Entreprise, hors recettes annexes directement perçues par l'entreprise une contribution financière annuelle fixée à :

(k€ constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contributions financières	7 090	7 349	7 361	7 352	7 362	7 406

Pour la première année d'exploitation, le montant de la contribution est calculé selon la règle du prorata temporis.

Article 10-3 - Engagements financiers de la Collectivité

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, la Collectivité versera à l'Entreprise une participation financière forfaitaire annuelle d'un montant de 700 000€ HT.

En année pleine, cette participation est payable par avance chaque mois (la date d'exigibilité de la facture étant le 1er jour du mois). Elle sera indexée chaque année selon la formule prévue à l'0 de la présente convention.

Elle est indexée chaque année par application de la formule décrite à l'annexe B.5 précitée de la présente convention, en prenant en compte l'évolution des indices arrêtés à la fin du mois de septembre de l'année « $n - 1$ ».

Pour la première année d'exploitation, le montant de la participation est calculé selon la règle du prorata temporis.

Article 10-4 - coordination avec le réseau du Val de Marne et la ligne «B»

Le réseau du Val d'Yerres et celui du Val de Marne présentent un certain nombre de lignes impactant les deux territoires, en particuliers, la ligne B, ligne structurante du réseau du Val de Marne reliant Yerres (quartier de l'Abbaye) à Villeneuve Saint Georges (gare) et à Créteil (l'Echat).

La restructuration de la ligne B, en 2012, consiste en un accroissement de l'offre en heure creuse et le samedi, ainsi que le bouclage de la ligne B sur la gare de Brunoy, le dimanche. Ce projet sera présenté au conseil du STIF du premier trimestre 2012 en même temps que le projet Quincy Bus (sous réserve de conformité de l'évaluation du transporteur) et parachèvera le dimensionnement de l'offre sur le territoire du Val d'Yerres à la signature de la présente convention, à laquelle il est conditionné.

Article 11 - Résiliation

Une résiliation anticipée de la présente convention pourra être demandée par les parties, à tout moment et pour quelque motif que ce soit.

Dans l'éventualité où l'une des parties souhaiterait demander cette résiliation, elle aurait à le faire, par lettre recommandée avec accusé de réception, six mois avant que ne prenne effectivement effet cette résiliation. Aucune autre formalité n'étant requise pour la rendre effective.

La résiliation de la convention peut conduire le STIF à procéder dans le contrat d'exploitation de type 2 à un ajustement du service de référence.

Article 12 - Autres conventions

Il est expressément convenu entre les parties que la présente convention vaut résiliation d'un commun accord et sans indemnités de la convention existant préalablement entre la Collectivité et l'Entreprise (convention d'exploitation du 21/05/2007) et intègre les dispositions qui devaient figurer dans la convention en cours de négociation entre la Collectivité et l'Entreprise.

Article 13 - Règlement des litiges

En cas de litige né de l'interprétation ou de l'exécution de la présente Convention, les parties pourront mettre en œuvre, sans que ce soit un préalable obligatoire à toute contestation juridictionnelle, une procédure de conciliation selon les modalités suivantes :

1. La mise en œuvre de la procédure est décidée par l'une ou l'autre partie par l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé réception.
2. Chaque partie désigne une personne qualifiée dans les 10 jours qui suivent la réception du courrier
3. Les personnes qualifiées remettent leurs conclusions aux parties sous 10 jours,
4. La consultation des personnes qualifiées constitue un avis qui ne s'impose pas aux parties.

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

TITRE II - **Annexes**

Annexe B.1 Liste des lignes composant le périmètre de la convention partenariale

Annexe B2 Service de référence

Annexe B3 Plan de Transport Adapté

Annexe B4 Schéma Directeur d'Accessibilité

Annexe B5 Formule d'indexation de la participation de (s) la Collectivité(s)

Annexe B6 Biens mis à disposition par la(es) Collectivité(s)

Annexe B7 Livrée des véhicules

SIGNATAIRES

Établie en exemplaires originaux.

Fait à Paris, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
La Directrice générale

Pour l'Entreprise,
Le Directeur

Sophie MOUGARD

Romain de MONTBEL

La Collectivité,
Le Président

Nicolas DUPONT-AIGNAN

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2011/0891

Du 7 décembre 2011



AVENANT A LA CONVENTION RELATIVE AUX CARTES DE CIRCULATION POLICE

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile de France ;
- VU** le rapport n° 2011/0891 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011 ;

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : le projet d'avenant à la convention entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France, le ministère de l'Intérieur, la RATP, la SNCF et OPTILE, relative aux cartes de circulation police est approuvé, et la directrice générale est autorisée à le signer.

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

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

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JP Huchon', written over the printed name 'Jean-Paul HUCHON'.

AVENANT

A LA CONVENTION RELATIVE AUX CARTES DE CIRCULATION POLICE

Le présent avenant est établi entre :

le ministère de l'Intérieur, de l'Outre-mer, des Collectivités territoriales et de l'Immigration désigné ci-après par « le ministère de l'Intérieur » représenté par M. Frédéric PECHENARD, directeur général de la Police nationale ;

les Transporteurs :

la Régie autonome des transports parisiens, inscrite au registre du commerce et des sociétés de Paris sous le n° RCS B775 663 438 dont le siège est à Paris 12^e, 54 quai de la Rapée, désignée ci-après « la RATP » et représentée par Madame Patricia Delon, directrice commerciale ;

la Société nationale des chemins de fer français, inscrite au registre du commerce et des sociétés de Paris sous le n° RCS Paris B 552 049 447 dont le siège est à PARIS (14^{ème}), 34 avenue du Commandant Mouchotte, 75699 Paris Cedex 14, désignée ci-après « la SNCF » et représentée par Monsieur Bertrand GOSELIN, directeur des services de la Direction Transilien Ile de France ;

l'Organisation professionnelle des transports en Ile-de-France, association loi de 1901, n° de SIRET 435 403 472 00010, ayant son siège à Paris 75014, 12 Villa de Lourcine, désignée ci-après « OPTILE » et représentée par Monsieur Daniel MEYER, administrateur général ;

et

le syndicat des transports d'Ile-de-France, établissement public administratif régi par le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 dont le siège est à Paris 9^e, 39/41 rue de Chateaudun, désigné ci-après « le STIF » et représenté par Madame Sophie MOUGARD, directrice générale, en vertu de la délibération du conseil du syndicat n° ... du ;

PREAMBULE

La convention entre le ministère de l'Intérieur, la RATP, la SNCF, OPTILE et le STIF, approuvée par le conseil d'administration du STIF le 9 juillet 2008, fixant les conditions de délivrance et de paiement de la carte de circulation délivrée aux personnels des services actifs de la Police nationale arrive, en principe, à échéance, le 31 décembre 2011.

Le ministère de l'Intérieur souhaite étudier de manière précise avec le STIF les pratiques de déplacement en transports collectifs des agents utilisant la carte de circulation pour ajuster, le cas échéant, les principes définissant le prix de cession du titre.

Afin de disposer du temps nécessaire pour mener une telle étude dans des conditions satisfaisantes, l'objet de cet avenant est d'en prolonger la durée d'un an.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1^{er} :

La convention est prolongée jusqu'au 31 décembre 2012 inclus, dans les conditions suivantes.

Article 2 :

Dans l'ensemble de la convention le terme « Carte Orange » est remplacé par le terme « Navigo ».

Article 3 :

Les dispositions de la convention non modifiées et non contraires à celles du présent avenant restent inchangées.

Article 4 :

Le présent avenant entre en vigueur le 1^{er} janvier 2012.

Fait à Paris en 5 exemplaires, le

Pour le Ministère de l'Intérieur,
de l'Outre-mer et des
Collectivités Territoriales,
Frédéric PECHENARD

Pour OPTILE
L'Administrateur Général,
Daniel MEYER

Pour la RATP
La Directrice Commerciale
Patricia DELON

Pour la SNCF
Le Directeur des services Transilien,
Bertrand GOSSELIN

Pour le STIF,
La Directrice Générale,
Sophie MOUGARD

Délibération n°2011/0893

Séance du 7 décembre 2011



**HAUSSE DES TARIFS DES FORFAITS IMAGINE R
POUR L'ANNEE 2012/2013**

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile de France ;
- VU** le rapport n°2011/0893 et 2011/0894 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011 ;

CONSIDERANT la nécessité pour les collectivités intervenant comme tiers payants de connaître de manière suffisamment anticipée les tarifs des forfaits Imagine R pour la prise en compte des aides accordées dans la préparation de leur budget ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : à compter de l'année scolaire 2012/2013, la décision de revalorisation des tarifs des forfaits Imagine R pour l'année scolaire N/N+1 sera prise avant le 31 décembre N-1.

ARTICLE 2 : les prix des forfaits Imagine R pour l'année 2012-2013 sont augmentés de 2,5%.

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JPH'.

Jean-Paul HUCHON

DELIBERATION n° 2011/0894

Du 7 décembre 2011

RELATIVE AU FINANCEMENT DES FORFAITS IMAGINE R



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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile de France ;
- VU** la décision du conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile de France du 18 juin 1998 portant création d'abonnements destinés aux collégiens lycéens, et apprentis en formation par alternance ;
- VU** la décision du conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile de France du 18 juin 1998 portant création d'abonnements destinés aux étudiants ;
- VU** la décision du conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile de France du 20 juin 2000 relative à l'extension du dézonage des cartes Imagine R ;
- VU** la décision du conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile de France du 11 juin 2004 relative à l'extension du dézonage des cartes Imagine R et Transition à la période comprise entre le 1^{er} juillet et le 31 août ;
- VU** le rapport n° 2011/0893 et 2011/0894 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011 ;

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : la convention relative à la participation de la Région Ile de France au financement du dispositif Imagine R est approuvée, et la directrice générale est autorisée à la signer.

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

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'JP HUCHON'.

Jean-Paul HUCHON

CONVENTION

ENTRE

LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

ET

LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE

relative au financement des abonnements annuels aux transport collectifs, destinés aux jeunes, appelés « Imagine R »

pour les années 2012, 2013 et 2014

(campagnes scolaires 2011-2012, 2012-2013, et 2013-2014).

Vu l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne et notamment son article 1^{er},

Vu le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne,

Vu les décisions du Conseil d'Administration du Syndicat des Transports Parisiens en date du 18 juin 1998 et du 20 juin 2000, et du Syndicat des Transports d'Ile-de-France en date du 18 juin 2004, créant la carte d'abonnement annuel destinée aux collégiens, lycéens, apprentis en formation par alternance et étudiants, dite Imagine R, et étendant sa validité à toute la Région d'Ile-de-France durant les samedis, dimanches et jours fériés, ainsi que pendant les petites vacances scolaires et la période du 1^{er} juillet au 31 août,

Vu la délibération n° CP du 2012 de la Commission Permanente du Conseil Régional d'Ile-de-France,

ENTRE

- Le Conseil Régional d'Ile-de-France, désigné ci-après « la Région », et représenté par Monsieur Jean-Paul HUCHON, Président,

d'une part,

ET

- Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, désigné ci-après « le STIF », et représenté par Madame Sophie MOUGARD, Directrice Générale du STIF, en vertu de la délibération du Conseil du STIF n°2011/0893 du 7 décembre 2011,

d'autre part,

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT

Projet

PREAMBULE

Le STIF a créé en juin 1998 les abonnements annuels appelés Imagine R Scolaire et Imagine R Etudiant destinés aux jeunes franciliens de moins de 26 ans scolarisés. Les conditions générales d'abonnement sont sous la responsabilité du STIF.

La vocation des abonnements Imagine R, grâce à un titre de transport peu coûteux et d'usage simple, est d'inciter les jeunes voyageurs à utiliser régulièrement les transports collectifs aussi bien pour leurs déplacements obligés résidence - lieu de formation que pour leurs déplacements de loisirs.

A l'instar des forfaits Navigo, les abonnements Imagine R sont des forfaits utilisables dans les zones de validité choisies par l'abonné. Ils offrent, de surcroît, un avantage supplémentaire appelé « dézouage », c'est à dire le droit à circuler librement sur l'ensemble de la région pendant les week-ends, les jours fériés, les petites vacances scolaires et les mois de juillet et août.

ARTICLE 1er : OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de fixer les conditions dans lesquelles la Région participe au financement du dispositif Imagine R pour les années 2012, 2013 et 2014 (correspondant respectivement aux années scolaires 2011-2012, 2012-2013 et 2013-2014).

La subvention de la Région vise plus précisément à contribuer au financement des coûts :

- découlant du transfert de la clientèle des étudiants de la carte Orange vers l'abonnement Imagine R ;
- résultant du dézouage.

ARTICLE 2 : CONTRIBUTION DE LA REGION

La subvention de la Région est égale à un forfait de référence actualisé en fonction des hausses tarifaires.

Le forfait de référence est de 52 280 000 €, aux conditions économiques de janvier 2012.

Pour l'année N, la valeur actualisée de la subvention est calculée comme suit, avec arrondi mathématique au millier d'euros :

Valeur de la subvention pour l'année N

=

52 280 000 €.

X

[1+ cumul des taux des hausses tarifaires des abonnements Imagine«R» advenues entre le 01/01/2012 et le 1^{er} janvier de l'année N]

ARTICLE 3 : MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION DE LA REGION

Pour chacune des 3 années couvertes par cette convention, le STIF transmet à la Région, au plus tard le 31 octobre de l'année N, un titre de recettes au titre de sa contribution pour l'année N auquel est joint un état au 28 février de l'année N des ventes de forfaits ImagineR Scolaire et ImagineR Etudiant détaillant la répartition des titres par zone-zone et par département.

Projet

A réception du titre de recettes, le paiement du par la Région au STIF sera effectué dans un délai de 45 jours calendaires.

La contribution régionale sera versée sur le compte établi au nom du Syndicat des Transports d'Ile-de-France, ouvert à la Recette Générale des Finances 94, rue Réaumur, 75002 PARIS, compte TPPARIS RGF n° 10071 75000 00001005079 clé 72.

La dépense correspondante sera imputée sur le chapitre budgétaire : 938 « Transports », code fonctionnel : 810 « Services communs », programme HP 810 – 020 : « Actions spécifiques en matière de tarification », du budget de la Région Ile-de-France.

ARTICLE 4 : CONTROLE ET RESTITUTION EVENTUELLE DE L'AIDE REGIONALE

Le STIF s'engage à faire ressortir directement dans ses écritures la comptabilité propre à l'opération faisant l'objet de la présente convention.

Le STIF s'engage à faciliter le contrôle sur pièces et sur place par la Région ou par toute personne habilitée à cet effet de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

En particulier, les documents justifiant de la délivrance des cartes peuvent, à sa demande, être communiqués à la Région.

En cas d'inexécution ou d'utilisation des fonds non conforme à leur objet, les sommes accordées sont restituées.

ARTICLE 5 : ENTREE EN VIGUEUR DE LA PRESENTE CONVENTION, DUREE

La présente convention entre en vigueur à compter de la date de sa notification par le dernier signataire avec accusé de réception à l'autre partie. Elle est conclue pour les années 2012, 2013 et 2014.

Elle s'achève le 31/12/2014.

ARTICLE 7 : LITIGES

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

Fait à PARIS,
en deux exemplaires originaux dont un sera remis à chaque signataire.

Le...

Pour le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France,
La Directrice Générale

Sophie MOUGARD

Le...

Le Président du Conseil Régional
d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

**Décision n° 2011/0895
Séance du 7 décembre 2011**



Relative au prix de cession des cartes Améthyste Gratuité, des cartes Améthyste ½ Tarif et des cartes Rubis.

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en-Ile de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France ;
- VU** la décision du conseil du STIF du 6 juillet 1989 relative à la carte Améthyste Gratuité ;
- VU** la décision du conseil du STIF du 6 juillet 1989 relative à la carte Améthyste ½ Tarif ;
- VU** la décision du conseil du STIF du 25 juillet 1995 relative à la carte Rubis ;
- VU** la décision 2010/0708 du conseil du STIF du 8 décembre 2010 relative au prix de cession des cartes Améthyste ;
- VU** la décision 2010/0709 du conseil du STIF du 8 décembre 2010 relative au prix de cession des cartes Améthyste ½ Tarif ;
- VU** la décision 2010/0710 du conseil du STIF du 8 décembre 2010 relative au prix de cession des cartes Rubis ;
- VU** le rapport n° 2011/0895 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011,

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : Par dérogation aux décisions du STIF du 6 juillet 1989 et du 25 juillet 1995 susvisées et aux dispositions des conventions passées en leur application, est reportée la prise d'effet des prix de cession fixés aux conditions économiques du 1^{er} juillet 2010 par les décisions du STIF du 8 décembre 2010 susvisées,

- des cartes « Améthyste Gratuité » délivrées par les départements de Seine-et-Marne, des Yvelines, de l'Essonne, des Hauts-de-Seine, de Seine-Saint-Denis, du Val de Marne et du Val d'Oise,
- des cartes « Améthyste ½ Tarif » délivrées par les départements de Seine-et-Marne, des Yvelines, de l'Essonne et du Val d'Oise,
- des cartes « Rubis » délivrées par les départements de Seine-et-Marne, des Yvelines, de l'Essonne, du Val de Marne et du Val d'Oise.

Conformément à la convention susvisée, ces prix seront revalorisés des effets des hausses tarifaires.

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

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

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'JP HUCHON', written over the printed name.

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0896

Séance du 07 décembre 2011

MARCHE 2011-60



ASSISTANCE AU RECRUTEMENT

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

- VU** le Code des transports notamment ses articles L 1241-1 à L 1241-20 ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics notamment ses articles 30 à 77 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 16 novembre 2011 attribuant le marché pour le lot 1 au cabinet MERCURI URVAL, pour le lot 2 au cabinet RH PARTNERS, pour le lot 3 au cabinet ANVEOL ;
- VU** le rapport n° 2011/0896 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer le marché 2011-60 :

- pour le lot 1 au cabinet MERCURI URVAL pour le montant estimatif de 103 500 € HT par an,
- pour le lot 2 au cabinet RH PARTNERS pour un montant estimatif de 78 000 € HT par an,
- pour le lot 3 au cabinet ANVEOL pour un montant estimatif de 87 000 € HT par an.

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

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

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JP HUCHON', written over the printed name.

Délibération n° 2011/0898
Séance du 7 décembre 2011

Marché 2011-113



ETUDES DES STATIONS DE MAILLAGE, DES CONDITIONS D'INTERMODALITE AVEC LE RESEAU DE SURFACE ET DES SYNERGIES POSSIBLES AU NIVEAU DES ATELIERS POUR LE TRONÇON [CHAMPIGNY CENTRE/NOISY-CHAMPS – SAINT DENIS PLEYEL] DE LA LIGNE ORANGE DU GRAND PARIS EXPRESS

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,

- VU** le Code des transports notamment ses Articles L 1241-1 à L 1241-20 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans le Région d'Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics notamment son article 35-II-8°;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 16 novembre 2011 attribuant le marché à la RATP
- VU** le rapport n° 2011/0898;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer le marché 2011-113 avec la RATP, marché conclu à prix forfaitaire, pour les montants suivants :

- Tranche ferme pour 262 386 Euros HT
- Tranche conditionnelle 1 pour 13 000 Euros HT
- Tranche conditionnelle 2 pour 13 000 Euros HT
- Tranche conditionnelle 3 pour 13 984 Euros HT

ARTICLE 2 : la directrice générale est autorisée à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet.

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 est habilitée à signer tout document s'y référant.

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.

Délibération n° 2011/0899
Séance du 7 décembre 2011

Marché 2011-117



PROLONGEMENT DE LA LIGNE 1 A VAL DE FONTENAY
ETUDES PRELIMINAIRES AU PROLONGEMENT DE LA LIGNE 1 A VAL DE FONTENAY

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,

- VU** le Code des transports notamment ses Articles L 1241-1 à L 1241-20 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans le Région d'Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics notamment son article 35-II-8°;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 16 novembre 2011 attribuant le marché à la RATP
- VU** le rapport n° 2011/0899 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

ARTICLE 1 : Autorise la directrice générale à signer le marché 2011-117 avec la RATP, marché conclu à prix forfaitaire, pour un montant de 346 049 € HT

ARTICLE 2 : La directrice générale est autorisée à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet.

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 est habilitée à signer tout document s'y référant.

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.



**Délibération n° 2011/0900
Séance du 7 décembre 2011**

Marché 2011-118

ETUDES DES POLES D'ECHANGE ENTRE LA LIGNE ORANGE ET LE RESEAU FERRE NATIONAL POUR LE TRONÇON [CHAMPIGNY CENTRE/NOISY-CHAMPS – SAINT DENIS PLEYEL] DE LA LIGNE ORANGE DU GRAND PARIS EXPRESS

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,

- VU** le Code des transports notamment ses Articles L 1241-1 à L 1241-20 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans le Région d'Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics notamment son article 35-II-8°;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 16 novembre 2011 attribuant le marché à la RATP ;
- VU** le rapport n° 2011/0900;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer le marché 2011-118 avec la SNCF, marché conclu à prix forfaitaire, pour les montants suivants :

- Tranche ferme pour 414 720 Euros HT
- Tranche conditionnelle 1 pour 31 301 Euros HT
- Tranche conditionnelle 2 pour 24 586 Euros HT
- Tranche conditionnelle 3 pour 19 018 Euros HT
- Tranche conditionnelle 4 pour 16 200 Euros HT

ARTICLE 2 : la directrice générale est autorisée à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet.

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 est habilitée à signer tout document s'y référant.

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

Jean-Paul MUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0901

Séance du 7 décembre 2011

MARCHE 2011-84

MAITRISE D'ŒUVRE TCSP MASSY - SACLAY



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

- VU** le Code des transports notamment ses articles L 1241-1 à L 1241-20 ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics notamment ses articles 57 à 59 et 74 ;
- VU** l'avis de la Commission d'Appel d'Offres en date du 16 novembre 2011 proposant d'attribuer le marché n° 2011-84 à la société EGIS FRANCE
- VU** le rapport n° 2011/0901 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la directrice générale à signer le marché 2011-84 avec la société EGIS FRANCE pour un montant de 1 069 590 € HT pour la tranche ferme et 840 200 € HT pour la tranche conditionnelle.

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

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

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JP HUCHON', written over the printed name.



Avenant n°2 au Marché 2010-60

**Marché d'études de système de transport
et d'insertion urbaine pour le débranchement du Tramway T4**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics et notamment son article 20 ;
- VU** l'avis de la Commission d'appel d'offres du 16 novembre 2011 ;
- VU** le rapport n° 2011/0902 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer l'avenant n°2 au marché 2010-60 avec la société SETEC TPI pour un montant de :

- 12 280 € HT concernant l'analyse acoustique ;
- 62 220.5 € HT concernant les comptages directionnels ;

Soit un montant total de 74 500, 50 € HT.

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

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

Jean-Paul HUCHON


Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0903

Séance du 7 décembre 2011



Avenant n°1 au Marché 2010-82

ETUDES RELATIVES AU PROLONGEMENT DE LA LIGNE 11 DE METRO

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics et notamment son article 20 ;
- VU** l'avis de la Commission d'appel d'offres du 16 novembre 2011 ;
- VU** le rapport n° 2011/0903 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer l'avenant n°1 au marché 2010-82 avec la RATP pour un montant de 262 999,40 € hors-taxes ;

ARTICLE 2 : Le montant de ce marché est, après l'avenant n°1, de 3 864 557,00 € hors-taxes

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JP Huchon', written over the printed name.

Délibération n° 2011/0904

Séance du 7 décembre 2011



PROTOCOLE DE COORDINATION STIF – SOCIETE DU GRAND PARIS

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France telle que codifiée dans le code des transports;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France tel que codifié dans le code des transports;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France tel que codifié dans le code des transports ;
- VU** le Contrat de Projets Etat Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
- VU** la délibération n° 2010/0799 du 8 décembre 2010 qui présente l'avis du STIF sur le projet de transport du Grand Paris;
- VU** le rapport n°2011/0904 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projet du 5 décembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

ARTICLE 1 : d'approuver le contenu du protocole d'accord STIF/SGP tel qu'il est annexé à la présente délibération

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit protocole

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet.

ARTICLE 4 : de charger la directrice générale de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON


**PROTOCOLE FIXANT LES PRINCIPES DE LA COORDINATION ENTRE LE STIF ET LA SGP POUR LA
CONCEPTION, LA REALISATION ET LE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DU RESEAU DE
TRANSPORT DU GRAND PARIS ET DU RESEAU COMPLEMENTAIRE STRCTURANT, AINSI QUE
POUR L'ACQUISITION DU MATERIEL ROULANT**

Entre

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France, ci-après désigné « le STIF », établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé à Paris 9^{ème}, 39 bis/41 rue de Châteaudun, représenté par Madame Sophie MOUGARD en sa qualité de Directrice Générale,

D'une part,

La Société du Grand Paris, ci-après désignée par « la SGP », représentée par Monsieur Etienne GUYOT en sa qualité de Président du Directoire

Et d'autre part,

Vu le code des transports, notamment ses articles L.1241-1 à L 1241-20 ;

Vu la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;

Vu le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'île de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ;

Vu le décret n° 2010-756 du 7 juillet 2010 relatif à la Société du Grand Paris ;

Vu le protocole d'accord Etat- Région en date du 26 janvier 2011 ;

Vu la délibération n° CS 2011-4 du conseil de surveillance de la Société du Grand Paris en date du 26 mai 2011 adoptant l'acte motivé prévu par le V de l'article 3 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;

Vu la délibération n° 2011/000475 du conseil d'administration du STIF en date du 1^{er} juin 2011 ;

Vu le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011 approuvant le schéma d'ensemble du Grand Paris ;

Il est convenu ce qui suit :

PREAMBULE

A. Le contexte du présent protocole

Le protocole entre l'Etat et la région relatif au transport public en Ile-de-France signé le 26 janvier 2011 prévoit la mise en œuvre d'une coordination technique entre la SGP et le STIF.

Il précise que le décret en conseil d'Etat prévu par l'article 20 de la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 fixera les modalités d'association du STIF aux choix techniques. A ce titre, le décret devrait prévoir, en particulier :

- que l'avis du STIF sera sollicité sur les contraintes d'exploitation incluses dans les spécifications fonctionnelles, ainsi que sur l'intégralité des spécifications relatives au matériel roulant,
- que le STIF sera associé aux procédures d'appels d'offres portant sur le matériel roulant afin, notamment, d'expertiser les coûts d'exploitation du système à retenir.

Ce décret n'a pas encore été pris.

En application du IV de l'article 3 de la loi n°2010-597 du 3 juin 2010, le conseil de surveillance de la SGP a adopté à l'unanimité le 26 mai 2011 l'acte motivé qui précise le schéma d'ensemble retenu et les modifications éventuellement apportées à la suite du débat public, ainsi que les conditions prévues pour sa mise en œuvre.

En application du II de l'article 2 de la même loi, le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris (ci-après désigné RTGP) en décrit les principales caractéristiques et mentionne notamment l'offre de transport public complémentaire disponible à partir des gares du RTGP. En outre, conformément à l'article 1 du décret n°2010-1133 du 28 septembre 2010, le schéma d'ensemble recommande des projets qui seraient complémentaires à la réalisation du RTGP, sans préjudice des compétences du STIF.

Le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011 a approuvé le schéma d'ensemble du RTGP.

Au titre de ses conditions de mise en œuvre, l'acte motivé susmentionné traite de la coordination entre le STIF et la SGP dans les termes suivants :

« Les conditions de coordination entre la Société du Grand Paris et le Syndicat des transports d'Ile-de-France, autorité organisatrice des transports publics de l'Ile-de-France, sont essentielles à la réussite du programme.

Cette coordination se justifie en effet à plusieurs titres :

Le schéma d'ensemble mentionne les possibilités de connexion aux autres réseaux de transport public, dont le STIF a la responsabilité.

Le réseau de transport public du Grand Paris et les réseaux structurants, sous maîtrise d'ouvrage STIF, qui le complètent, devront faire l'objet d'une réflexion commune quant à leurs modalités techniques, ainsi que leurs modalités de service et d'exploitation.

L'exploitation des lignes, ouvrages et installations conçus et réalisés par la Société du Grand Paris est effectuée sous la responsabilité du STIF, qui désigne l'exploitant.

Les matériels roulants sont acquis par la Société du Grand Paris, puis transférés en pleine propriété au STIF qui les met à la disposition des exploitants.

Dans ce cadre, la Société du Grand Paris associe le STIF à la mise en œuvre du réseau de transport public du Grand Paris, dans les conditions suivantes :

- *La Société du Grand Paris et le STIF s'accordent sur des modalités d'information réciproque de leurs projets*
- *Le STIF participe dès à présent aux différents comités de pilotage locaux mis en place à l'initiative de la Société du Grand Paris.*
- *Le STIF est étroitement associé à la définition du service en gares et en ligne*
- *L'avis préalable du STIF est recueilli sur divers aspects du projet : schéma d'exploitation, principales caractéristiques des infrastructures, principales caractéristiques des systèmes et des matériels roulants . Cet avis permet en particulier au STIF :*
 - *de veiller à la cohérence d'ensemble des services, à l'impact sur le financement de l'exploitation, au coût d'achat et d'entretien des matériels roulants, à l'impact sur ses propres projets ;*
 - *de se prononcer préalablement aux décisions de la Société du Grand Paris, dans le respect des objectifs de délais fixés à la Société du Grand Paris.*

Parallèlement, le STIF associe la Société du Grand Paris afin de veiller à la cohérence de la mise en œuvre des réseaux complémentaires au réseau de transport public du Grand Paris inscrits dans le schéma d'ensemble, notamment en ce qui concerne le réseau complémentaire structurant.

Une convention sera conclue par la Société du Grand Paris et le STIF afin de préciser ces modalités de coordination ».

De son côté, le conseil du STIF, au cours de sa séance du 1^{er} juin 2011, a adopté une délibération relative aux conclusions du débat public sur Arc Express.

L'article 3 de cette délibération « *prend acte du projet Grand Paris Express et de l'acte motivé adopté par le conseil de surveillance de la Société du Grand Paris le 26 mai 2011* ».

L'article 4 stipule que le STIF doit « *rester vigilant, en tant qu'autorité organisatrice, en particulier sur les éléments suivants pour le futur métro de rocade Grand Paris Express :*

- *que le schéma d'exploitation du futur métro soit défini en prenant en compte les besoins des usagers et les charges de trafic attendues, ainsi que les contraintes techniques qui se posent notamment sur les lieux de rupture de charge.*
- *que l'arc Est proche soit totalement intégré au réseau du Grand Paris Express et que son financement soit assuré.*
- *que les conditions de maillage au réseau existant soient assurées, ce qui implique pour chaque station en correspondance du futur réseau :*

- *la qualité de la correspondance avec les stations existantes*
 - *la mise en conformité avec les normes ERP (Etablissements Recevant du Public) et la remise à niveau des stations existantes maillées avec le futur métro de rocade*
- *que les conditions d'intermodalité soient optimales (aménagement de gares routières, de parcs-relais, de stationnement vélos,...)*
 - *que le projet soit justement dimensionné compte tenu des trafics d'usagers attendus,*

B. Le partage des compétences entre le STIF et la SGP nécessitant leur coordination

1. Les infrastructures

En application de l'article L. 1241-1 du code des transports, le STIF est l'autorité organisatrice des services de transports publics réguliers de personnes dans la région Ile-de-France. A ce titre et en application de l'article L. 1241-2 du même code, le STIF est notamment chargé de fixer les relations à desservir, de désigner les exploitants, de définir les modalités techniques d'exécution ainsi que les conditions générales d'exploitation et de financement des services, de veiller à la cohérence des programmes d'investissement, sous réserve des compétences reconnues à Réseau ferré de France et à la Régie autonome des transports parisiens en sa qualité de gestionnaire de l'infrastructure et enfin d'arrêter la politique tarifaire. Enfin, en vertu de l'article L. 1241-4, le STIF peut assurer la maîtrise d'ouvrage ou désigner le ou les maîtres d'ouvrage de projets d'infrastructures nouvelles destinées au transport public de voyageurs, dans la limite des compétences reconnues à l'établissement public Réseau ferré de France. En outre le STIF et la RATP exercent conjointement, dans la limite des compétences reconnues à l'établissement public Réseau ferré de France, la maîtrise d'ouvrage des opérations, décidées à partir du 1er janvier 2010, ayant pour objet les aménagements, les extensions ou les prolongements directs, dépendants ou accessoires des lignes, ouvrages ou installations existant à la même date.

Pour sa part, la SGP a pour mission principale, en vertu de l'article 7 de la loi du 3 juin 2010, de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation, qui comprend la construction des lignes, ouvrages et installations fixes, la construction et l'aménagement des gares, y compris d'interconnexion, ainsi que l'acquisition des matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures. Ainsi, les dispositions de la loi du 3 juin 2010 dérogent, pour la maîtrise d'ouvrage du réseau de transport du Grand Paris, à la compétence générale du STIF.

Conformément aux dispositions précitées du code des transports et de la loi du 3 juin 2010, le schéma d'ensemble prévoit que relèvent :

- de la co-maitrise d'ouvrage STIF et RATP, conformément aux dispositions de l'alinéa 2 de l'article L.1241-4 du code des transports, le prolongement de la ligne 14 de Saint-Lazare à mairie de Saint-Ouen,
- de la maitrise d'ouvrage du STIF, conformément aux dispositions de l'alinéa 1^{er} de l'article L.1241-4 du code des transports, la liaison Nanterre/ Colombes/ Saint-Denis-Pleyel/ Bobigny/ Rosny/ Champigny et Noisy-Champs (ligne orange),
- de la maitrise d'ouvrage de la SGP :

- les prolongements de la ligne 14 de Mairie de St-Ouen à Saint-Denis-Pleyel et d'Olympiades à Orly (ligne bleue),
- la liaison Orly/Versailles/Nanterre (ligne verte),
- la liaison Le Mesnil-Amelot - Roissy/Saint-Denis-Pleyel/La Défense/Villejuif IGR/Noisy-Champs/Le Bourget RER (ligne rouge).

A ce titre, les études et les travaux feront l'objet d'une coordination entre le STIF et la SGP pour la réalisation des prolongements de la ligne 14.

Les études et, le cas échéant, les travaux, feront l'objet d'une coordination entre le STIF et la SGP pour les points de correspondance de la ligne orange et des trois autres lignes du RTGP.

D'une manière générale, les études et, le cas échéant, les travaux réalisés sous maîtrise d'ouvrage, totale ou partielle de la SGP feront l'objet d'une coordination entre le STIF et la SGP pour les points de correspondance.

2. Les matériels roulants

En application de l'article 20 de la loi du 3 juin 2010, les matériels roulants acquis par la SGP seront, après leur réception, transférés en pleine propriété au Syndicat des transports d'Ile-de-France, dans des conditions qui seront précisées par le décret en Conseil d'Etat prévu par ce même article.

Une convention spécifique sera conclue afin de préciser les modalités d'association du STIF aux travaux de la SGP concernant le matériel roulant.

3. La gestion technique des infrastructures

En application de l'article 20 de la loi du 3 juin 2010, les lignes, ouvrages et installations conçus et réalisés par la SGP sont, après leur réception par le maître d'ouvrage, confiés à la RATP qui en assure la gestion technique conformément à l'article L.2142-3 du code des transports.

A ce titre, le STIF, qui supportera la charge financière de l'entretien et du renouvellement des infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris, sera associé à la définition de ces projets d'infrastructures.

4. Les conditions générales d'exploitation et la politique tarifaire

Le STIF est compétent pour fixer les conditions générales d'exploitation des services et la politique tarifaire.

Le STIF communiquera en temps utile à la SGP les orientations qu'il retient en matière de conditions générales d'exploitation et de politique tarifaire afin que la SGP puisse les prendre en compte lors de la conception et la réalisation des infrastructures, lors de la conception et la réalisation des installations de contrôle des titres de transport et lors de la définition des spécifications fonctionnelles du matériel roulant.

5. Les gares

Par son rôle d'autorité organisatrice des transports publics, le STIF définit la politique régionale de service à offrir aux voyageurs dans les gares et stations d'Ile-de-France. Cette politique est mise en œuvre par les maitres d'ouvrages des installations nécessaires aux services de transports (RATP, SNCF, RFF, SGP, maitres d'ouvrages des voiries...) et les exploitants.

Maitre d'ouvrage des futures gares du RTGP, la SGP est en charge de l'insertion, de la conception des futures gares et de leurs principes de raccordements avec les réseaux de transports existants. A ce titre, la SGP mène les études d'aménagement des nouvelles gares en devant notamment intégrer au stade des études préliminaires, outre les contraintes physiques et territoriales inhérentes à l'insertion de l'infrastructure gare :

- l'aménagement de l'intermodalité avec les réseaux de transports en commun en correspondance, ferroviaires (RER, trains, métros) et de surface (tramways, T Zen, bus...)
- les niveaux de service définis au niveau régional par le STIF sur les gares, stations et pôles d'échanges d'Ile-de-France (notamment sur la base du Schéma Directeur des Gares Routières, du Schéma Directeur d'Informations Voyageurs, ...)
- les contraintes liées à l'exploitation de ces gares (sécurité, gestion des flux de voyageurs, accessibilité PMR, intermodalité, ...)

Ceci exposé, les parties conviennent ce qui suit :

TEXTE DU PROTOCOLE

PREAMBULE

Compte tenu de l'étendue des sujets à traiter et de la durée de la coordination à établir, les deux parties conviennent que ce protocole a pour objet de fixer les grands principes de cette coordination. Il pourra être, en tant que de besoin, modifié ou complété par avenant. Il sera en outre précisé par des conventions d'application portant sur des sujets spécifiques.

Par ailleurs, ce protocole sera, en tant que de besoin, modifié pour tenir compte des dispositions du décret en Conseil d'Etat qui sera pris en application de l'article 20 de la loi du 3 juin 2010.

1. OBJET

Le présent protocole a pour objet, compte tenu du contexte et du partage des compétences rappelés en préambule, de fixer les principes d'une indispensable coordination entre le STIF et la SGP.

Cette coordination, aussi indispensable soit-elle, ne pourra avoir pour effet de porter atteinte aux compétences dévolues par la loi, et par le pouvoir réglementaire, à chacun des maîtres d'ouvrage et à l'autorité organisatrice.

Elle prendra donc la forme d'échanges d'informations, de réunions, de consultations, et permettra au STIF de donner son avis sur divers aspects du projet le concernant, préalablement aux décisions du Conseil de surveillance de la SGP. Cette coordination permettra de traiter, selon des modalités adaptées en fonction du rôle de chacune des parties, les sujets énumérés au B) du préambule.

2. ENGAGEMENT DES PARTIES

2.1 Echange entre les parties concernant les études

2.1.1 Etudes pour l'évaluation environnementale au niveau des DOCP et des dossiers d'enquête publique

En tant que de besoin, la SGP mettra à la disposition du STIF les études environnementales menées dans le cadre de ses propres études. Un échange méthodologique sera également organisé.

2.1.2 Etudes de trafic et d'exploitation

Un groupe de travail réunissant le STIF et la SGP sera organisé de façon à procéder à des échanges d'information sur les études de trafic et d'exploitation respectives.

Le STIF et la SGP conviennent notamment de s'échanger mutuellement les données suivantes, le cas échéant, après conclusion d'un accord de confidentialité :

Données d'entrée nécessaires aux modélisations :

Consistance des réseaux projetés (réseau de transport public du Grand Paris, réseau structurant complémentaire) :

- localisation des gares du réseau de transport public du Grand Paris et du réseau structurant complémentaire au format SIG ;
- pour chaque ligne : temps de parcours inter arrêts, fréquence HP/HC ;

- temps de correspondance entre lignes des réseaux projetés et réseau de métro / train / RER existant ou futur.

Projections socio-démographiques :

- hypothèses de population et d'emplois aux horizons de modélisation, à l'échelle appropriée

Résultats de modélisation (réseau de transport public du Grand Paris, réseau structurant complémentaire) :

- indicateurs à l'échelle du réseau (répartition modale, utilisations, charges maximales, impacts sur la fréquentation et la charge des réseaux existants et futurs) ;
- serpents de charge des lignes des réseaux projetés ;
- indicateurs complémentaires à l'échelle des gares en tant que de besoin.

Les données transmises (données d'entrée et résultats) feront l'objet de mises à jour au fur et à mesure de l'avancement des travaux respectifs du STIF et de la SGP.

Résultats des études d'exploitation menées par la SGP sur l'ensemble du réseau du Grand Paris Express

2.1.3 Etudes menées par la SGP sur chacune des gares du RTGP

La SGP transmettra au STIF les éléments d'étude relatifs à l'aménagement des stations et des infrastructures préalablement aux réunions de présentations locales, et dans la mesure du possible au moins une semaine avant les comités de pilotage

La transmission d'études de la SGP au STIF pourra nécessiter la constitution d'une réunion « revue de projets » ou d'un groupe de travail thématique (Cf. article 3 du présent protocole).

2.1.4 Etudes menées par le STIF à inscrire en cohérence avec le RTGP

Le STIF transmettra à la SGP :

- les éléments d'études relatives à la ligne orange Est du Grand Paris Express, sous les dispositions énoncées dans la Convention de financement de la ligne orange Est.
- les éléments d'études relatives à d'autres projets à inscrire en cohérence avec le RTGP

La transmission d'études du STIF à la SGP pourra nécessiter la constitution d'une réunion « revue de projets » ou d'un groupe de travail thématique (Cf. article 3 du présent protocole).

2.1.5 Association du STIF aux comités de pilotages mis en place par la SGP

Le STIF est associé :

- au comité de pilotage des gares mis en place par la SGP ;
- au comité de pilotage des études socio-économiques ;
- au comité de pilotage des études d'impact environnementales ;

2.1.6 Association de la SGP aux études menées par le STIF

La SGP est associée aux comités mis en place par le STIF dans le cadre des conventions de financement spécifiques auxquelles la SGP est associée.

A ce titre, elle dispose des résultats des études dans les conditions prévues par lesdites conventions.

Le STIF mettra à disposition de la SGP les fichiers de la nouvelle Enquête Globale de Transport (EGT) dans les conditions de mises à disposition prévues pour l'ensemble de ses partenaires institutionnels. Une convention ad hoc précisera les conditions de cette mise à disposition.

2.2 Le prolongement de la ligne 14 de Saint-Lazare à mairie de Saint-Ouen

La maîtrise d'ouvrage de ce prolongement est assurée, conformément aux dispositions de l'alinéa 2 de l'article L.1241-4 du code du transport, par le STIF et la RATP.

La SGP s'engage à financer ce projet à hauteur de 30%, soit environ 300 millions d'€, en complément de l'investissement de 700 millions d'€ réalisé par les collectivités locales.

Un projet de convention spécifique concernant les études d'AVP a été établi au mois de septembre 2011 entre l'Etat, la Région Ile-de-France, la SGP, le STIF et la RATP. La SGP s'engage à financer 30% du montant des études, estimé à 17,71 M€, au coté de la Région qui finance de son coté 70 %.

De plus, la SGP sera associée au projet connexe conduit par le STIF concernant l'exploitation de la ligne entre Olympiades et Mairie de Saint-Ouen avec des trains de 8 voitures afin d'en accroître la capacité. Ce projet connexe prendra en compte les besoins de la SGP pour une exploitation de la ligne 14 entre Orly et Saint-Denis Pleyel, à pleine capacité.

2.3 L'acquisition des matériels roulants du réseau de transport public du Grand Paris

En vertu des dispositions des articles 7 et 20 de la loi n°2010-597 du 3 juin 2010, la SGP a notamment pour mission d'acquérir les matériels roulants conçus pour parcourir les infrastructures des lignes du RTGP dont elle assure la maîtrise d'ouvrage. Après leur réception, ces matériels sont transférés en pleine propriété du STIF qui les met à la disposition du ou des exploitants de ces lignes, qu'il aura désigné après une procédure de mise en concurrence.

Les parties souhaitent se rapprocher afin de définir les règles de gouvernance concernant l'acquisition de ces matériels roulants. A cette fin, il est notamment convenu que :

- La SGP assume la responsabilité technique et juridique de la définition, de la conduite et de la réalisation des investissements dans le respect des procédures qui lui sont propres. Elle est à ce titre responsable de l'ensemble des relations avec les constructeurs et fournisseurs.
- Le STIF est associé à la définition des opérations d'acquisition de ces matériels, sur la base de propositions de la SGP et donne son accord sur les investissements touchant aux matériels roulants ainsi qu'aux matériels d'entretien associés. Son Conseil se prononce pour chaque opération d'acquisition sur l'opportunité et les principes de l'opération telle qu'envisagée par la SGP.
- La SGP conserve la maîtrise et la responsabilité du déroulement de la consultation, dans le respect des procédures qui lui sont propres. Elle y associe le STIF – notamment par le biais

de sa présence en tant que membre du comité de pilotage – tout en conservant la possibilité de prendre les dispositions lui permettant de ne pas lui faire encourir de risque – en particulier pénal – tout au long du processus.

Un comité de pilotage, constitué entre la SGP et le STIF, intervient à toutes les grandes étapes des consultations dans les conditions définies ci-dessous, sans préjudice et sous réserve des pouvoirs des instances décisionnelles des parties

Une convention particulière à établir entre le STIF et la SGP fixera, les modalités précises de cette gouvernance partagée entre le STIF et la SGP relatives à la conception, les spécifications, et à l'acquisition de ces matériels.

2.4 La ligne orange du réseau complémentaire structurant

Ce tronçon, sous maîtrise d'ouvrage du STIF, doit faire l'objet d'une saisine complémentaire de la CNDP en vue d'un débat ou d'une concertation publique.

La SGP est associée à son financement dans la limite d'une part d'investissement maximal de 2 Mds€, sur un montant prévisionnel de l'ordre de 3,7 Mds€ pour la réalisation de cet arc, auxquels se rajouteront, au-delà de 2025, 1,4 Mds€ pour le tronçon Saint-Denis-Pleyel/Nanterre. Une convention spécifique portera sur le financement des études en vue de la concertation puis de la production du dossier d'enquête publique, envisagée fin 2013. La SGP financera les études portant sur l'arc Est proche, à hauteur de 50%.

2.5 Les interconnexions entre le réseau de transport public du Grand Paris et les autres réseaux de transport

Les gares en interconnexion sont en général la propriété soit de la RATP, soit de SNCF et RFF. La gare de La Défense est en partie la propriété de l'établissement public de Facto. Les gares de Roissy CDG et d'Orly se situent dans les emprises d'Aéroports de Paris. Les gares routières ont quant à elles, des statuts divers. Dans tous ces cas, le STIF est l'autorité organisatrice et définit à ce titre les différentes politiques de service.

Pour assurer une coordination régulière entre le STIF et la SGP aux différentes étapes de ces projets, il est convenu que:

- le STIF transmet à la SGP la consistance de l'offre de transport actuelle sur les nouvelles gares, ainsi que les orientations générales et niveaux de services à offrir aux voyageurs dans les gares (la SGP prendra en compte les Schémas Directeurs élaborés par le STIF définissant les politiques de service s'appliquant sur les réseaux de transports d'Ile de France), accompagnées éventuellement de recommandations de conception liées à l'exploitation.
- le STIF évalue, en première approche au niveau des études préalables, des éléments de pré-dimensionnement des positions bus à aménager autour des gares pour accompagner les évolutions de trafic liées au RTGP. Les éléments de dimensionnement définitif des besoins de postes à quais bus seront communiqués à l'issue d'études sectorielles de restructuration des réseaux de bus menées par le STIF dans le cadre d'autres opérations (tramways, prolongements de métros...), ou par des études spécifiques liées aux gares du RTGP dans les autres secteurs.

- le STIF transmet également à la SGP les études engagées et les principaux résultats disponibles notamment sous la forme des Schéma Directeurs de ligne RER ou des Schémas de Secteur des réseaux de trains de banlieue.

De son côté, au stade des études préliminaires, la SGP intègre dans ces études, qu'elle pilote, l'insertion physique de la nouvelle gare, ses raccordements avec les gares ou stations de correspondance, l'aménagement de l'intermodalité et les accès modes actifs en surface à ces nouvelles gares

La SGP met à disposition du STIF, le cas échéant après conclusion d'un accord de confidentialité, les données de diagnostic dont elle dispose, de façon à établir un diagnostic partagé des impacts des projets sur ces gares existantes, ainsi, éventuellement, que sur les circulations ferroviaires des lignes en correspondance.

Au regard des scénarios d'implantation de la gare Grand Paris, la SGP pilote et finance les études préliminaires d'adaptation nécessaires des gares ou stations en connexion, et les transmet au STIF.

Ces études ont notamment pour objet d'identifier les opérations nécessaires à la réalisation des gares du Grand Paris, d'en définir les modalités de mise en œuvre, les périmètres de maîtrise d'ouvrage et d'en évaluer le montant.

En sa qualité d'autorité organisatrice, le STIF apporte à ces études sa connaissance du fonctionnement des pôles de transport et des gares ou stations en connexion.

La SGP transmet, dans ses études d'insertion, les éléments nécessaires pour que le STIF, les exploitants des réseaux et les collectivités locales puissent apprécier le fonctionnement prévisionnel du futur pôle de transport créé (schéma fonctionnel du pôle, fonctionnement des correspondances ferroviaires, positionnement et fonctionnement de l'intermodalité, perspectives d'évolution des trafics sur le pôle...)

Les coordinations sur les projets font l'objet de réunions spécifiques régulières sous pilotage de la SGP, entre la SGP et le STIF, et associent en tant que de besoin les gestionnaires d'infrastructure et les exploitants des gares ou stations de correspondance.

3. ORGANISATION ET SUIVI DU PROTOCOLE

Le présent protocole prévoit le passage au Conseil du STIF, pour chacune des étapes suivantes :

- les conventions de financement auxquelles le STIF et la SGP sont partie

Et, préalablement à la décision de la Société du Grand Paris -:

- les dossiers d'enquêtes publiques, comprenant une description des projets
- les dossiers d'avant-projet

Conformément aux dispositions de l'article L.1241-2 I 4°) du code des transports et de l'article 15-I du décret n°2005-664 du 10 juin 2005.

Un comité de coordination permanent est institué entre le STIF et la SGP. Il se réunit environ mensuellement, sous la co-présidence du STIF et de la SGP

Le comité de coordination a pour objet de définir le programme de travail à conduire conjointement par le STIF et la SGP, de préparer les diverses conventions spécifiques mentionnées au 2° ci-dessus, de valider la liste et le contenu des dossiers qui doivent être soumis à l'avis préalable du STIF dans le cadre de la mise en œuvre du réseau de transport public du Grand Paris.

Des réunions « revues de projet » ou des « groupes de travail thématiques » sont mis en place en tant que de besoin à la demande de l'une ou l'autre des deux parties.

Pour chacun d'eux, le STIF et la SGP désignent un correspondant et s'entendent sur la responsabilité du pilotage de chaque comité. Des participants extérieurs peuvent être associés à ces comités, avec l'accord des deux parties.

Les réunions « revues de projet » auront pour objet de faire le point sur l'avancement des réflexions sur plusieurs gares, à un instant t.

Les groupes de travail thématiques porteront entre autres sur les thèmes suivants abordés dans l'article 2 du présent protocole :

- l'évaluation environnementale au niveau des DOCP et des dossiers d'enquête publique
- les études de trafic
- les études d'exploitation, les études d'interopérabilité
- les études relatives au matériel roulant
- le niveau de service à offrir aux voyageurs, ainsi que les recommandations de conception liées à l'exploitation
- les schémas directeurs des lignes RER et trains de banlieue
- l'aspect communication
- ...

4. PROPRIETE ET TRANSMISSION DES ETUDES OU DES INFORMATIONS ECHANGEES

Les études ou résultats d'études ou informations transmises à des tiers par une partie ou l'autre partie au titre de ce protocole restent sa propriété, et ne peuvent être communiquées sans autorisation. Cette communication se fait dans le respect du secret industriel et commercial, de l'accord des fournisseurs et des droits de propriété intellectuelle, notamment des tiers.

Les autres études sont régies par les conventions spécifiques.

5. COMMUNICATION AUTOUR DES PROJETS

5. COMMUNICATION DU PROJET « GRAND PARIS EXPRESS »

5.1 Le contexte

Le terme « Grand Paris Express » est issu de la synthèse du « Métro Grand Paris » et d'« Arc Express », les noms des projets présentés respectivement par la SGP et par le STIF lors des débats publics qui se sont tenus du 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011.

5.2 Les principes

5.2.1 Chaque maître d'ouvrage est en charge de la communication de ses propres projets. Ainsi,

- La communication de la ligne Rouge est pilotée par la SGP ;
- La communication de la ligne Verte est pilotée par la SGP ;
- La communication de la ligne Orange est pilotée par le STIF ;
- La communication de la ligne Bleu est pilotée par le STIF pour le tronçon qui relève de sa maîtrise d'ouvrage (Saint-Lazare - Mairie de Saint-Ouen) ;
- La communication de la ligne Bleu est pilotée par la SGP pour les tronçons qui relèvent de sa maîtrise d'ouvrage (Mairie de Saint-Ouen - Carrefour Saint-Denis Pleyel au Nord et Olympiades – Orly au Sud).

5.2.2 La SGP et le STIF sont convenus d'engager des opérations de communication coordonnées ou communes, afin de promouvoir auprès du grand public le projet « Grand Paris Express » dans son ensemble.

L'identification des thèmes à couvrir, des opérations conjointes à engager, ainsi que les moyens à mettre en œuvre sont proposés par le groupe de travail thématique ad hoc mentionné au 3° et validés au niveau du comité de coordination.

5.3 Propriété intellectuelle

Marques GRAND PARIS EXPRESS

Le STIF est actuellement propriétaire de la marque GRAND PARIS EXPRESS, déposée à l'INPI sous le n°3800703 le 26 janvier 2011 (enregistrée le 20 mai 2011). Il est convenu entre les parties que le STIF cède à la SGP une quote part de 50 % de la propriété de ladite marque GRAND PARIS EXPRESS et d'utiliser le terme « Grand Paris Express » pour désigner l'ensemble formé par les 4 lignes Rouge, Bleu, Verte et Orange issues du protocole d'accord intervenu entre l'Etat et la Région Ile-de-France le 26 janvier 2011. Les conditions précises de cette cession de quote part et de cette

copropriété de la marque GRAND PARIS EXPRESS feront l'objet d'un accord à intervenir dans les meilleurs délais.

Il est convenu entre les parties que la consultation pour la réalisation du logo et de l'identité graphique relative à la communication sur GRAND PARIS EXPRESS sera faite, soit par un groupement de commandes constitué entre les parties, soit par tout autre dispositif permettant d'associer le STIF et la SGP à la procédure, notamment à la réalisation et la validation du cahier des charges, ainsi qu'au processus de choix du candidat, dans le respect des règles applicables à ladite procédure de consultation.

Le logo devra être une nouvelle création originale ne reprenant ni les logos pouvant exister avec les termes GRAND PARIS, ni ceux appartenant à la SGP – ou à sa tutelle – ou au STIF – ou à ses membres.

Une fois le logo choisi, celui-ci sera déposé en copropriété par le STIF et la SGP auprès de l'INPI. Les conditions précises d'utilisation et de communication de la marque et de ce futur logo feront l'objet d'accords ultérieurs.

6. DISPOSITIONS GENERALES POUR CE PROTOCOLE

6.1. Entrée en vigueur, durée et fin du protocole :

Le présent protocole entrera en vigueur à compter de notification par lettre recommandée avec accusé de réception, adressée par la dernière partie signataire à l'autre partie.

Il prendra fin à l'achèvement des projets.

Il pourra être mis fin au présent protocole, de manière anticipée :

- par accord entre les parties ;
- par l'une ou l'autre des parties, sous réserve du respect d'un préavis de trois mois ; la partie qui souhaite résilier le protocole en avertira l'autre partie par lettre recommandée avec accusé de réception, en précisant le ou les motifs de cette résiliation.

6.2. Modification du protocole :

Toute modification du présent protocole ou des ses annexes fera l'objet d'un avenant.

6.3. Règlement des litiges :

En cas de litige entre les parties sur l'exécution ou l'interprétation du présent protocole, celles-ci se rapprocheront afin d'essayer de trouver une solution amiable. Elles pourront, en outre, d'un commun accord, recourir à une procédure de conciliation.

Si le litige ne peut pas être résolu, la partie la plus diligente pourra en saisir le tribunal administratif de Paris.

6.4. Election de domicile :

Les domiciles auxquels devront être adressées toutes les correspondances relatives au présent protocole sont les suivants :

- pour le STIF, 39 bis-41 rue de Châteaudun 75009 Paris
- pour la SGP, Immeuble Le Cézanne, 30 av des fruitiers 93200 St Denis

Fait à Paris, le

Fait à Paris, le

Pour le STIF

Pour la SGP

Madame Sophie MOUGARD

Etienne Guyot

Directrice générale

Président du directoire

Délibération n° 2011/0905

Séance du 7 décembre 2011

**SCHEMA DE PRINCIPE
PROLONGEMENT DU RER E A L'OUEST (EOLE)**



Le Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** les articles L 121-8 et suivants du code de l'environnement et notamment l'article L121-13 et L.121.13.1;
- VU** la loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, et notamment son article 14 qui fait figurer « le prolongement de la ligne EOLE vers Mantes » au nombre des actions prioritaires ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France telle que codifiée dans le code des transports;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France tel que codifié dans le code des transports;
- VU** le décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public (CNDP) tel que codifié dans le code des transports ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Île-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France tel que codifié dans le code des transports ;
- VU** le Contrat de Projets Etat Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
- VU** la Convention Spécifique Transports, signée le 19 septembre 2011 et notamment son article 4.1.3 qui prévoit de financer les études d'AVP dès la DUP prévue pour 2012
- VU** la délibération n°2009/1020 du Conseil du STIF du 9 décembre 2009 approuvant le Dossier des objectifs et caractéristiques principales (DOCP) du prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest ;
- VU** la saisine conjointe en date du 18 décembre 2009 par RFF et le STIF de la Commission nationale du débat public (CNDP) ;
- VU** le compte-rendu du débat public présenté le 7 février 2011 par le président de la commission particulière du débat public du projet de prolongement du RER E à l'ouest ;
- VU** le bilan du débat public du projet de prolongement du RER E à l'ouest établi par le président de la CNDP en date du 7 février 2011 ;
- VU** la délibération n°2011/0039 du Conseil du STIF du 9 février 2011 prenant acte des conclusions du débat public et décidant de la poursuivre du projet de prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest et des études y afférant
- VU** le rapport n° 2011/0905 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projet du 5 décembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver les éléments fonctionnels du schéma de principe relatif au prolongement du RER E à l'ouest (EOLE) sans pour autant valider l'estimation du coût de projet affichée à ce stade par les maîtres d'ouvrage, qui appelle les réserves suivantes :

- Une estimation provisionnant forfaitairement une marge d'erreur (Sommes à Valoir ou SAV) pour l'évaluation des coûts de l'ordre de 30%, considérée par le STIF comme non justifiée et surestimée à ce stade des études,
- Une provision pour risques et aléas (PR) du maître d'ouvrage de l'ordre de 15% pour la partie du projet sur la ligne existante et de 10% pour la ligne nouvelle en tunnel, et ce sans justification au travers d'une analyse de risque détaillée et argumentée,
- Une assiette de calcul des frais de Maîtrise d'Ouvrage (MOA) et de Maîtrise d'œuvre (MOE) basée sur une assiette élargie intégrant la provision pour risques, ce qui conduit à ce stade à renchérir artificiellement les coûts,
- Des taux de MOA (5% à 7,5%) et de maîtrise d'œuvre (10 à 25%), supérieurs voire très supérieurs aux taux du marché pour certains postes du projet.

ARTICLE 2 : de demander à ce que le coût du projet, estimé par RFF et SNCF à 3,69 milliards d'euros au stade du Schéma de principe (aux conditions économiques de janvier 2009), soit réduit d'au moins 15% au stade de l'Avant Projet et qu'il respecte donc un coût d'objectif de 3,14 milliards d'euros, en agissant sur toutes les composantes de coût et particulièrement :

- En recherchant les pistes d'optimisation dans tous les compartiments du projet sans préjudice des grands objectifs de celui-ci et de la performance globale de la ligne,
- En appliquant des taux de maîtrise d'ouvrage (MOA) et de maîtrise d'œuvre (MOE) en cohérence avec les taux du marché,
- En utilisant comme assiette pour ces taux l'estimation des coûts hors aléas et non l'estimation intégrant les sommes à valoir et les provisions pour risques intégrant les sommes à valoir et les provisions pour risques,

ARTICLE 3 : de demander que les choix techniques et bénéfiques attendus du nouveau système de signalisation proposé sur le RER E soient dûment justifiés au stade de l'Avant Projet :

- En précisant la réponse apportée en matière de qualité de service aux usagers,
- En décrivant les modalités d'exploitation de la ligne dans son ensemble,
- En s'assurant de la cohérence, de l'intégration et de la complémentarité du système à retenir tant au niveau technique que temporel avec le déploiement au plan national de la Commande Centralisée du Réseau (CCR) et des projets connexes de ré-signalisation du réseau,
- En s'assurant d'une part de la cohérence et de la complémentarité des choix avec ceux réalisés par ailleurs sur le matériel roulant (RER 2N), et d'autre part que le développement/déploiement du système de signalisation et l'acquisition du nouveau matériel roulant RER 2N seront compatibles avec les objectifs de délai et de performance du RER E.

ARTICLE 4 : de demander d'identifier les bénéficiaires du projet et de chiffrer les bénéfices dans le cadre d'une étude socio-économique.

ARTICLE 5 : de demander la production dans le cadre de l'Avant Projet d'une analyse complète des risques liés au projet et à son environnement. Cette analyse sera accompagnée d'un plan de réduction des risques élaboré en lien avec le STIF et les financeurs du projet.

ARTICLE 6 : d'autoriser la directrice générale du STIF à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet.

ARTICLE 7 : de charger la directrice générale de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Île-de-France et est habilitée à signer tout document s'y référant.

Le Président du Conseil
du Syndicat des transports d'Île-de-France



Jean-Paul HUCHON



**ADAPTATION DES STATIONS EXISTANTES DE LA LIGNE 14
PASSAGE DE 6 A 8 VOITURES**

SCHEMA DE PRINCIPE

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

- VU** le code des transports ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°75-470 du 4 juin 1975 portant approbation du cahier des charges de la régie des transports parisiens, en application de l'article 13 du décret n°59-1091 du 23 septembre 1959 modifié portant statut de la Régie autonome des transports parisiens ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le contrat de Plan Etat-Région 2000-2006, signé le 18 mai 2000 ;
- VU** le contrat de projets État-Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
- VU** la délibération n°2009/0408 du 8 avril 2009 du conseil du syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** les décisions de la Commission nationale du débat public (CNDP) n°2009/43/PRO14/1 du 2 septembre 2009 et n°2009/56/PRO14/2 du 7 octobre 2009 ;
- VU** la délibération n°2010/0305 du 2 juin 2010 du conseil du syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** la délibération n°2010/0380 du 7 juillet 2010 du conseil du syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** la délibération n°2010/0400 du 7 juillet 2010 du conseil du syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** la délibération n°2011/0773 du 5 octobre 2011 du conseil du syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le rapport n° 2011/0906 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projet du 5 décembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : le schéma de principe relatif à l'adaptation des neuf stations existantes de la ligne 14, dans le cadre de l'augmentation de capacité de la ligne, résultant des prolongements à Mairie de Saint-Ouen, Orly et Saint-Denis Pleyel, est approuvé pour un coût objectif de 117 M€ aux conditions économiques de janvier 2010.

ARTICLE 2 : les caractéristiques fonctionnelles du projet retenu pour être présenté en concertation préalable sont les suivantes :

- Aménagement dans les neuf stations existantes d'Espaces d'Attente Sécurisés (EAS),
- Aménagement dans six des neuf stations existantes de :
 - un accès secondaire pour chacune des stations Olympiades, Bercy et Saint-Lazare.
 - une sortie pour la station Cour Saint-Emilion
 - une issue de secours pour chacune des stations Pyramides et Madeleine

ARTICLE 3 : une concertation préalable sera menée selon l'article L 300-2 du code de l'urbanisme. Elle sera pilotée par la RATP, en association avec le STIF. Elle se déroulera dans le courant de l'année 2012.

ARTICLE 4 : la directrice générale du STIF est habilitée à prendre tout acte permettant de concrétiser cette opération.

ARTICLE 5 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, consisting of several fluid, connected strokes, positioned below the printed name.

Délibération n° 2011/0907

Séance du 7 décembre 2011

**SCHEMA DIRECTEUR DU RER B AU SUD
CONVENTION DE FINANCEMENT DES ETUDES COMPLEMENTAIRES POUR
L'ELABORATION DU SCHEMA DIRECTEUR**

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** les articles L 121-8 et suivants du code de l'environnement et notamment l'article L121-13 et L.121.13.1 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France telle que codifiée dans le code des transports;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France tel que codifié dans le code des transports;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France tel que codifié dans le code des transports ;
- VU** la Convention Spécifique Transports, signée le 19 septembre 2011 et notamment son article 5.5 qui prévoit de préparer les prochains contrats de projet et de financer à ce titre les études amont portant sur le projet RER B Sud,
- VU** le rapport n° 2011/0907 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projet du 5 décembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver les orientations des études du Schéma Directeur ;

ARTICLE 2 : d'approuver la convention de financement des études complémentaires pour l'élaboration du Schéma Directeur du RER B au Sud pour un montant de 2,14 M€ HT courants ;

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention et à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet ;

ARTICLE 4 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et est habilitée à signer tout document s'y référant.

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



Jean-Paul HUCHON





Nouveau Schéma Directeur du RER B au Sud **PROJET**

Convention de financement des études complémentaires du Schéma Directeur

Entre:

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 41, rue de Châteaudun à Paris (IX^{ème}), numéro SIRET : 287 500 078 00020, représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD, dûment habilitée par délibération du conseil n° 2011-0907 du 7 décembre 2011,

ci-après désigné le « STIF »,

Et :

La Régie Autonome des Transports Parisiens, établissement public à caractère industriel et commercial, inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris B 775 663 438, dont le siège est situé à Paris 12^{ème}, 54 quai de la Rapée, représentée par Philippe MARTIN, en sa qualité de Directeur Général Adjoint de la RATP,

ci-après dénommée la "RATP",

La Société Nationale des Chemins de Fer Français, établissement public à caractère industriel et commercial, inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-552 049 447, dont le siège est à Paris XIV^{ème}, 34 rue du Commandant Mouchotte, représentée par Madame Bénédicte TILLOY, Directrice Générale Transilien,

ci-après désigné « la SNCF »,

Réseau Ferré de France, établissement public à caractère industriel et commercial, inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B.412 280 737, dont le siège est à Paris XIII^{ème}, 92 avenue de France, 75013 PARIS, représenté par Monsieur Hubert DU MESNIL son Président, ayant donné délégation de signature à Monsieur François-Régis ORIZET, directeur Régional Ile de France,

ci-après désigné « RFF », d'autre part.

Il est précisé et convenu ce qui suit :

PREAMBULE	3
ARTICLE 1. Objet	4
ARTICLE 2. Périmètres de la convention	4
ARTICLE 3. RESPONSABILITE DES MAITRES D'OUVRAGE ET DU MAITRE D'OUVRAGE COORDINATEUR	4
3.1 Maîtres d'Ouvrage	4
3.2 Maître d'ouvrage coordinateur	5
3.3 Rôle du STIF	5
ARTICLE 4. Dispositions techniques et administratives	5
4.1 Les études	5
4.2. La rédaction et la validation du schéma directeur	10
4.3 Modalités d'association des partenaires	10
4.4. Validation des documents	11
ARTICLE 5. Dispositions financières	11
5.1 Montant de l'objet de la convention	11
5.2 Engagement du STIF	11
5.3 Principes de financement	11
5.4 Conditions de versement du financement du STIF relatif à l'engagement de l'opération	11
5.5 Conditions de versement du financement du STIF relatif aux délais de réalisation de l'opération	11
5.5 Echancier des dépenses	12
5.6. Modalités de versement de la subvention	12
ARTICLE 6. Confidentialité et Propriété intellectuelle des projets	13
ARTICLE 8. Durée de la convention	14
ARTICLE 9. Résiliation	14

PREAMBULE

En 2003 un premier schéma directeur du RER B pointait l'augmentation significative de la fréquentation et la dégradation de son niveau de régularité.

Les actions proposées se sont principalement traduites par le programme de travaux, dit RER B Nord+.

Ces travaux, en cours entre Gare du Nord et Mitry Claye/Aéroport Charles Gaulle, permettront fin 2012 de supprimer les conflits avec les autres circulations en dédiant deux voies au RER B. Ceci aura pour effet de simplifier et d'améliorer le fonctionnement de la ligne, d'augmenter la fréquence de la desserte au nord, ainsi que la lisibilité de l'offre et le confort.

D'autres actions correctives ont été engagées comme la rénovation du matériel roulant (MI79) ou la mise en place de l'interopérabilité de la ligne en 2009.

Cependant la complexité de la ligne, l'évolution continue de sa fréquentation, la nécessité de renforcer l'infrastructure au sud de la ligne et le besoin de consolidation de la gestion unifiée de la ligne rendent nécessaire une nouvelle démarche de types Schéma Directeur.

C'est à cet effet que la RATP, la SNCF et RFF ont réalisé un dossier d'urgence pour l'élaboration du nouveau Schéma Directeur du RER B.

Ce dossier comporte un diagnostic de la ligne du RER B, fait l'état des études qui ont été menées ces dernières années et comporte des propositions d'études complémentaires à mener dans le cadre du schéma directeur.

Les principaux sujets qui seront abordés dans le schéma directeur pour les court, moyen et long termes sont les suivants :

- la performance de la ligne en heure de pointe afin d'améliorer et maîtriser la **régularité**;
- la gestion des **situations perturbées** ;
- la réponse de l'**offre** aux besoins des voyageurs ;
- la performance et l'unification du **service aux voyageurs**

PROTOCOLE D'ACCORD

Dans le cadre de leurs responsabilités et attributions respectives, les signataires de la présente convention s'engagent dans une démarche partenariale.

Ils s'engagent à agir de façon coordonnée et à produire leurs meilleurs efforts dans le but de satisfaire l'objectif de production efficace et performante du schéma directeur de la ligne du RER B, et ce dans les délais affichés dans la présente convention.

A cette fin, ils accordent leurs productions et analyses au travers d'une démarche de projet pilotée dans le cadre d'instances dédiées.

Dans ce contexte, les parties ont convenu de ce qui suit :

ARTICLE 1. OBJET

La présente convention définit les modalités de subvention par le STIF de la RATP, de la SNCF, et de RFF, pour la réalisation des missions qui leur sont confiées et qui font l'objet de cette convention.

Ces missions portent sur :

- la réalisation, au-delà du dossier d'urgence, d'études complémentaires dans le cadre de l'élaboration du Schéma Directeur ;
- la rédaction du Schéma Directeur.

ARTICLE 2. PERIMETRES DE LA CONVENTION

Les maîtres d'ouvrages du projet sont :

- La RATP, pour les éléments de l'infrastructure, ainsi que les biens dévolus à l'exploitation et à la gestion des services de transport sur le réseau RATP, conformément aux dispositions des articles L.2142-1 à L.2145-15 du code des transports.
- La SNCF pour les biens dévolus à l'exploitation et à la gestion des services de transport sur le Réseau Ferré National (RFN).
- RFF pour les éléments de l'infrastructure du RFN, conformément aux dispositions de la loi n°97-135 du 13 février 1997 et de ses décrets d'application.

Pour chaque maître d'ouvrage, le périmètre de la convention comprend :

- La réalisation d'études complémentaires ;
- La contribution à la rédaction du Schéma Directeur

ARTICLE 3. RESPONSABILITE DES MAITRES D'OUVRAGE ET DU MAITRE D'OUVRAGE COORDINATEUR

3.1 Maîtres d'Ouvrage

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

La RATP, la SNCF, et RFF sont notamment responsables de la conduite des études qui font l'objet de la présente convention, chacun dans la limite de leur périmètre de maîtrise d'ouvrage respectif.

Au-delà de leur rôle de maître d'ouvrage, la RATP, la SNCF et RFF sont étroitement associés au STIF pour la rédaction du schéma directeur.

Les maîtres d'ouvrage mettent en place une organisation-planification-coordination des études qu'ils dirigent, et ce dans le but de respecter les délais d'études et l'objectif d'unicité de la démarche d'amélioration d'une ligne de RER Co-exploitée.

3.2 Maître d'ouvrage coordinateur

La RATP assume les responsabilités de maître d'ouvrage coordinateur.

Chaque maître d'ouvrage s'engage à apporter en temps utile les éléments d'information qui le concernent pour que le maître d'ouvrage coordinateur puisse exercer la mission qui lui est dévolue.

Le maître d'ouvrage coordinateur ne se substitue en aucun cas aux différents maîtres d'ouvrage dans les responsabilités propres qui leur incombent et ne peut leur imposer des choix ou des solutions qui relèvent de leurs prérogatives.

Sa mission consiste à rassembler les informations auprès des maîtres d'ouvrage, à identifier, le plus en amont possible, les questions posées par l'articulation des périmètres et par les conditions d'intervention des différents maîtres d'ouvrage, à les formaliser, à susciter les échanges réguliers entre maîtres d'ouvrage pour trouver les réponses à ces questions et/ou à présenter à la médiation du STIF lesdites questions.

Il rend compte de l'exercice de cette mission au STIF chargé du suivi des maîtres d'ouvrage.

Sa mission consiste en particulier à :

- animer et assurer le secrétariat des instances du projet décrites dans la convention entre les MOA (comités de pilotage, comités techniques, etc.) ;
- être le rapporteur des MOA devant le comité de suivi et faire la synthèse des rapports de différents MOA, en particulier pour le suivi comptable de l'opération ;
- assurer la cohérence des études ;
- assurer la cohérence des analyses portées par les maîtres d'ouvrage lors de la rédaction du schéma directeur.

3.3 Rôle du STIF

Le STIF est le pilote de l'élaboration du schéma directeur.

Il assure la rédaction du schéma directeur à partir des études et analyses que les maîtres d'ouvrage produisent. A cette fin, il coordonne les réflexions et productions nécessaires à la rédaction du schéma directeur.

ARTICLE 4. DISPOSITIONS TECHNIQUES ET ADMINISTRATIVES

4.1 Les études

Calendrier

Les études, objet de la présente convention, doivent être achevées d'ici la fin du 4^e trimestre 2012. Elles alimenteront le schéma directeur tout au long de sa rédaction, prévue entre le 4^e trimestre 2012 et la fin du 1^e trimestre 2013.

Moyennant une validation technique préalable des services du STIF, menée en lien avec les collectivités et les financeurs, le schéma directeur sera présenté au CA du STIF pour validation au cours du 1^{er} semestre 2013.

Principes généraux

Les études ont pour but d'alimenter le Schéma Directeur en présentant des adaptations d'organisation, d'offre, de service, d'infrastructures ou d'équipements divers permettant d'améliorer l'exploitation de la ligne B, en situation normale et/ou dégradée.

Les études d'infrastructures sont généralement issues de propositions figurant dans le dossier d'émergence, et comprendront :

- confirmation de l'opportunité ;
- la confirmation de la faisabilité (ou les propositions de solutions alternatives dans le cas contraire) ;
- les conditions techniques et financières de réalisation (au niveau de précision d'une étude préliminaire) ;
- l'esquisse d'un calendrier de réalisation ;
- l'appréciation des avantages procurés.

Les études d'exploitation ou d'adaptation de l'organisation de la gestion de la ligne comprennent :

- la qualification des effets induits en termes de service à l'utilisateur
- l'impact sur les coûts d'exploitation

L'ensemble des études conduit à produire des scénarii d'investissement et d'adaptation de l'exploitation de la ligne, à apprécier leurs avantages/inconvénients et à proposer par horizon de temps un scénario global d'aménagement de la ligne

(cf. Art 4.2).

Liste des études

La RATP est chargée des études listées ci-après, en association étroite avec la SNCF et RFF pour ce qui les concerne respectivement.

Les études sous maîtrise d'ouvrage RATP, listées ci-après, sont soit réalisées en régie soit externalisées.

Etudes
Infrastructures
Optimisation de la signalisation d'espacement entre Palaiseau et Orsay
Augmentation de la capacité de retournement des trains à Orsay
Faisabilité et pertinence d'un pilotage automatique
Fiabilisation de l'alimentation électrique de l'atelier de Massy-Palaiseau
Amélioration de la capacité de retournement à Bourg-la-Reine
Amélioration de la capacité de retournement dans le secteur Châtelet / Denfert-Rochereau
Denfert-Rochereau : réaménagement des espaces voyageurs (notamment Quai 3 avec de «vraies» correspondances)
Augmentation de la capacité : Adaptation de la signalisation de la ligne B sud
Augmentation de la capacité : renforcement éventuel de l'alimentation électrique côté sud
Faisabilité et pertinence d'une signalisation embarquée
Conséquences pour la ligne B de la création d'un 2nd tunnel entre Châtelet - Les Halles et Gare du Nord
3è voie entre Massy et Antony (y compris l'éventuelle synergie possible avec GPE)
Garages/dégarages à St-Rémy-lès-Chevreuse et amélioration de la capacité de retournement
Protection des faisceaux de garage existants au sud (y compris télésurveillance)
Création de positions de garage au sud de la ligne
Valorisation du faisceau d'Arcueil
Gares
Rénovation des gares (diagnostic gare par gare : état, visibilité, insertion...)
Accessibilité des gares du sud (La Croix de Berny, création d'espaces d'attente sécurisés, ...)
Accessibilité des trains
Mécanisation des accès dans certaines gares du sud
Examen gare par gare du dimensionnement des espaces par rapport au trafic annuel et aux évolutions attendues
Sécurité d'évacuation (diagnostic de chaque gare par rapport aux normes actuelles d'évacuation)

Création d'un accès supplémentaire à Cité Universitaire (incluant EAS & rehausse des quais)
Problème d'étroitesse des quais de certaines gares ou de concentration des voyageurs sur une partie de quai
Installation de portes palières dans certaines gares (dans le tronçon central)
Equipement en lignes de contrôles des gares du sud
Matériel roulant
Transfert supplémentaire de MI 84 de la ligne A
Rénovation des MI 84
Dimensionnement de l'atelier de Massy : suffisant ? extension ? création d'installations de maintenance au nord ?
Evolution de l'offre
Prévision de trafic à court terme à partir de l'examen des évolutions récentes
Prévision de trafic à moyen terme (avant GPE et 2nd tunnel)
Prévision de trafic à long terme (avec GPE et/ou 2nd tunnel)
Zoom : Impact du 2nd tunnel
Zoom : Impact du GPE
Zoom : Correspondance à Cité Universitaire et Denfert-Rochereau
Zoom : Evolution de la demande dans le Val de Bièvre
Zoom : Evolution de la demande sur la branche de Robinson
Zoom : Evolution de la demande sur la partie sud (Massy - Orsay et alentours)
Zoom : Evolution de la demande à La Croix de Berny
Evolution de desserte à court terme au sud (ex: La Croix de Berny, Val de Bièvre, mise en charge des HLP, ...)
Evolution de desserte à moyen terme
Evolution de la desserte à long terme
Exploitation
Rapprochement des acteurs opérationnels
Préparation du renouvellement du PCC
Outils de gestion modernes et unifiés (ex : suivi des circulations suivi du matériel, vision prédictive des dérives...)
Harmonisation et optimisation de la réglementation
Création d'un poste centralisé à Denfert-Rochereau pour la télésonorisation et la réception des interphones d'alarme
Information des voyageurs en situation normale ou perturbée (y c. amélioration de la sonorisation)

SIEL (y compris sonorisation et continuité SIEL-Infogare) (thème d'étude commun avec la ligne A)

Information des voyageurs en plusieurs langues

La SNCF est chargée des études suivantes, en association étroite avec RFF et la RATP pour ce qui les concerne respectivement :

Etudes

Infrastructures

Augmentation de la capacité et rationalisation des garages de Mitry (exploitation)

Matériel roulant

Création de capacité de maintenance au nord

Exploitation

Regroupement des PIVIF au nord

Scénarios de gestion des situations perturbées : 1-en nov.2012 / 2-avec nouvelles infras

RFF est chargé des études suivantes en association étroite avec la SNCF et la RATP pour ce qui les concerne respectivement :

Etudes

Infrastructures

Lutte contre les traversées et intrusions côté nord

Augmentation de la capacité et rationalisation des garages de Mitry (infra)

Infrastructures pour améliorer la gestion des situations perturbées (Le Bourget, Gare du Nord, ...)

Augmentation de la capacité : impact et conditions sur l'infrastructure au nord

Faisabilité (génie civil, ferroviaire, desserte) de la création de la gare "Aéroville"

Amélioration et extension des garages au nord à long terme

4.2. La rédaction et la validation du schéma directeur

Le Schéma Directeur proposera de retenir un scénario global d'amélioration de la ligne de court, moyen et long terme, rassemblant plusieurs investissements, et précisant coûts et délais.

Le STIF assure la rédaction du Schéma Directeur, qui doit être achevée et validée pour la fin du 1^{er} trimestre 2013.

La RATP, la SNCF et RFF concourent activement à la phase de rédaction et de validation du schéma directeur, au moyen :

- des éléments de conclusion d'études qu'ils fournissent
- de propositions et d'avis formulés sur le contenu et la forme du schéma directeur.

Ils participent notamment à la définition et au choix de scénarii d'exploitation et d'investissements possibles, ainsi qu'à leur évaluation (contraintes, bénéfices).

Ils participent au comité de rédaction qui sera mis en place par le STIF et participent aux réunions techniques nécessaires au choix des éléments à faire figurer au schéma directeur.

Le STIF s'assure les services d'un prestataire pour la rédaction du schéma directeur, qui peut outre la rédaction procéder à des analyses et propositions, discutées lors de réunions auxquels la RATP, la SNCF et RFF participent.

4.3 Modalités d'association des partenaires

Les études relatives au Schéma Directeur et sa rédaction font l'objet d'un suivi technique, financier et d'une validation dans le cadre des instances suivantes et sont fournies au financeur.

- Un **Comité de Pilotage** est constitué des représentants du financeur (STIF), de RATP, de la SNCF et de RFF. Ce comité est présidé par le STIF et se tient 2 fois par an.
- L'Etat et la Région Ile-de-France seront associés à ce comité.

Son rôle est de valider les points suivants :

- les orientations et la démarche à engager
- les conclusions de la démarche à chaque étape importante
- les présentations pour les commissions de suivi
- le dossier avant présentation pour approbation d'un document présenté en Conseil du STIF.

Ce comité de pilotage sera préparé par un **Comité technique** permettant :

- de partager les éléments d'études techniques en impliquant en amont les collectivités,
 - de suivre le déroulement technique de la démarche,
 - d'analyser le contenu technique des offres préalablement au choix des prestataires,
 - de préparer les comités de pilotage et les commissions de suivi,
 - de suivre le volant financier de la convention (appels de fonds prévisionnels, état des facturations,...).
- Une **Commission de suivi** est mise en place sous la présidence du STIF et comprend notamment les représentants du STIF, de la RATP, de RFF, de la SNCF, de l'Etat ; la Région Ile de France et des collectivités territoriales concernées par le projet et, en tant que de besoin, les prestataires des études. Un comité de suivi est organisé au moins une fois par an.

- Des **groupes de travail techniques** se tiennent autant que de besoin. Le STIF, la RATP, le SNCF, RFF et leurs prestataires y assurent le suivi du déroulement des études et de la rédaction du schéma directeur.

4.4. Validation des documents

La RATP, la SNCF, et RFF s'engagent à soumettre au STIF, pour visa préalable, avant le comité technique et notamment lors de réunions spécifiques, les documents suivants :

- planning de référence des études qui leur sont confiées ;
- tout projet de publication ;
- tout document d'information ou de communication à destination du public.

ARTICLE 5. DISPOSITIONS FINANCIERES

5.1 Montant de l'objet de la convention

Le montant des dépenses liées au périmètre de la présente convention est évalué à **2,140 M€ HT**, suivant l'évaluation produite par la RATP, la SNCF, et RFF.

5.2 Engagement du STIF

La signature de la présente convention vaut engagement du STIF à mettre en place les subventions nécessaires à la réalisation de l'opération visée à l'article 2, selon le plan de financement détaillé ci-après à l'article 5.3.

5.3 Principes de financement

Le STIF s'engage à participer au financement des études placées sous la responsabilité de la RATP, en vertu de la présente convention pour un montant maximum forfaitaire et non actualisable de 1,010 M€ H.T en euros courants. Cette subvention est allouée en franchise de TVA. Elle sera à répartir sur l'ensemble des marchés passés par la RATP pour réaliser le programme général de l'opération visé à l'article 4. Cette subvention couvre les études commanditées à des tiers par la RATP.

Le STIF s'engage à participer au financement des études placées sous la responsabilité de RFF, en vertu de la présente convention pour un montant maximum forfaitaire et non actualisable de 680 k€ H.T en euros courants. Cette subvention est allouée en franchise de TVA. Elle sera à répartir sur l'ensemble des marchés passés par RFF pour réaliser le programme général de l'opération visé à l'article 4

Le STIF s'engage à participer au financement des études placées sous la responsabilité de la SNCF, en vertu de la présente convention pour un montant maximum forfaitaire et non actualisable de 450 k€ H.T en euros courants. Cette subvention est allouée en franchise de TVA. Elle sera à répartir sur l'ensemble des marchés passés par la SNCF pour réaliser le programme général de l'opération visé à l'article 4

5.4 Conditions de versement du financement du STIF relatif à l'engagement de l'opération

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006 et modifié le 7 décembre 2011, les Bénéficiaires doivent informer le STIF du commencement d'exécution des études. Si à l'expiration d'un délai d'un an à compter de la notification d'attribution de la subvention, le bénéficiaire n'a pas transmis aux services du STIF une demande de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et est annulée. Ce délai peut être exceptionnellement prorogé par décision du directeur général, si le bénéficiaire établit, avant l'expiration du délai d'un an, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables.

5.5 Conditions de versement du financement du STIF relatif aux délais de réalisation de l'opération

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006 et modifié le 7 décembre 2011, à

compter de la date de demande de premier acompte, le bénéficiaire dispose du délai prévu dans la convention de financement pour présenter le solde de l'opération. Par défaut, ce délai est au maximum de quatre ans. Ce délai peut être prorogé à titre exceptionnel (à charge pour la maîtrise d'ouvrage de justifier que le retard ne lui est pas imputable) par décision du directeur général.

5.6 Echéancier des dépenses

Il est donné à titre indicatif par la RATP, par la SNCF et par RFF.

Echéancier	RATP	SNCF	RFF
Montant de l'objet de la convention visé à l'article 5.1	1 010 k€	450 k€	680 k€
Dépenses effectuées au 1 ^{er} semestre 2012	300 k€	100 k€	170 k€
Dépenses effectuées au 2 nd semestre 2012	500 k€	250 k€	340 k€
Dépenses effectuées au 1 ^{er} semestre 2013	210 k€	100 k€	170 k€

5.7. Modalités de versement de la subvention

Les appels de fonds auprès du STIF se feront sur présentation par chaque maître d'ouvrage d'un état d'avancement des études visé par le directeur d'opération. Cet état comportera le pourcentage en cumul des principales études et prestations réalisées.

Les crédits de paiement sont sollicités au fur et à mesure de l'avancement des études sur sollicitation de chaque maître d'ouvrage avec un maximum de cinq mandatements par an.

Le versement des montants de subventions appelés par chaque maître d'ouvrage est effectué dans un délai de 40 jours à compter de la date de réception des appels de fonds avec l'ensemble des dites pièces justificatives.

La somme des acomptes ne peut dépasser 75% du montant de la subvention. Le règlement du solde sera subordonné à :

- la production de l'avis d'achèvement de l'étude, sans réserve, daté, établi par le Bénéficiaire de la subvention allouée,
- la production de l'état récapitulatif des dépenses HT mandatées avec référence et montant de la facture ainsi que la date de mandatement, visé par le service financier de chaque maître d'ouvrage,

Après achèvement des prestations, chaque maître d'ouvrage présente le bilan financier de ces études composé d'un relevé de dépenses final sur la base des dépenses comptabilisées au titre de la présente convention. Chaque maître d'ouvrage devra mettre à disposition du STIF, à sa demande, dans un délai maximal de 30 jours, toutes les factures justificatives correspondant aux dépenses relatives à la présente convention.

Sur la base du bilan financier, chaque maître d'ouvrage procède le cas échéant au remboursement du trop perçu, qui est effectué dans les 40 jours suivants l'envoi du bilan financier.

Le versement des paiements est effectué par virement bancaire portant numéro de référence de la facture (numéro porté dans le libellé du virement) à :

Bénéficiaire	Etablissement Agence	Code Etablissement	Code Guichet	N° de compte	Clé RIB
RATP	Agence Crédit Agricole 25 quai du Président Paul Doumer - 92920 Paris La Défense Cedex	31489	00010	00012675184	47
SNCF	Agence Centrale de la Banque de France à Paris	30001	00064	00000062385	95
RFF	Société Générale agence Opéra à Paris	30003	03620	00020062145	94

Les domiciliations des parties pour la gestion des flux financiers sont :

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
STIF	41 rue de Châteaudun 75009 Paris	Direction des Projets d'Investissement, Division Fer	
RATP	Département RER LAC A414 54 quai de la Râpée 75599 Paris Cedex 12	Contrôle de Gestion RER	01 58 78 26 36
SNCF	Département Gestion Finances 209-211 rue de Bercy 75585 Paris Cedex 12	Division des Investissements	01 53 25 86 90 Adresse électronique communiquée lors du premier appel de fonds
RFF	Pôle Finances et achats 92 avenue de France 75648 Paris cedex 13	Service Finances et Gestion des flux – Unité Back office Exploitation	01 53 94 32 83 Adresse électronique communiquée lors du premier appel de fonds

ARTICLE 6. CONFIDENTIALITE ET PROPRIETE INTELLECTUELLE DES PROJETS

Les maîtres d'ouvrage sont propriétaires de leurs études.

Le STIF, la RATP, la SNCF et RFF s'engagent à prendre toutes les précautions nécessaires pour assurer la confidentialité et empêcher la diffusion des données communiquées.

En outre, toute diffusion en dehors des signataires de la présente convention, doit faire l'objet d'un accord préalable des maîtres d'ouvrage.

Les présents signataires s'engagent à faire mention des subventions accordées par la présente convention dans toute publication ou communication des études qu'elle vise, notamment par une indication portée sur les documents finaux.

Les signataires s'engagent à préserver la confidentialité des résultats intermédiaires et de toute information considérée comme confidentielle.

Le champ de la confidentialité et les obligations y afférentes feront l'objet d'un examen détaillé lors de la 1^{ère} réunion du Comité Technique mentionné à l'article 4.3.

Les résultats de cet examen seront validés par le Comité de Pilotage mentionné à l'article 4.3.

ARTICLE 8. DUREE DE LA CONVENTION

La convention prend effet à compter de la date de notification de la convention par le STIF à l'ensemble des parties.

La convention prend fin à l'issue de l'approbation du Schéma Directeur par le conseil du STIF et après versement du solde des flux financiers dus au titre de la présente.

ARTICLE 9. RESILIATION

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'une des parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération.

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

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

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la date de prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêté définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement, total ou partiel, de la subvention.

ARTICLE 10. Règlement des litiges

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différents pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention. Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir aucune solution amiable, sont déférés au tribunal administratif de PARIS, 7 rue de Jouy, 75181 PARIS CEDEX 04.

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux.

Fait à Paris, le

Pour le STIF, la Directrice Générale	Pour RATP, le Directeur Général adjoint	Pour la SNCF, Directrice Générale Transilien	Pour RFF, le Directeur Régional Ile de France
Date et signature	Date et signature	Date et signature	Date et signature
Sophie MOUGARD	Philippe MARTIN	Bénédicte TILLOY	François Régis ORIZET



Délibération n° 2011/0908

Séance du 7 décembre 2011

Modernisation du RER C

Convention de financement de l'avant-projet des opérations

**Nœud ferroviaire de Brétigny
Signalisation entre Juvisy et Brétigny
Renforcement de l'alimentation électrique
Création d'un terminus partiel en gare souterraine de Paris-Austerlitz**

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

- VU** Le Code des Transports et notamment ses Articles L 1241-1 à L 1241-20 ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le contrat de Projets Etat - Région Ile-de-France 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
- VU** le rapport n° 2011/0908 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projet du 5 Décembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver la convention de financement « études d'avant-projet relative à la modernisation du RER C – nœud ferroviaire de Brétigny, signalisation entre Juvisy et Brétigny, renforcement de l'alimentation électrique, création d'un terminus partiel en gare souterraine de Paris-Austerlitz » pour un montant de 17.4 M€ HT courants ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention et prendre toutes les mesures nécessaires à son exécution.

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet.

ARTICLE 4 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JPH'.

Convention de réalisation et de
financement des études d'Avant-Projet
Relative au projet :

MODERNISATION DU RER C

TABLE DES MATIERES

0	<u>CONTEXTE GENERAL DU PROJET</u>	6
1	<u>OBJET DE LA CONVENTION</u>	7
1.1	RAPPEL DES ELEMENTS D’ETUDE DEJA EFFECTUES ET EN COURS	7
1.2	DEFINITIONS ET CONTENU DES ETUDES	8
1.2.1	LES DOSSIERS D’AVANT PROJET (AVP)	9
1.2.2	LE CONTENU DES DOSSIERS.....	9
1.3	DELAI DE REALISATION DES AVP	10
2	<u>ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES</u>	11
2.1	LA MAITRISE D’OUVRAGE DES ETUDES	11
2.1.1	L’AUTORITE ORGANISATRICE DES TRANSPORTS	11
2.1.2	IDENTIFICATION, ENGAGEMENTS ET PERIMETRE D’INTERVENTION DES MAITRES D’OUVRAGE.....	11
2.1.3	ROLE DU MAITRE D’OUVRAGE COORDINATEUR VIS-A-VIS DES MAITRES D’OUVRAGE	11
2.2	LES FINANCEURS	12
2.2.1	IDENTIFICATION.....	12
2.2.2	ENGAGEMENTS	12
3	<u>MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT</u>	13
3.1	ESTIMATION DU MONTANT PREVISIONNEL DES ETUDES	13
3.2	CONTENU DES ETUDES DES MAITRES D’OUVRAGE	14
3.2.1	TABLEAU DE SYNTHESE DE REPARTITION DES MONTANTS PREVISIONNELS DE DEPENSES PAR MAITRES D’OUVRAGE	14
3.2.2	REPARTITION DETAILLEE PAR MAITRE D’OUVRAGE	15
3.3	PLAN DE FINANCEMENT	15
3.4	MODALITES DE VERSEMENT DES CREDITS DE PAIEMENT POUR L’ETAT ET LA REGION	15
3.4.1	VERSEMENT D’ACOMPTES	15
3.4.2	VERSEMENT DU SOLDE	16
3.4.3	FACTURATION - RECOUVREMENT	16
3.4.4	BENEFICIAIRES ET DOMICILIATION	17
3.5	CADUCITE DES SUBVENTIONS AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA REGION	18
3.6	COMPTABILITE DES MOA	18

4	<u>MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS.....</u>	19
5	<u>GESTION DES ECARTS</u>	19
6	<u>DISPOSITIONS GENERALES.....</u>	19
6.1	MODIFICATION DE LA CONVENTION	19
6.2	REGLEMENT DES LITIGES	19
6.3	RESILIATION DE LA CONVENTION.....	20
6.4	DATE D’EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION.....	20
6.5	MESURES D’ORDRE.....	20
7	<u>ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION</u>	21
7.1	COMITE TECHNIQUE	21
7.2	COMITE DE SUIVI DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT.....	21
7.3	COMITE DES FINANCEURS	22
7.4	COMMISSION DE SUIVI	22
7.5	INFORMATION HORS COMITE ET COMMISSION DE SUIVI	23
8	<u>PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES.....</u>	23
8.1	DIFFUSION DES ETUDES	23
8.2	COMMUNICATION DES FINANCEURS	23
	<u>ANNEXES.....</u>	26

Entre

En premier lieu,

- **l'Etat**, représenté par le Préfet de la Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris,
- la **Région Ile-de-France**, représentée par le Président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n° [à compléter] de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du 16 novembre 2011,

ci-après désignés par les financeurs.

En deuxième lieu,

- **RFF**, Réseau Ferré de France, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-412 280 737 N°APE 632 A, dont le siège est à Paris 13ème, 92 avenue de France, représenté par son Directeur Général Délégué, Monsieur Alain QUINET,
- la **SNCF**, Société Nationale des Chemins de Fer, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-552 049 447, dont le siège est à Paris 14ème, 34 rue du Commandant Mouchotte, représentée par sa Directrice Générale Transilien, Madame Bénédicte TILLOY,

ci-après désignés par les maîtres d'ouvrages.

En troisième lieu,

- le **STIF**, Syndicat des Transports d'Ile de France, représenté par sa Directrice Générale, dûment mandatée par délibération n° 2011/0908 du Conseil du STIF en date du 7 décembre 2011 (art 1.10.2).

ci-après désigné comme le STIF ou l'autorité organisatrice.

Visas

Vu le code des transports,

Vu la Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation sur les transports intérieurs,

Vu le décret 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,

Vu l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France modifiée,

Vu le décret 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'île de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France,

Vu le Contrat de projets 2007-2013 État – Région Île-de-France signé le 23 mars 2007,

Vu le Contrat Spécifique Transport Etat – Région Ile de France signé le 26 septembre 2011,

Vu la loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 dite loi MOP

Vu la loi n°97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public RFF en vue du renouveau du transport ferroviaire,

Vu le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF,

Vu la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (ORTF)

Vu le schéma directeur de l'opération « RER C » approuvé par décision n° 2009/0568 du Conseil du STIF 08 juillet 2009,

Vu la convention de financement entre l'Etat et la Région Ile de France relative aux études de Schéma de Principe de l'opération « RER C », votée en Commission Permanente Régionale (n° CP 09-1225 du 13 novembre 2009),

Vu la convention de financement entre l'Etat et la Région Ile de France relative aux travaux de renforcement des dessertes à Ivry et Vitry par le doublement de la fréquence aux heures de pointe, votée en Commission Permanente Régionale (n° CP 10-223 du 28 janvier 2010),

Vu la convention de financement entre l'Etat la Région Ile de France relative travaux de suppression des limitations de vitesse à 40km/h entre Invalides et Boulevard Victor, votée en Commission Permanente Régionale (n° CP 10-987 du 17 novembre 2010),

Il est convenu ce qui suit :

0 Contexte général du projet

Le Schéma Directeur du RER C approuvé en conseil du STIF le 8 juillet 2009 prévoit des investissements conséquents pour améliorer le fonctionnement de la ligne sur sa section la plus chargée. Cette section, qui présente les plus grands besoins en termes de régularité, de modification de l'offre et d'optimisation des performances, est située entre Paris-Austerlitz et Brétigny-Etampes/Dourdan.

Initialement, une grande partie des investissements était nécessaire à la mise en œuvre de la nouvelle desserte proposée par le STIF à l'horizon 2017 pour répondre aux besoins. Toutefois, l'absence de consensus sur cette nouvelle desserte auprès des acteurs locaux, exprimée de façon forte depuis fin 2009 et réitérée en 2010, a amené les partenaires institutionnels du projet, STIF, Etat, Région, RFF et SNCF à réorienter l'objet du projet vers une amélioration de l'existant, indépendante des choix de desserte, tout en préservant les possibilités de mise en œuvre d'une nouvelle desserte dans le futur.

Pour atteindre ces objectifs, des investissements ont été identifiés comme capables d'améliorer le fonctionnement actuel de cette ligne indépendamment d'une modification de la desserte. Ils concourront également à améliorer la qualité de service.

Ces investissements, désignés dorénavant dans l'ensemble du document par « opérations » sont les suivants :

- **opération 1 : nœud ferroviaire de Brétigny ;**
- **opération 2 : signalisation entre Juvisy et Brétigny ;**
- **opération 3 : renforcement de l'alimentation électrique ;**
- **opération 4 : création d'un terminus partiel en gare souterraine de Paris-Austerlitz pour la gestion des grands incidents.**

Cette convention s'inscrit dans le cadre de la formalisation du financement des études d'Avant Projet (AVP) relatifs à **ces 4 opérations prioritaires du projet « Modernisation du RER C »**.

Plus précisément l'objet du projet et de ces quatre opérations consiste à :

- améliorer la robustesse d'exploitation de l'ensemble de la ligne et en particulier de sa section la plus chargée (Paris-Brétigny) ;
- permettre une extension de la période de pointe du RER C tout en rendant possible la circulation du fret aux heures de pointe ;
- permettre dans le futur une évolution de la desserte.

1 Objet de la convention

La présente convention a pour objet :

- de préciser les études nécessaires à la définition des opérations de modernisation du RER C objets des dossiers d'Avant-Projet,
- de définir les modalités de financement des études d'Avant-Projet et des procédures administratives des 4 opérations prioritaires du projet « Modernisation du RER C »
- de préciser les conditions de suivi de ces études dans le respect du calendrier général du projet,
- de définir l'organisation de la maîtrise d'ouvrage des études.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés au projet, objet de la présente convention, la dénomination unique suivante :

« Modernisation du RER C : opérations 1, 2, 3, 4 »

1.1 Rappel des éléments d'étude déjà effectués et en cours

Les principales études menées jusqu'à présent sont les suivantes :

- études techniques du schéma directeur RER C (2008 à 2009) : il s'est agi de mener une étude d'exploitation basée sur une nouvelle desserte ainsi que sur 4 autres schémas de desserte différents et d'étudier les infrastructures nécessaires à leur mise en œuvre. Ces études techniques ont fourni les résultats résumés au sein du document « Schéma Directeur du RER C » approuvé au Conseil du STIF du 08 juillet 2009. Les opérations 1 à 4 sont issues de ces études.
- étude de recherche d'un scénario alternatif « moyen terme » (2010) : pour répondre aux préoccupations des élus, il s'est agi de mener une étude exploratoire de 12 schémas de desserte alternatifs, basés sur les mêmes infrastructures issues des études de schéma directeur. L'objectif était de réduire les temps de parcours des missions desservant le Val d'Orge tout en maintenant une bonne desserte du secteur de la Seine Amont. Les résultats de ces études ont été présentés aux élus en janvier 2011.
- études de schéma de principe du RER C long terme (en cours) : il s'agit d'étudier la préfaisabilité de la mise à 6 voies de l'infrastructure entre Paris-Austerlitz et Choisy-le-Roi ou Juvisy-sur-Orge. Cette étude comprend une évaluation de capacité, la définition de schémas fonctionnels des infrastructures ainsi qu'un approfondissement technique (infrastructures, coûts et macro-plannings de réalisation)
- études de schéma de principe « Brétigny-Val d'Orge » (en cours). Il s'agit de mener une étude préliminaire complète sur les investissements des opérations 1 et 2 afin de vérifier l'apport de ces infrastructures sur la desserte actuelle. Cette étude comprend une étude d'exploitation, des tests de robustesse, une étude des infrastructures, une évaluation des coûts et des délais, une première évaluation environnementale, un diagnostic des procédures nécessaires.

1.2 Définitions et contenu des études

Le programme, au moment de l'établissement de la présente convention, et sans préjuger des éléments de programme complémentaires susceptibles d'être proposés à l'issue des études en cours citées au §1.1, porte sur la constitution des dossiers d'Avant-Projet sur les opérations suivantes :

Opération 1 : Nœud de Brétigny

L'objectif de cette opération est de :

- améliorer le fonctionnement actuel du nœud de Brétigny en supprimant des conflits de circulation, en dédiant des voies aux différentes circulations, en créant un vrai terminus performant pour les RER desservant le Val d'Orge et en renouvelant les installations de gestion des circulations
- permettre dans le futur d'accueillir dans de bonnes conditions de robustesse une troisième mission RER C au quart d'heure en terminus à Brétigny.

Pour cela le programme de l'opération 1 comporte :

- la fusion de 4 postes d'aiguillage anciens en un poste neuf unique ;
- la modification du plan de voies de la gare pour séparer les trafics et augmenter les vitesses de dégagement de la gare ;
- la création de 3 ouvrages d'art permettant la séparation des trafics ;
- la constitution d'une zone de retournement spécifique performante pour les RER commandée à partir du poste de signalisation neuf.

Opération 2 : Refonte de la signalisation entre Juvisy et Brétigny-sur-Orge

L'objectif de cette opération est de :

- permettre en situation actuelle d'étendre la période de pointe du soir du RER C de 2 à 3 heures, par la possibilité de passage de 2 trains fret par heure ;
- améliorer la robustesse de circulation de la desserte actuelle, à la fois en donnant plus de respiration aux différentes circulations et aussi en renouvelant les signaux sur cette section.

Cette refonte de la signalisation la rendra mieux adaptée à une augmentation future du nombre de trains pour l'ensemble des circulations.

Pour cela, le programme de l'opération 2 consiste à :

- redécouper le block de signalisation entre Juvisy et Brétigny sur les voies 1bis et 2bis parcourues par les RER et le fret;
- mettre en œuvre le KVBP entre Juvisy et Brétigny.

Opération 3 : Renforcement de l'alimentation électrique

L'objectif de cette opération est de :

- améliorer la robustesse de la desserte actuelle en renforçant l'alimentation électrique, sur la branche Dourdan, sur la branche Etampes et dans le secteur Juvisy-Brétigny, dans la mesure où elle présente des tensions en ligne basses et des problèmes de fiabilité en cas d'incident ;

- permettre dans le futur d'accueillir dans de bonnes conditions de robustesse une troisième mission RER C au quart d'heure en terminus à Brétigny.

Pour cela, le programme de l'opération 3 consiste à :

- créer une nouvelle sous-station de traction électrique 1500V entre Egly et Arpajon ;
- renforcer les sous-stations existantes de Bellevue et de Saint-Martin.

Opération 4 : Création d'un terminus partiel à Paris-Austerlitz souterrain

L'objectif de cette opération est de permettre le retournement de 4 RER C au quart d'heure venant du Sud entre Paris-Austerlitz souterrain et Saint-Michel-Notre-Dame en cas de trafic interrompu sur le tronçon central du RER C et ce, toute l'année. Aujourd'hui seuls 2 à 3 RER au quart d'heure peuvent se retourner pendant la période des travaux Castor.

Pour cela, le programme de l'opération 4 consiste à :

- modifier la signalisation et notamment les installations permanentes de contre-sens situées entre ces deux gares ;
- organiser la commande de ces nouvelles installations à partir du nouveau poste d'aiguillage des Invalides.

Le programme détaillé de chacune des 4 opérations sera confirmé par les études d'Avant-Projet.

1.2.1 Les Dossiers d'Avant Projet (AVP)

L'Avant-Projet porte sur :

- les caractéristiques et les principes guidant le choix des solutions techniques, eu égard au réseau existant,
- à l'évaluation des besoins en investissements, du délai de réalisation,
- à l'incidence sur l'environnement ;
- de l'intérêt socio-économique.

Le dossier d'avant-projet comprendra une partie commune aux opérations pour relater les enjeux globaux à toutes les opérations et 4 dossiers techniques, un dossier pour chacune des opérations citées ci-dessus.

1.2.2 Le contenu des dossiers

Les documents techniques remis comprendront les études nécessaires à la définition du programme, du planning prévisionnel et de la durée des études et des travaux, et de l'estimation des besoins en investissements de chacune des 4 opérations.

Les études objet de la présente convention doivent permettre aux maîtres d'ouvrage de définir les ouvrages et les équipements nécessaires.

Les maîtres d'ouvrage pourront, en tant que de besoin, conduire des études d'un niveau de précision plus avancé sur certains points particuliers de l'opération, en vue de fiabiliser au maximum l'estimation du coût prévisionnel des travaux.

Ces études d'avant-projet seront établies avec un niveau de précision suffisant pour permettre aux maîtres d'ouvrage de les faire approuver par leurs Conseils d'administration respectifs ainsi que par le conseil du STIF. Le cas échéant, ces études pourraient donner lieu à l'approbation d'un AVP ministériel.

Les maîtres d'ouvrage devront ainsi être en mesure de :

- Confirmer la faisabilité technique des solutions retenues,
- D'arrêter les programmes,
- De préciser les plannings généraux des opérations jusqu'à la mise en service des ouvrages, en y intégrant les phases de réalisation et les phases d'études et de procédures,
- D'établir les estimations des coûts prévisionnels des travaux en distinguant les dépenses par partie d'ouvrage ou ensembles fonctionnels et nature de travaux et en indiquant l'incertitude qui y est attachée,
- De permettre l'estimation d'un coût objectif de chaque opération.

La présente convention permet aux maîtres d'ouvrage d'établir les dossiers :

- D'avant-projet dit « technique » comprenant tous les corps d'états tel que les procédures internes à la maîtrise d'ouvrage l'entendent
- D'avant-projet dit « administratif », conforme à la délibération du STIF n°2011/0631 du 06 juillet 2011 (annexe 5)

Elle permet également aux maîtres d'ouvrage d'établir une synthèse de l'AVP destinée aux élus et aux services techniques des collectivités.

1.3 Délai de réalisation des AVP

Le délai de réalisation des études est fixé à 24 mois à compter de la notification de la présente convention par le STIF.

La notification intervient lorsque l'ensemble des financements a été mis en place par chacun des financeurs. Les plannings prévisionnels des AVP sont joints en annexe à la présente convention.

2 Rôle et engagements des parties

2.1 La maîtrise d'ouvrage des études

2.1.1 L'autorité organisatrice des transports

Conformément aux dispositions prévues à l'article 14 du décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du STIF et à l'article L1241-2 du code des transports, le STIF veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

A cet effet, il suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, quel qu'en soit le maître d'ouvrage.

2.1.2 Identification, engagements et périmètre d'intervention des maîtres d'ouvrage

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

Les maîtres d'Ouvrage du projet sont RFF et la SNCF.

La présente convention permet à RFF et à la SNCF de conduire les études d'avant-projet des 4 opérations intégrées dans le projet de modernisation du RER C, telles que décrites en détail à l'article 1.2.

Le périmètre de RFF comprend les études relatives à la conception des infrastructures des 4 opérations et à leur réalisation : études techniques (génie civil, signalisation, voie, télécommunications, IFTE, bâtiments pour l'exploitation des infrastructures et l'énergie électrique), études d'exploitation, estimation et planification.

Le périmètre de la SNCF comprend l'équipement des quais de retournement dans la tranchée Saint Bernard pour assurer la sécurité du conducteur lors du retournement et les équipements transporteur des garages de Brétigny (équipement des quais de garage, réaménagement du local pour les entreprises de nettoyage,...)

2.1.3 Rôle du maître d'ouvrage coordinateur vis-à-vis des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage sont convenus de désigner un maître d'ouvrage coordinateur : il s'agit de RFF.

Le maître d'ouvrage coordinateur est chargé :

- D'établir un planning d'ensemble des opérations faisant apparaître l'état d'avancement général des études des différents maîtres d'ouvrage, et d'en assurer une mise à jour et un suivi régulier ;
- D'agréger et de synthétiser les éléments relatifs à l'exécution de l'opération, notamment les éléments techniques et financiers ;
- D'identifier le plus en amont possible les questions posées par l'articulation des périmètres et par les conditions d'intervention des différents maîtres d'ouvrage.

A cette fin, le maître d'ouvrage coordinateur se charge :

- De rassembler les informations obtenues auprès des maîtres d'ouvrage de l'opération,
- De formaliser et de susciter les échanges réguliers entre les maîtres d'ouvrage pour résoudre les problèmes d'interfaces entre les maîtres d'ouvrage et/ou les présenter à lors des comités et des commissions prévues à cet effet (cf. article 7 de la présente convention).

Afin de permettre au maître d'ouvrage coordinateur d'exercer sa mission, les maîtres d'ouvrage s'engagent à lui fournir les informations dans un délai de 3 semaines maximum à compter de la demande du maître d'ouvrage coordinateur.

Une fois intégrés le maître d'ouvrage coordinateur re- transmet aux maîtres d'ouvrage, les éléments-pré-cités pour vérification de leurs données avant envoi officiel des documents au STIF.

Le maître d'ouvrage coordinateur ne se substitue en aucun cas aux différents maîtres d'ouvrage dans les responsabilités propres qui leur incombent et ne peut leur imposer des choix ou des solutions qui relèvent de leurs prérogatives.

Chaque maître d'ouvrage s'engage à apporter, conformément au calendrier défini à l'article 1.3 de la présente convention, les éléments d'information qui le concernent au maître d'ouvrage coordinateur afin que celui-ci puisse exercer la mission qui lui est dévolue.

2.2 Les financeurs

2.2.1 Identification

Le financement des études, objet de la présente convention, est assuré par :

- L'Etat,
- La Région Ile de France.

2.2.2 Engagements

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à verser les subventions nécessaires à la réalisation, par les maîtres d'ouvrage visés à l'article 2.1.2, des études en vue de l'élaboration du dossier d'avant projet (décrit à l'article 1 de la présente convention), dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 3 de la présente convention.

3 Modalités de financement et de paiement

La présente convention intègre notamment :

- la compensation des frais de maîtrise d'ouvrage (coûts de maîtrise d'ouvrage, rémunération de mandataires, pilotage, encadrement, contrôle qualité, contrôle de gestion, frais de structure, contribution des différentes entités de RFF et de la SNCF à l'élaboration de l'avant-projet, acquisition de données géotechniques, topographiques, environnementales...),
- les missions d'assistance à la maîtrise d'ouvrage, lui permettant d'assurer la qualité des prestations qu'elle dirige tant sur les plans organisationnel, juridique, économique et financier que technique,
- la rémunération des maîtres d'œuvre nécessaire à la bonne exécution de leurs missions,
- les missions d'assistance réglementaires telles que coordination en matière de sécurité et protection de la santé (CSPS) en phase conception, le contrôle technique (CT),
- l'organisation et le pilotage de la concertation et des procédures administratives (enquêtes publiques).

3.1 Estimation du montant prévisionnel des études

Le montant prévisionnel des dépenses relatives à ces études d'AVP est évalué à **17,40 M€ HT courants non actualisables non révisables (valeur de référence de 2011)**.

Ce montant prévisionnel est basé sur une estimation s'élevant à 15,28 M€ HT aux conditions économiques de juin 2008, dont 14,40M€ HT sur le périmètre de RFF et 0,88M€ HT sur le périmètre de SNCF.

	OPERATION	RFF		SNCF	
		€ constants CE juin 2008	€ courants	€ constants CE juin 2008	€ courants
AVP	Opération 1 : nœud de Brétigny	10,60	12,06	0,79	0,90
	Opération 2 : signalisation Juvisy-Brétigny	1,90	2,22	0	0

Opération 3 : renforcement de l'alimentation électrique	1,00	1,15	0	0
Opération 4 : terminus gare souterraine de Paris-Austerlitz	0,90	0,97	0,09	0,10
TOTAL M€ HT courants	14,40	16,40	0,88	1,00

A titre indicatif, avant consultation des futurs mandataires et prestataires pour le compte des maîtres d'ouvrage, l'estimation du coût des études inclut :

- La collecte des données (données techniques, sondages géotechniques, topographie...) : environ 5% ;
- La concertation, enquête publique et communication : environ 5% ;
- Les études techniques (maîtrise d'œuvre) : environ 60% ;
- La maîtrise d'ouvrage RFF, maîtrise d'ouvrage déléguée et assistance à maîtrise d'ouvrage : environ 30%.

3.2 Contenu des études des maîtres d'ouvrage

3.2.1 Tableau de synthèse de répartition des montants prévisionnels de dépenses par maîtres d'ouvrage

Les montants prévisionnels de dépenses pris en charge par les maîtres d'ouvrage, rattachés aux périmètres définis à l'article 2.1.2, sont établis comme suit :

Maîtres d'ouvrage	Montant prévisionnel des dépenses
	En millions € courants
RFF	16,4
SNCF	1
TOTAL M€	17,4

3.2.2 Répartition détaillée par maître d'ouvrage

Chacun des maîtres d'ouvrage fournit une estimation en euros courants des postes nécessaires pour mener à bien cette étape du projet :

Postes de prestations	RFF	SNCF
Opération 1 : refonte nœud Brétigny	12,06	0,90
Opération 2 : signalisation Juvisy-Brétigny	2,22	0,00
Opération 3 : sous-stations	1,15	0,00
Opération 4 : retournement Austerlitz souterrain	0,97	0,10
TOTAL en M€ courants	16,40	1,00

3.3 Plan de financement

Le plan de financement est établi en euros courants.

	État (30%)	Région (70%)	TOTAL
RFF	4,92	11,48	16,40
SNCF	0,30	0,70	1,00
Total	5,22	12,18	17,40

3.4 Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région

3.4.1 Versement d'acomptes

Les acomptes sont versés par les financeurs au fur et à mesure de l'avancement de l'opération sur présentation d'appels de fonds par les maîtres d'ouvrage.

Pour l'étude, objet de la présente convention, chaque maître d'ouvrage transmettra, auprès de l'ensemble des financeurs, une demande de versement des acomptes

reprenant la dénomination indiquée à l'article 1 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagement auxquelles l'appel de fonds se rattache.

Pour l'Etat, la demande de versement d'acomptes comprendra :

- l'état d'avancement de chacun des postes de dépenses (exprimé en pourcentage) tel que définis à l'article 3.2.2, signé par le Directeur d'opérations,
- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 3.3.

RFF s'engage à fournir à l'Etat un récapitulatif annuel des factures comptabilisées.

Pour la Région, la demande de versement comprendra:

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par les maîtres d'ouvrage indiquant notamment la référence des factures comptabilisées, leur date de comptabilisation et le montant des factures comptabilisées.
- La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 3.3.
- Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du maître d'ouvrage.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Région et l'Etat aux maîtres d'ouvrage est plafonné à 95% avant le versement du solde.

L'annexe 3 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses des maîtres d'ouvrage.

3.4.2 Versement du solde

Après achèvement des études couvertes par la présente convention, les maîtres d'ouvrage présentent le relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses réalisées incluant notamment les frais de maîtrise d'ouvrage.

Le versement du solde est subordonné à la production des documents signés par le représentant légal de l'organisme indiqués à l'article 2.1.2. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, les maîtres d'ouvrages procèdent, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

Le versement du solde se fera sur présentation des factures comptabilisées.

3.4.3 Facturation - Recouvrement

Le versement des montants de subvention appelés par les maîtres d'ouvrage doit être effectué dans un délai de 40 jours à compter de la date de réception d'un dossier complet, tel que défini à l'article 3.4.1 de la présente convention.

Le mandatement est libellé de telle sorte qu'il apparaisse explicitement qu'il s'agit d'un versement effectué au titre de la présente convention, en reprenant la dénomination indiquée à l'article 1.

Les dates et les références de mandatement sont portées par écrit, éventuellement sous forme électronique, à la connaissance des maîtres d'ouvrage.

3.4.4 Bénéficiaires et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

RFF	Société Générale agence Opéra à Paris	30003	03620	00020062145	94
SNCF	Agence centrale de la Banque de France Paris	30001	00064	00000062385	95

La domiciliation des parties pour la gestion financière est :

Parties	Coordonnées
ETAT	DRIEA – SPOT – CBSF 21-23 rue Miollis 75015 PARIS
REGION ILE-DE FRANCE	Unité Aménagement Durable 33, Boulevard des Invalides 75007 PARIS
RFF	Pôle finances et achats Service finances et gestion des flux Unité back office - exploitation 92 avenue de France 75648 Paris Cedex 13
SNCF Transilien	Délégation Financière, Division Investissements – Subventions 209-211 rue de Bercy 75585 PARIS CEDEX 12

3.5 Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région

Si à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date de délibération d'attribution de la subvention, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une demande de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et elle est annulée.

Ce délai peut être prorogé d'un an maximum par décision du Président, si le bénéficiaire établit avant l'expiration du délai de trois ans mentionnés ci-avant que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables. Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision du Président. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

A compter de la date de première demande de versement, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de l'opération.

Dans le cas où la demande de premier acompte constitue la demande du solde de l'opération, les dates de caducité qui s'appliquent sont celles du premier acompte.

3.6 Comptabilité des MOA

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à faire ressortir dans leur comptabilité les dépenses propres à ces études.

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à informer préalablement les financeurs de toutes autres participations financières attribuées en cours d'exécution de la présente convention et relatives à l'objet de cette dernière.

4 Modalités de contrôle par les financeurs

Les financeurs peuvent faire procéder, par toute personne habilitée, au contrôle sur place de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

Le bénéficiaire de la subvention conserve l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix ans à compter de la date d'expiration de la présente convention pour tout contrôle effectué a posteriori.

Les financeurs peuvent demander, le cas échéant, toute explication ou toute pièce complémentaire qu'ils jugent utile quant à l'exécution de l'opération, activité ou action subventionnée.

5 Gestion des écarts

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par les maîtres d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant total initialement prévu, les subventions attribuées sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 3.3. Elles font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement au financeur en cas de trop perçu.

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 3-1, les co-financeurs sont informés lors de la réunion du comité de suivi de la convention de financement. Les maîtres d'ouvrage doivent obtenir l'accord des co-financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Le cas échéant un avenant à la présente convention formalise cet accord.

6 Dispositions générales

6.1 Modification de la convention

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 3.4.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

6.2 Règlement des litiges

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

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

6.3 Résiliation de la convention

Les signataires de la présente convention peuvent prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai, qui ne peut être inférieur à un mois, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les signataires sont informés immédiatement de la mise en demeure qui est adressée au bénéficiaire de l'aide, et de la décision de résiliation qui lui fait suite ou qui est prononcée pour motif d'intérêt général.

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération. La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

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

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement total ou partiel de la subvention. Dans tous les cas, les co-financeurs s'engagent à rembourser aux maîtres d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation. Sur cette base, les maîtres d'ouvrage procèdent à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop perçu auprès des co-financeurs au prorata de leur participation.

La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation des bénéficiaires des subventions.

6.4 Date d'effet et durée de la convention

La convention prend effet à compter de sa notification par le STIF à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

Elle expire soit en cas de résiliation tel que prévu à l'article 6.3, soit après la réalisation des étapes suivantes :

- réception des documents indiqués à l'article 1.2.2 de la présente convention,
- solde de la totalité des subventions dues aux maîtres d'ouvrage selon les modalités de l'article 3.4.2.

6.5 Mesures d'ordre

Les frais de timbre et d'enregistrement sont à la charge de celle des parties qui entendrait soumettre la présente convention à cette formalité.

Les signataires font élection de domicile en leur siège pour l'exécution de la présente convention.

La présente convention est établie en exemplaires originaux.

7 Organisation et suivi de la présente convention

Conformément au Contrat de projets État Région Ile-de-France, les financeurs chargent conjointement le STIF d'assurer pour leur compte le suivi des maîtrises d'ouvrage. Le STIF s'assure notamment du respect, par les maîtres d'ouvrage, des délais indiqués, de la remise des documents et des estimations à cette étape du projet indiqués aux articles 1-2 et 1-3 de la présente convention.

Dans ce cadre, chaque maître d'ouvrage s'engage à remettre au maître d'ouvrage coordinateur l'ensemble des documents relatif à l'exercice de sa mission selon les délais prévus à l'article 2.1.3.

A la demande du STIF, chaque maître d'ouvrage s'engage à fournir les documents relatifs au bon suivi de l'opération.

La gouvernance du projet s'articule comme suit autour de comités, réunissant les techniciens en charge des études et les financeurs, de commissions de suivi composées des élus et des financeurs, et de réunions entre maîtres d'ouvrage auxquelles peuvent être conviés les financeurs.

7.1 Comité technique

Il est constitué un comité technique de suivi de l'opération. Ce comité, convoqué par le maître d'ouvrage coordinateur, comprend l'ensemble des signataires et des maîtres d'ouvrages ayant contracté une convention d'étude avec le STIF dans le cadre de ce projet.

Le Comité technique se réunit en tant que besoin et au moins quatre fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de deux semaines et les éléments étant envoyés au moins sept jours au préalable par le maître d'ouvrage coordinateur.

Le Comité technique est le cadre privilégié permettant :

- de partager les éléments d'études techniques de l'AVP, les éventuels points durs et leurs impacts financiers et administratifs le cas échéant, en impliquant en amont les acteurs de l'opération,
- de développer un point technique lors d'une séance spécifique,
- de valider les choix techniques si nécessaire,
- de suivre le déroulement technique de la démarche,
- de suivre le déroulement de la concertation,
- de préparer les comités de pilotage et les commissions de suivi sur les aspects techniques.

A cette fin, les membres du comité technique peuvent se faire assister de leurs prestataires et inviter, et si besoin, les partenaires impliqués dans le projet.

7.2 Comité de suivi de la convention de financement

Il est constitué un comité de suivi de la convention de financement comprenant l'ensemble des signataires de la convention, convoqué et placé sous l'autorité du STIF.

Le Comité de suivi de la convention de financement se réunit au moins une fois par an, et autant que de besoins, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le maître d'ouvrage coordinateur.

Le comité se prononce et valide :

- l'avancement de cette étape de l'étude au regard des éléments demandés dans la convention de financement, notamment suivant les postes estimés et indiqués à l'article 3.2.2 de la présente convention, et du calendrier,
- le suivi financier de la convention et les éventuels écarts constatés, les besoins d'études complémentaires possibles à ce stade, la fin de l'étape de l'étude permettant le versement du solde correspondant à la présente convention,
- le suivi des estimations du projet (confirmation des postes prévus au regard du périmètre du projet),
- les éléments liés à la communication du projet, aussi bien l'information générale (éléments du plan de communication) que dans le cadre administratif et réglementaire (éléments de la concertation préalable),
- le projet de contenu des conventions de financement des étapes ultérieures du projet,
- les éléments présentés lors de la Commission de suivi,
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF.

Le compte rendu de chaque Comité de suivi est validé en début de séance.

7.3 Comité des financeurs

Il est constitué un comité des financeurs. Il se réunit autant que de besoins en fonction de questions spécifiques relevant du pilotage du projet, notamment son financement, les ajustements de programmation technique et financière, et les points spécifiques qui n'auraient pu être validés en comité de suivi.

Les membres sont convoqués avec un préavis minimum de un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable.

7.4 Commission de suivi

Placée sous la présidence de la Directrice générale du STIF, la Commission de suivi comprend les signataires de la convention et les élus des collectivités territoriales concernées par le projet.

Elle se réunit au moins une fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum d'un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le STIF.

La Commission de suivi informe ses membres de l'avancement des études relatives au dossier d'AVP et à la concertation préalable.

Elle recueille les avis et observations de ses membres sur :

- les orientations et la démarche à engager,
- les conclusions de la démarche à chaque étape importante,
- les modalités de la concertation,
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF.

7.5 Information hors comité et commission de suivi

Les maîtres d'ouvrage s'engagent pendant toute la durée de validité de la convention :

- à présenter un compte-rendu d'avancement de l'étude devant le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France à la demande de ce dernier,
- à informer le STIF et les financeurs sans délai en cas de difficultés ayant une incidence financière, ou sur le respect du calendrier, ou sur le programme.

Chaque maître d'ouvrage s'engage également à inviter le STIF et les financeurs ou les experts missionnés par celui-ci à assister, sur leur demande, à toute réunion permettant essentiellement d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet.

Un Comité des maîtres d'ouvrage est constitué des maîtres d'ouvrage ainsi que de leurs assistants et prestataires techniques suivant les besoins. Ce comité piloté par le maître d'ouvrage coordinateur, se réunira mensuellement. Les réunions sont dédiées à la coordination entre les différentes études. Les financeurs en seront informés, pourront y assister. Les comptes-rendus de réunions seront adressés à l'ensemble des financeurs.

Par défaut, les documents présentés dans le cadre des différents comités et commissions sont adressés au moins quinze jours avant la réunion.

8 Propriété, communication et diffusion des études

8.1 Diffusion des études

Les études seront communiquées aux co-financeurs qui s'interdisent toute diffusion en dehors des signataires de la présente convention, sans accord préalable des maîtres d'ouvrage.

Les résultats des études, après validation par le comité de suivi, pourront être communiqués aux collectivités territoriales concernées par la présente opération. Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable des parties signataires.

Les données des études pourront être utilisées librement par les financeurs et le STIF dans le cadre de la poursuite de la réalisation du projet.

Les présents signataires s'engagent à faire mention des financements accordés par la présente convention dans toute publication ou communication des études qu'elle vise, notamment par une indication portée sur les documents finaux.

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention de financement sont la propriété des maîtres d'ouvrage.

8.2 Communication des financeurs

L'ensemble des dossiers d'études, documents et supports d'information mentionnera de manière explicite les logos des co-financeurs.

Dans un souci d'identification des projets inscrits au Contrat de projets Etat-Région, les opérations financées dans ce cadre présenteront les traitements suivants au niveau des logos des partenaires :

- l'ordre entre partenaires : Etat, Région, RFF, SNCF et STIF
- l'ordre des financeurs : Etat et Région

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / / 2011

<p>Pour l'Etat,</p> <p>Daniel CANEPA Préfet de la Région d'Ile-de-France Préfet de Paris</p>	<p>Pour la Région d'Ile-de-France,</p> <p>Jean-Paul HUCHON Président du Conseil Régional d'Ile-de-France</p>
<p>Pour Réseau Ferré de France,</p> <p>Alain QUINET Directeur délégué de Réseau ferré de France</p>	<p>Pour la SNCF,</p> <p>Bénédicte TILLOY Directrice générale SNCF Transilien</p>
<p>Pour le STIF,</p> <p>Sophie MOUGARD Directrice Générale</p>	

Annexes

Annexe 1 : organigramme nominatif

Annexe 2 : planning du projet

Annexe 3 : échéancier prévisionnel des dépenses totales

Annexe 4 : échéancier prévisionnel des appels de fonds

Annexe 5 : extrait de la délibération du STIF de juillet 2011 : contenu des études d'Avant
Projet

Annexe 1

Organigramme nominatif

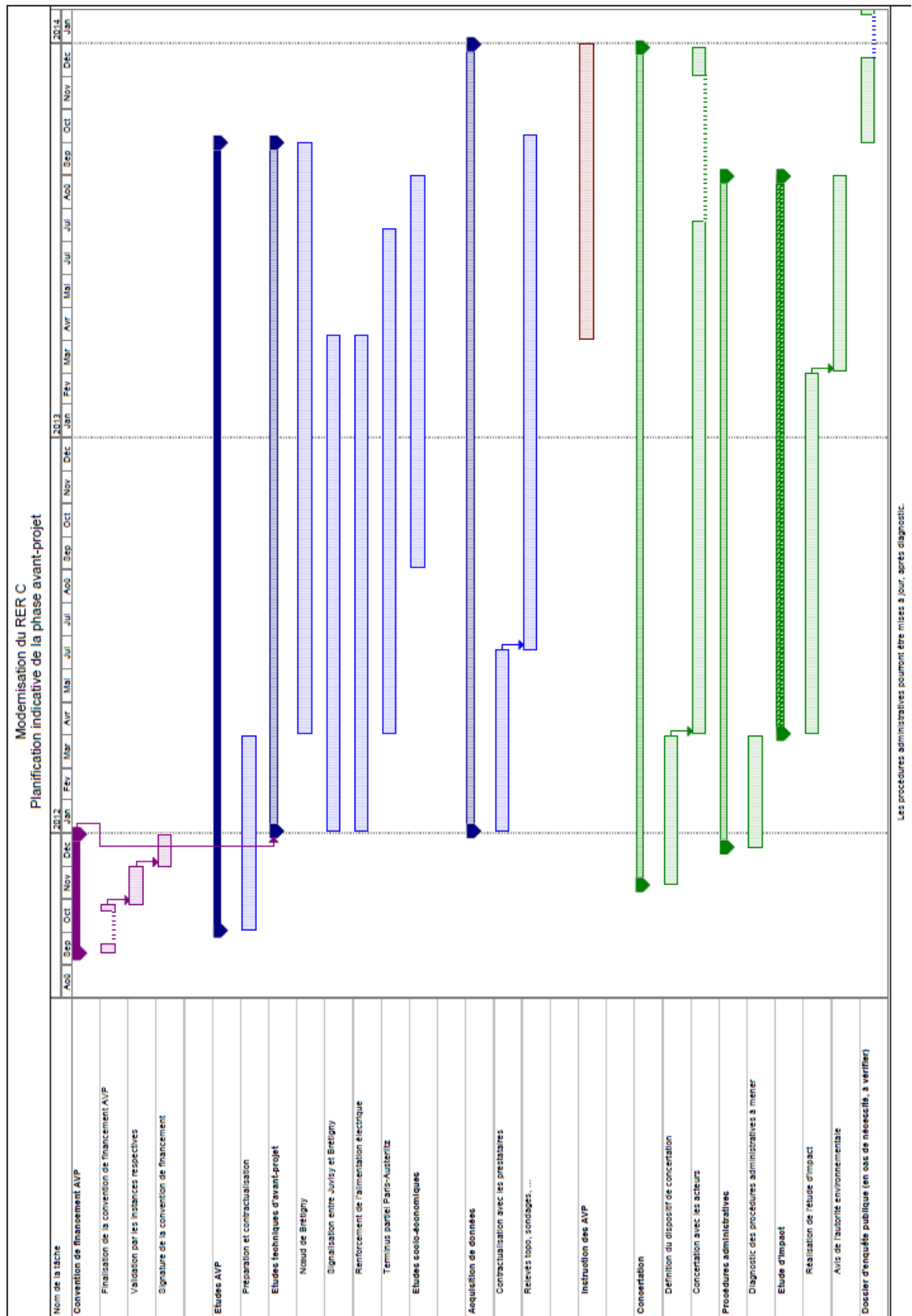
RFF :

- **Chef de mission** : Pascal Mabire
- **Adjoint au chef de mission / chargée de projet** : Lise Nédélec

SNCF :

- **Chef de mission** : Franck Brugeaud

Annexe 2 Planning des études d'avant-projet



Annexe 3

Échéancier prévisionnel des dépenses totales

K€ courants	2011	2012	2013	TOTAL
RFF	200	8 700	7 500	16 400
SNCF	0	600	400	1 000
TOTAL	200	9 300	7 900	17 400

Annexe 4

Échéancier prévisionnel des appels de fonds pour RFF/SNCF pour la durée de la convention

K€ courants	2012	2013	2014	TOTAL
RFF	8 700	6 500	1 200	16 400
<i>Etat</i>	<i>2 610</i>	<i>1 950</i>	<i>360</i>	<i>4 920</i>
<i>Région</i>	<i>6 090</i>	<i>4 550</i>	<i>840</i>	<i>11 480</i>
SNCF	600	400	0	1 000
<i>Etat</i>	<i>180</i>	<i>120</i>	<i>0</i>	<i>300</i>
<i>Région</i>	<i>420</i>	<i>280</i>	<i>0</i>	<i>700</i>

Annexe 5

Contenu de l'avant projet

Le contenu du dossier d'Avant-Projet est compatible avec le SDRIF et le PDU Ile-de-France. Il tient compte des conclusions de l'Enquête Publique.

Le contenu de l'Avant-Projet **pour les ouvrages d'infrastructure** devra être conforme, tel que défini à l'article 20 du décret n°93-1268 du 29 novembre 1993, à la prise en compte des éléments suivants :

- « confirmer, compte tenu des études et reconnaissances complémentaires, la faisabilité de la solution retenue et en déterminer ses principales caractéristiques ;
- proposer une implantation topographique des principaux ouvrages ;
- proposer, le cas échéant, une décomposition en tranches de réalisation et préciser la durée de cette réalisation ;
- permettre au maître de l'ouvrage de prendre ou de confirmer la décision de réaliser le projet, d'en arrêter définitivement le programme et d'en déterminer les moyens nécessaires, notamment financiers ;
- établir l'estimation du coût prévisionnel des travaux, en distinguant les dépenses par partie d'ouvrage et nature de travaux et en indiquant l'incertitude qui y est attachée compte tenu des bases d'estimation utilisées ;
- permettre l'établissement du forfait de rémunération dans les conditions prévues par le contrat de maîtrise d'œuvre.

Les études d'avant-projet comprennent également l'établissement des dossiers à déposer, le cas échéant, en vue de l'obtention du permis de construire et autres autorisations administratives nécessaires et qui relèvent de la compétence de la maîtrise d'œuvre, ainsi que l'assistance au maître de l'ouvrage au cours de leur instruction. »

L'ensemble des résultats des études réalisées dans le cadre de l'Avant-Projet devra être regroupé dans un document final présentant les points suivants :

- « 1 Historique :
 - rappel de l'historique de l'opération et des procédures administratives,
- « 2 Diagnostics « Transport » des territoires concernés
 - Rappel du schéma de principe et mises à jour éventuelles,
- « 3 Objectifs du Projet / Programme
 - Programme de l'opération arrêté en adéquation avec les objectifs précédents. Justification des changements apportés le cas échéant,
 - Nature et étendue des besoins (tient compte des conclusions de l'enquête publique et sont modifiées en conséquence par rapport au schéma de principe),
 - Contraintes et exigences (tient compte des conclusions de l'enquête publique et sont modifiées en conséquence par rapport au schéma de principe),
- « 4 Description du Projet (évolutions depuis le schéma de principe)
 - Caractéristiques principales
 - Insertion : tracés, pôles et stations,
 - Définition :
 - fonctionnelle des installations,
 - consistance des dessertes envisagées,
 - périmètre du projet,
 - dispositions techniques retenues (options principales, modalités),
 - dimensionnement justifié des installations,
 - Aménagements urbains et interfaces avec le projet :

- *solution de référence : abords, aménagements ponctuels, opérations connexes,*
 - *variantes d'aménagements spécifiques sur demande,*
 - *Phasages fonctionnels éventuels, avec avantages et inconvénients techniques,*
 - *Compatibilité entre l'Avant-Projet et la déclaration de projet,*
 - *Pour les projets en souterrain : sondages détaillés permettant d'arrêter les choix des techniques de réalisation,*
- *« 5 Impacts du projet*
 - *Descriptif de la prise en compte des conclusions de l'Etude d'impact et de l'Enquête Publique, et de leurs effets sur l'opération, en termes de définition, de performances, de coûts, de délais,*
- *« 6 Management et calendrier du Projet*
 - *Organisation :*
 - *identification des différentes parties : STIF, MOA(s) désignés, MOE(s) études, collectivités...,*
 - *proposition des périmètres d'intervention des parties (périmètres des MOA, d'exploitation et de maintenance avec plans),*
 - *méthodes : Plan Directeur Qualité,*
 - *Planification :*
 - *calendrier d'ensemble de l'opération, avec le déroulement des procédures et des travaux à l'échelle du mois,*
 - *état et calendrier des procédures particulières aux autres autorités susceptibles d'être concernées par le projet, notamment en matière d'infrastructures ferroviaire et de voirie,*
 - *plannings de l'opération (Gantt et chemin de fer), niveau synthèse et sous-ensembles, en cohérence avec la décomposition des coûts (maîtrise d'ouvrage, composantes fonctionnelles telles que : infrastructure /ouvrages d'art, stations/ gares/pôles d'échange, ateliers-dépôts, système de transport (voie, énergie, signalisation/aide à l'exploitation), matériel roulant, aménagements urbains, ...).*
- *« 7 Economie du Projet*
 - *Coûts de réalisation :*
 - *présentation synthétique des coûts : coûts travaux (détaillés par grands postes de dépenses), assorti d'un taux de tolérance de + ou - 5%, Provisions pour Aléas et Incertitudes (x% des coûts travaux), frais de MOE (x% du montant des coûts travaux + PAI), acquisitions foncières, frais de MOA (X% des coûts travaux + PAI + Frais de MOE + Acquisitions Foncières),*
 - *niveau de détail selon phase du projet (Loi MOP), organisé selon les 19 postes de dépenses identifiés par le CERTU : infrastructure/ouvrages d'art, stations/gares/pôles d'échange, ateliers-dépôts, système de transport (voie, énergie, signalisation/aide à l'exploitation), matériel roulant, aménagements urbains, ...), opérations connexes (accès, gares routières, parkings relais, ...), frais d'études, de MOE, de MOA, provisions diverses, acquisitions foncières...*
 - *identification des coûts d'aménagements urbains spécifiques connexes (par demandeur),*
 - *évolutions des coûts en regard de l'étape précédente : analyse, source (technique, enquête publique, ...),*
 - *Coûts d'exploitation :*
 - *bilan financier pour l'exploitant d'une part, pour les collectivités publiques d'autre part,*
 - *éléments chiffrés permettant de préparer contrat d'exploitation (ou avenant),*
- *« 8 Financement :*
 - *plan de financement global et annualisé,*

- *pour les aménagements urbains spécifiques, montage financier permettant au demandeur de financer son quota de surcoût,*
- « 9 Conclusion, intérêt socio-économique
 - *Mise à jour par rapport au programme retenu,*
- « 10 Annexes
- *Annexes graphiques : selon loi MOP,*
- *Annexes de constitution du dossier :*
 - *Décision de lancement de l'Avant-Projet,*
 - *Avis du commissaire enquêteur,*
 - *Déclaration de projet,*
 - *DUP le cas échéant,*
- *Annexes complémentaires au dossier :*
 - *Projet de Convention de Financement,*
 - *Eventuellement Dossier Préliminaire de Sécurité.*

Le contenu de l'AVP ci-dessus énumère les thématiques à analyser et dont les résultats sont présentés par les maîtres d'ouvrage aux financeurs et au STIF. Des précisions seront données en cours d'études par les maîtres d'ouvrage, et des adaptations du contenu pourront, si nécessaire, être proposées, pour tenir compte des spécificités du projet. Les maîtres d'ouvrage en informeront les financeurs et le STIF au préalable de la finalisation du dossier d'avant-projet.

Délibération n°2011/0909

Séance du 7 décembre 2011



POLE D'ECHANGES MULTIMODAL DE VERSAILLES CHANTIERS

AVANT-PROJET MODIFICATIF

AVENANT N°1 A LA CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE AUX PHASES D'AVP MODIFICATIF, DE PRO ET DE REALISATION DE LA PHASE 1 DE L'OPERATION

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF) approuvé le 15 décembre 200 par arrêté inter-préfectoral ;
- VU** le contrat de Plan Etat-Région 2000-2006, signé le 18 mai 2000,
- VU** la Convention Particulière Transports signée le 26 septembre 2011 par l'Etat et la Région Ile-de-France, relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013 ;
- VU** la décision n°7234 du Conseil d'administration du STIF, prise dans sa séance du 19 juin 2001, approuvant le schéma de principe de l'opération de réaménagement du pôle d'échanges multimodal de Versailles Chantiers ;
- VU** la délibération n°2006/0781 du Conseil du STIF, prise dans sa séance du 20 septembre 2006, approuvant l'avant-projet et la convention de financement de l'opération de réaménagement du pôle d'échanges multimodal de Versailles Chantiers ;
- VU** la délibération n°2010/0565 du Conseil du STIF en date du 4 octobre 2010, approuvant le dossier d'enquête publique relatif au réaménagement du pôle d'échanges multimodal de Versailles Chantiers ;
- VU** la délibération n°2011/0933 du Conseil du STIF, prise dans sa séance du 7 décembre 2011, déclarant le projet de réaménagement du pôle d'échanges multimodal de Versailles Chantiers d'intérêt général ;
- VU** la délibération n°2011/0631 du Conseil du STIF, prise dans sa séance du 6 juillet 2011, définissant le contenu des dossiers d'objectifs et de caractéristiques principales, des schémas de principe et des avant-projets ;
- VU** la délibération n°11-991 de la Commission Permanente de la Région Ile-de-France, prise dans sa séance du 16 novembre 2011, approuvant l'avenant n°1 à la

convention de financement relative à la réalisation du réaménagement du pôle d'échanges multimodal de Versailles Chantiers ;

VU le rapport n°2011/0909 et 2011/0933 ;

VU l'avis de la commission des investissements et de suivi du contrat de projets du 5 décembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : le dossier d'avant-projet modificatif relatif à la première phase du projet de réaménagement du pôle d'échanges multimodal de Versailles Chantiers, élaboré par les maîtres d'ouvrage SNCF, RFF et Ville de Versailles, et annexé à la présente délibération, est approuvé pour un montant de 62,690 M€ aux conditions économiques de janvier 2005, à l'exception des éléments proposés sur les coûts d'exploitation.

ARTICLE 2 : les maîtres d'ouvrage sont invités à engager les travaux de la première phase fonctionnelle, estimée à 62,690 M€ aux conditions économiques de janvier 2005, dans le respect des dispositions réglementaires et dans les meilleurs délais pour permettre un achèvement des travaux fin 2015 et une mise en service complète du pôle réaménagé en 2016.

ARTICLE 3 : l'avenant n°1 à la convention de financement portant sur la réalisation de cette première phase fonctionnelle, conclu entre le STIF, l'Etat, la Région Ile-de-France, le Conseil général des Yvelines, la Ville de Versailles, la SNCF et RFF pour un montant de 62,690 M€ aux conditions économiques de janvier 2005, et annexé à la présente délibération, est approuvé.

ARTICLE 4 : la directrice générale du STIF est habilitée à signer ledit avenant n°1 à la convention de financement, et à prendre toutes les mesures nécessaires pour son exécution.

ARTICLE 5 : la directrice générale est autorisée à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet de réaménagement du pôle d'échanges multimodal de Versailles Chantiers.

ARTICLE 6 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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



Jean-Paul HUCHON

2011

Pôle d'échanges multimodal de Versailles-Chantiers

Avenant n°1 à la
Convention de financement
relative aux phases d'AVP
modificatif, de PRO et de
réalisation des aménagements du
Pôle d'Échanges multimodal de
Versailles-Chantiers – phase 1



Yvelines
Conseil général



AVENANT N°1 A LA CONVENTION

REGISSANT LES MODALITES TECHNIQUES ET FINANCIERES RELATIVE AUX PHASES D'AVP, DE PRO ET DE REALISATION

Entre

En premier lieu,

L'**Etat**, représenté par le Préfet de la région Ile-de-France, Préfet de Paris,

La **Région Ile-de-France**, représentée par le Président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n° CP.....,

Le **Département des Yvelines**, représenté par le Président du Conseil général, dûment mandaté par délibération n° de l'Assemblée départementale du Conseil général du 25 novembre 2011

Ci-après désignés « les financeurs », d'une part,

Et

En deuxième lieu,

La **Ville de Versailles**, collectivité locale dont le siège est à Versailles (78011), 4 avenue de Paris, représentée par le Maire, dûment mandaté par délibération n° du Conseil municipal en date du

Le **RFF** (Réseau Ferré de France), établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-412 280 737 N° APE 632 A, dont le siège est à Paris 13^e, 92 avenue de France, représenté par son Président,

La **SNCF** (Société Nationale des Chemins de fer), établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-552 049 447 dont le siège est à Paris 14^e, 34 rue du Commandant Mouchotte, représenté par son Président,

Ci-après désignés « les maîtres d'ouvrage », qui par ailleurs apportent leur contribution financière à l'opération,

En troisième lieu,

Le **Syndicat des Transports d'Ile-de-France**, n°SIRET 287 500 078 00020, Etablissement Public à caractère administratif dont le siège est situé 39bis-41 rue de Châteaudun à Paris (9^{ème}), représenté par sa Directrice Générale Madame Sophie MOUGARD, habilitée à cet effet par la délibération n°2011/0909 du Conseil du STIF prise dans sa séance du 7 décembre 2011,

Ci-après désigné « le STIF », d'autre part.

Visas

VU le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF) approuvé le 15 décembre 2000 par arrêté inter-préfectoral,

VU la convention de financement, approuvée par la Commission permanente de la Région le 19 octobre 2006, par le Conseil du STIF dans sa séance du 20 septembre 2006, et notifiée le 29 mai 2007,

VU le rapport de la commission d'enquête en date du 4 juillet 2011, faisant suite aux enquêtes publiques conjointes qui se sont tenues du 3 mars au 4 avril 2011,

VU l'avant-projet modificatif de l'opération « Pôle d'échanges multimodal de Versailles-Chantiers » approuvé par le Conseil du STIF dans sa séance du 7 décembre 2011,

VU la Convention Particulière Transports signée le 26 septembre 2011 par l'État et la Région Ile-de-France relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013,

VU la Commission permanente de la Région du 16 novembre 2011, approuvant l'avenant n° 1 à la convention de financement pour les phases d'AVP, de PRO et de réalisation,

VU la délibération n°2011/0909 du Conseil du STIF prise dans sa séance du 7 décembre 2011, approuvant le présent avenant n°1 à la convention de financement et autorisant la Directrice générale du STIF à le signer.

PREAMBULE

La gare de Versailles-Chantiers est un des pôles majeurs de desserte et de correspondance du réseau ferroviaire francilien, desservi quotidiennement par 560 trains de voyageurs (RER, Transilien, TER, Intercités et TGV) et par 29 lignes de bus. Construite en 1932 et comprenant une unique passerelle desservant les 4 quais, elle ne répond plus aux exigences de qualité de service, de confort et de sécurité. Fréquentée par 64 000 voyageurs par jour, dont 40 % en correspondance, la gare connaît de nombreux dysfonctionnements : espaces voyageurs et accès aux quais saturés, arrêts de bus dispersés, site enclavé, accès routiers difficiles.

C'est pourquoi en 2005, un projet de réaménagement du pôle d'échanges multimodal (PEM) a été élaboré conjointement à un projet urbain contigu porté par la Ville de Versailles, et avec lequel il présentait de nombreuses interfaces. Il se décomposait en deux phases :

- une première phase dont une partie des travaux était financée au titre du Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006,
- une deuxième phase, non financée.

Le schéma de principe du PEM a été approuvé par le Conseil du STIF dans sa séance du 19 juin 2001 et le projet a alors recueilli un avis favorable lors de la procédure d'enquête publique menée en 2005. L'avant projet et la convention de financement de l'opération ont ensuite été approuvés par le Conseil du STIF dans sa séance du 20 septembre 2006 et par la Commission Permanente de la Région du 19 octobre 2006 (CP n° 06-876).

Depuis le printemps 2008, de nouvelles réflexions ont été engagées sur le projet urbain, à l'interface avec le projet de transport, à l'initiative de la Ville de Versailles. Le projet urbain s'inscrivant à long terme et présentant des évolutions fonctionnelles importantes, l'idée directrice des partenaires consistait à « désimbriquer » le projet transport du projet urbain.

Un certain nombre de volets du projet (bâtiment accueillant les services ferroviaires, configuration de la gare routière, modalités de franchissement des étangs Gobert, etc.) a été retravaillé au cours de l'année 2009 entre les trois maîtres d'ouvrage. Ce travail a abouti à un schéma d'aménagement qui optimise les fonctionnalités et les coûts du PEM.

Les financeurs, le STIF et les maîtres d'ouvrage se sont alors accordés pour entamer des études d'avant-projet modificatif sur la base de ce nouveau schéma d'aménagement.

Les caractéristiques du projet de PEM ayant ainsi évolué de manière substantielle, il est apparu nécessaire de conduire une nouvelle procédure d'enquêtes publiques conjointes incluant une mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme, qui s'est tenue du 3 mars au 4 avril 2011.

Cette procédure d'enquêtes publiques conjointes s'est conclue par la remise du rapport de la commission d'enquêtes en charge de la procédure, laquelle a émis un avis favorable au projet.

Une partie des travaux a été réalisée dans le cadre de la convention initiale : il s'agit des travaux de la Porte de Buc décomposés comme suit :

- la création d'une entrée à la gare depuis la rue Porte de Buc, sous maîtrise d'ouvrage de la SNCF et de RFF, mise en service en février 2011,
- le réaménagement de la rue de Porte de Buc avec la réalisation de travaux de voirie et le réaménagement de 6 postes à quai, sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Versailles, mis en service en septembre 2010.

Parallèlement, les financeurs que sont l'Etat, la Région Ile-de-France et le Département des Yvelines ont confirmé leur soutien au projet par un apport complémentaire de 10 M€ (CE 01/2008). Cet accord s'est concrétisé par la signature de la convention particulière transport par l'Etat et la Région le 26 septembre 2011, le Département apportant cette contribution via le CDEY (contrat de développement équilibré des Yvelines).

Dans ce contexte, **le présent avenant n°1 à la convention de financement approuvée par la Commission permanente de la Région du 19 octobre 2006, par le Conseil du STIF dans sa séance du 20 septembre 2006, notifiée le 29 mai 2007, et désignée par la suite « convention de 2006 »**, vise à :

- préciser les nouveaux périmètres et coûts des travaux,
- préciser les modes de financement permettant de concrétiser ce nouveau projet de pôle,
- amender le contrat de pôle d'avril 2005 relatif au pôle d'échanges de Versailles-Chantiers.

Les détails techniques du projet et leurs évolutions sont décrits dans le document d'avant-projet modificatif, approuvé par le Conseil du STIF dans sa séance du 7 décembre 2011, dont certains éléments sont joints en annexes (périmètre des 3 MOA, tableaux de financement, calendrier prévisionnel).

Aujourd'hui, la réalisation du projet se décompose en :

- phase 1 : accès au pôle, première tranche du bâtiment gare, intermodalité, dont la mise en service est prévue en 2016.
- Phase 1 bis : parc relais, local vélos
- Phase 2 : deuxième tranche du bâtiment gare.

Les phases 1bis et 2 sont rappelées pour mémoire mais ne sont ni financées et ni programmées à ce jour. Elles ne font donc pas l'objet du présent avenant à la convention de 2006. Pour mémoire, ces phases sont estimées à 6,511 M€ (CE 01/2005) pour la phase 1 bis et à 8,747 M€ (CE 01/2005) pour la phase 2.

Les montants du présent avenant sont exprimés en hors taxe (HT).

ARTICLE 1 - OBJET DE L'AVENANT N°1

Le présent avenant a pour objet d'intégrer :

- les modifications induites par l'avant-projet modificatif sur le coût d'opération, les coûts d'objectif des trois maîtres d'ouvrage (RFF, SNCF et Ville de Versailles), le plan de financement et le calendrier prévisionnel de réalisation ;
- les aménagements d'intermodalité réalisés sous maîtrise d'ouvrage unique de la Ville de Versailles, pour lesquels un financement complémentaire est apporté par l'État, le Conseil régional d'Ile-de-France et le Conseil général des Yvelines.

Par conséquent, le présent avenant modifie, d'une part les visas, le préambule, l'article 1, l'article 2, l'article 4, l'article 5, l'article 6, l'article 8, l'article 10 et l'article 15, d'autre part les annexes 1, 2, 3 et 4, de la convention de 2006.

ARTICLE 2 – MODIFICATION DES VISAS

Les visas de la convention de 2006 sont complétés par les visas suivants :

VU le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF) approuvé le 15 décembre 2000 par arrêté inter-préfectoral,

VU la convention de financement approuvée par la Commission permanente de la Région du 19 octobre 2006 et par le Conseil du STIF dans sa séance du 20 septembre 2006 et notifiée le 29 mai 2007,

VU le rapport de la commission d'enquête en date du 4 juillet 2011, faisant suite aux enquêtes publiques conjointes qui se sont tenues du 3 mars au 4 avril 2011,

VU l'avant-projet modificatif de l'opération « Pôle d'échanges multimodal de Versailles-Chantiers » approuvé par le Conseil du STIF dans sa séance en date du 7 décembre 2011,

VU la Convention Particulière Transports signée le 26 septembre 2011 par l'État et la Région Ile-de-France relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013,

VU la Commission permanente de la Région du 16 novembre 2011, approuvant l'avenant n°1 à la convention de financement pour les phases d'AVP, de PRO et de réalisation.

VU la délibération n°2011/0909 du Conseil du STIF prise dans sa séance du 7 décembre 2011, approuvant le présent avenant n°1 à la convention de 2006 et autorisant la Directrice générale du STIF à le signer

ARTICLE 3 – MODIFICATION DU PREAMBULE DE LA CONVENTION DE 2006

Le troisième paragraphe du préambule de la convention de 2006 et les suivants sont remplacés par le texte suivant :

Cette opération complexe est inscrite au CPER 2000-2006, article 1, sur la ligne « Tangentielle ouest » dotée d'un montant de 76,22 M€ aux conditions économiques de janvier 2000, à la convention particulière entre l'État et la Région Ile-de-France relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013. Le contrat de développement équilibré des Yvelines prend en compte les opérations sous maîtrise d'ouvrage de la Ville décrites à l'article 8 pour lesquelles il est acté de se répartir entre l'État, la Région et le Conseil général des Yvelines, à parité un montant de 10 M€ aux conditions économiques de janvier 2008.

Elle bénéficie d'une enveloppe financière complémentaire forfaitaire accordée au titre du PDU d'un montant de 3,05 M€ et d'autres financements sont apportés par la ville de Versailles, la SNCF, RFF, le STIF et la Région.

La présente convention, modifiée par l'avenant n°1, porte sur la première phase d'aménagements relevant du CPER, article 1, de la convention particulière transports « 2011-2013 » entre l'État et la Région et du contrat de développement équilibré des Yvelines qui se décompose de la façon suivante :

- **Travaux prévus dans le périmètre de financement du CPER :**

Au titre du CPER 2000-2006, article 1 :

- le réaménagement de la rue de la Porte de Buc,
- la création d'un cheminement piétonnier entre l'actuel bâtiment voyageurs SNCF et la rue Porte de Buc,
- la rénovation et l'aménagement de la gare ferroviaire,
- l'extension de la gare ferroviaire avec création d'une passerelle d'accès et l'aménagement d'un nouveau hall, y compris démolition du mur de soutènement,
- la reconstitution des bâtiments impactés par le projet, y compris les phases provisoires de relogement,
- la coordination des maîtres d'ouvrage,
- les reprises d'études (maîtrise d'œuvre, assistance à maîtrise d'ouvrage, procédures administratives),

pour un montant de 46,733 M€, hors taxes, aux **conditions économiques de janvier 2005**, dont 43,576 M€ financés par le CPER et 3,157 M€ par d'autres apports de la Ville de Versailles, RFF et SNCF.

La ventilation de ces travaux figure à l'annexe 3.

- **Travaux prévus dans le périmètre de financement de l'intermodalité :**

Au titre des financements de droit commun, du PDU, de la convention particulière transports « 2011-2013 » validée entre l'État et la Région Ile-de-France et du contrat de développement équilibré des Yvelines :

- la démolition de la halle fret,
- la création d'un ascenseur entre le parc relais et la galerie de liaison,
- la création d'une gare routière de 14 postes à quais,
- l'aménagement d'un parc de stationnement provisoire pendant la durée des travaux,

- la création de 6 postes à quai rue de la porte de Buc,
- l'amélioration de l'accessibilité et la réorganisation des circulations routières : carrefour Poincaré, rue de l'abbé Rousseaux, parvis de la gare, carrefour des Francine,
- le prolongement de l'avenue de Sceaux,
- l'aménagement de la promenade reliant la gare des Chantiers à la rue Edouard Charton,
- les études de faisabilité de 2009,
- les études d'avant-projet selon le projet de 2006,

pour un montant de 15,957 M€, hors taxes, aux **conditions économiques de janvier 2005** dont 1,843 M€ financés par le financement de droit commun, 3,050 M€ financés par le PDU, 5,697 M€ par la convention particulière entre l'État et la Région, 2,848 M€ par le contrat de développement équilibré des Yvelines.

La Ville de Versailles a également prévu l'aménagement d'un parc-relais et d'un local vélos dans le cadre d'une phase 1bis. Cette phase est complètement distincte de la phase 1 et son financement n'est pas prévu dans le présent avenant.

Le tableau de référence donnant la répartition des coûts par sources de financement figure en annexe 1.

ARTICLE 4 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 1 « OBJET DE LA CONVENTION »

Le premier paragraphe de l'article 1 de la convention de 2006 est modifié comme suit :

- le texte « Avant-projet modificatif » est inséré entre « Avant-projet » et « Projet » ;
- après le texte « contrat de Plan Etat-Région d'Ile-de-France 2000-2006 », il est inséré le texte «, de la convention particulière entre l'État et la Région Ile-de-France relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013 et du contrat de développement équilibré des Yvelines ».

Les deuxième et troisième paragraphes sont modifiés comme suit :

- « Le programme important...réalisation complète de ce projet » sont supprimés.

Le quatrième paragraphe est modifié comme suit :

- le texte « Avant-projet » est remplacé par « Avant-projet modificatif ».

ARTICLE 5 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 2 « DESIGNATION ET COORDINATION DES MAITRES D'OUVRAGE »

Le dernier paragraphe de l'article 2.1 relatif au périmètre de la maîtrise d'ouvrage de la Ville de Versailles, est complété par :

- la démolition de la halle fret,
- la création d'un ascenseur entre le parc relais et la galerie de liaison,
- la création d'une gare routière de 14 postes à quais,
- l'aménagement d'un parc de stationnement provisoire pendant la durée des travaux,
- la création de 6 postes à quai rue de la porte de Buc,
- l'amélioration de l'accessibilité et la réorganisation des circulations routières : carrefour Poincaré, rue de l'abbé Rousseaux, parvis de la gare, carrefour des Francine,
- le prolongement de l'avenue de Sceaux,
- l'aménagement de la promenade reliant la gare des Chantiers à la rue Edouard Charton,
- les études de faisabilité de 2009,
- les études d'avant-projet selon le projet de 2006.

ARTICLE 6 – MODIFICATION DE L’ARTICLE 4 « DELAI ET CALENDRIER DE REALISATION »

L’article 4 de la convention est remplacé par le texte suivant :

La durée prévisionnelle de réalisation globale des travaux et des procédures préalables à la mise en service est fixée à 51 mois, à compter de la date de la notification du présent avenant n°1, sous réserve du respect par les financeurs de la mise en place des financements correspondants.

Le calendrier prévisionnel de réalisation des travaux, joint en annexe 2, est celui de l’avant-projet modificatif. Il indique, pour l’ensemble de l’opération, les jalons se rapportant à chaque ouvrage particulier, qui apparaissent - au jour de l’élaboration du présent avenant – déterminants pour assurer le respect du délai global. Ce planning n’a pas de valeur contractuelle.

ARTICLE 7 – MODIFICATION DE L’ARTICLE 5 « COUT DE L’OPERATION, COUT D’OBJECTIF PAR MAITRE D’OUVRAGE »

L’article 5 de la convention de 2006 est remplacé par le texte suivant :

5.1 Coûts de l’opération

- **Au titre du CPER**

Le coût prévisionnel de la 1^{ère} phase de l’opération sur le périmètre CPER telle que définie à l’Avant-projet modificatif approuvé par le Conseil du STIF dans sa séance du 7 décembre 2011, et établi aux conditions économiques de janvier 2005, est fixé à **46 733 000 €**, frais de maîtrise d’œuvre et de maîtrise d’ouvrage inclus. Il porte sur les phases Schéma de principe, Avant-projet, Avant-projet modificatif, Projet et Réalisation.

Cette estimation globale des dépenses résulte de la somme des estimations niveau Avant-projet pour chaque élément du programme de la première phase comme détaillé dans le tableau présenté ci-après :

En M€ conditions économiques de janvier 2005	Coût total de la 1^{ère} phase relevant du périmètre CPER	Dont part du CPER	Dont financements complémentaires RFF, SNCF et Ville
Réaménagement de la rue Porte de Buc	0,453	0,401	0,052
Création d’un cheminement piétonnier entre l’actuel bâtiment voyageurs SNCF et la rue Porte de Buc	4,825	4,825	0
Rénovation et aménagement de la gare ferroviaire	13,975	13,381	0,594
Création d’une passerelle d’accès et aménagement d’un nouveau hall, y compris démolition du mur de soutènement	17,422	17,152	0,270
Reconstitution des bâtiments impactés par le projet, y compris phases provisoires de relogement	8,498	6,513	1,985
Coordinations des maîtres d’ouvrage	0,358	0,263	0,095
Reprises d’études (maîtrise d’œuvre, assistance à maîtrise d’ouvrage, procédures administratives)	1,202	1,041	0,161
TOTAL	46,733	43,576	3,157

• **Au titre de l'intermodalité**

Le coût prévisionnel de la 1^{ère} phase de l'opération sur le périmètre intermodalité, relevant de la convention particulière transports établie entre l'État et la Région Ile-de-France relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013, et du contrat de développement équilibré des Yvelines, est fixé à **15 957 393 €**, et établi aux conditions économiques de janvier 2005 frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage inclus. Il porte sur les phases Schéma de principe, Avant-projet, Avant-projet modificatif, Projet et Réalisation.

Cette estimation globale des dépenses résulte de la somme des estimations niveau Avant-projet pour chaque élément du programme de la première phase comme détaillé dans le tableau présenté ci-après :

En M€ conditions économiques de janvier 2005	Coût total de la 1^{ère} phase relevant du périmètre intermodalité	dont part de la CPT et du CDEY	dont financements de droit commun et PDU	dont financements complémentaires Ville
Halle fret	0,260	0,247	0	0,013
Ascenseur entre PSR et galerie de liaison	0,405	0,121	0,277	0,007
Création d'une gare routière (14 postes à quai)	3,750	1,230	2,453	0,067
Parc stationnement provisoire	0,348	0,330	0	0,018
Création de 6 postes à quai rue de la Porte de Buc	0,248	0	0,248	0
Réaménagement carrefour Poincaré & rue Abbé Rousseaux	1,640	1,266	0,305	0,069
Parvis gare	0,570	0,034	0,534	0,002
Prolongement avenue de Sceaux	5,142	4,164	0,750	0,228
Réaménagement carrefour des Francine	1,542	1,153	0,326	0,063
Aménagement promenade gare des Chantiers	0,507	0	0	0,507
Etude de faisabilité 2009	0,077	0	0	0,077
Etude PEM selon AVP 2006	1,468	0	0	1,468
TOTAL	15,957	8,545	4,893	2,519

5.2 Coût d'objectif de RFF

a) Définition du coût d'objectif

Le coût d'objectif de l'opération phase 1 de RFF, sur le périmètre CPER, est le montant de ses travaux inscrit à l'Avant-projet modificatif approuvé par le Conseil du STIF dans sa séance du 7 décembre 2011, et établi aux conditions économiques de janvier 2005. Il est fixé à **7,577 M€**.

b) Décomposition du coût d'objectif

L'ensemble des dépenses du coût d'objectif se décompose comme suit aux CE de janvier 2005 (Cf. annexe 3) :

- o Etudes préliminaires : 0,212 M€
- o Reprise d'études : 0,103 M€
- o Travaux : 5,387 M€
- o Provision pour aléas et imprévus : 0,515 M€
- o Dépenses de maîtrise d'œuvre : 0,860 M€
- o Dépenses de maîtrise d'ouvrage : 0,500 M€

La décomposition ci-dessus, en postes homogènes, n'est prévue qu'à titre indicatif, pour les seuls besoins de la compréhension de l'opération, et de l'analyse ultérieure de ses évolutions en cours de réalisation. Cette décomposition ne peut avoir pour objet ou pour effet de limiter l'autorité exclusive des maîtres d'ouvrage sur la réalisation de leurs ouvrages respectifs.

5.3 Coût d'objectif de la SNCF

a) Définition du coût d'objectif

Le coût d'objectif de l'opération phase 1 de la SNCF, sur le périmètre CPER, est le montant de ses travaux inscrit à l'Avant-projet modificatif approuvé par le Conseil du STIF dans sa séance du 7 décembre 2011, et établi aux conditions économiques de janvier 2005. Il est fixé à **35,598 M€**

b) Décomposition du coût d'objectif

L'ensemble des dépenses du coût d'objectif se décompose comme suit aux CE de janvier 2005 (Cf. annexe 3) :

- o Reprise d'études : 0,938 M€
- o Travaux : 26,851 M€
- o Provision pour aléas et imprévus : 1,314 M€
- o Dépenses de maîtrise d'œuvre : 4,140 M€
- o Dépenses de maîtrise d'ouvrage : 2,092 M€
- o Coordination des maîtrises d'ouvrage : 0,263 M€

La décomposition ci-dessus, en postes homogènes, n'est prévue qu'à titre indicatif, pour les seuls besoins de la compréhension de l'opération, et de l'analyse ultérieure de ses évolutions en cours de réalisation. Cette décomposition ne peut avoir pour objet ou pour effet de limiter l'autorité exclusive des maîtres d'ouvrage sur la réalisation de leurs ouvrages respectifs.

5.4 Coûts d'objectif de la ville de Versailles

a) Définition des coûts d'objectif

Les coûts d'objectif de l'opération phase 1 de la ville de Versailles sont les montants de ses travaux inscrits à l'Avant-projet modificatif approuvé par le Conseil du STIF dans sa séance du 7 décembre 2011, et établis aux conditions économiques de janvier 2005. Il est fixé à **0,401 M€** pour le périmètre relevant du CPER et **8,545 M€** pour le périmètre relevant de la convention particulière entre l'État et la Région Ile-de-France relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013 et du contrat de développement équilibré des Yvelines.

b) Décomposition des coûts d'objectif

• **Au titre du CPER**

L'ensemble des dépenses des coûts d'objectif se décompose comme suit (Cf. annexe 3) :

- Etudes préliminaires : 0,016 M€
- Travaux : 0,301 M€
- Provision pour aléas et imprévus : 0,028 M€
- Dépenses de maîtrise d'œuvre : 0,028 M€
- Dépenses de maîtrise d'ouvrage : 0,028 M€

L'ensemble de ces postes constitue le coût d'objectif du périmètre CPER.

• **Au titre de l'intermodalité**

L'ensemble des coûts (**15,957 M€**) pour ce périmètre est décrit à l'article 5.1.

L'ensemble de ces postes constitue le coût d'objectif du périmètre relevant de la convention particulière entre l'État et la Région Ile-de-France relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013 et du contrat de développement équilibré des Yvelines.

ARTICLE 8 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 6 « FINANCEMENT DE L'OPERATION »

L'article 6.1 de la convention de 2006 est modifié comme suit :

Le texte « phases « Avant-projet », « Projet » et « Réalisation » de l'opération » est remplacé par le texte « phases « Avant-projet », « Avant-projet modificatif », « Projet » et « Réalisation » de l'opération ».

L'article 6.2 de la convention de 2006 est remplacé par le texte suivant :

6.2 Plan de financement

Le financement de l'opération « A2e bis – Pôle d'échanges multimodal de Versailles-Chantiers – phase 1 » d'un montant de **62,690 M€, aux conditions économiques de janvier 2005**, est assuré comme suit :

6.2.1 Au titre du Contrat de Plan Etat-Région (CPER) « 2000-2006 »

Sur le périmètre CPER, par un montant de **46 733 000 € CE janvier 2005**, au titre du contrat de plan Etat-Région 2000-2006 pour un montant de 43 576 000 € CE janvier 2005, et de financements complémentaires pour un montant de 3 157 000 € CE janvier 2005 hors périmètre du coût d'objectif de cette convention.

Les financements complémentaires sont assurés par :

- SNCF : 0,482 M€
- RFF : 0,786 M€
- Ville de Versailles : 1,889 M€

Soit un montant total de 3,157 M€ (CE 01/2005).

La répartition des financements par maître d'ouvrage au titre du CPER est la suivante :

Tableau n°1

En M€ (CE janvier 2005)	Total MOA	dont participation CG 78	dont participation Etat	dont participation RIF	dont participation SNCF	dont participation RFF
SNCF	35,598	6,705	6,661	19,367	2,865	0
RFF	7,577	1,473	1,439	4,037	0	0,628
Ville	0,401	0,109	0	0,292	0	0
TOTAL	43,576	8,287	8,100	23,696	2,865	0,628

Au jour de la signature de la convention de 2006, les dépenses appelées auprès des financeurs au titre de l'élaboration du schéma de principe, de l'étude de programmation et de l'étude d'impact et partiellement de l'AVP, sont résumées dans le tableau suivant :

En M€ (CE janvier 2005)	Dépenses appelées	Etat	RIF	Prêts RIF
SNCF	0,870	0,212	0,564	0,094
RFF	0,211	0,063	0,127	0,021
Ville	0,007	0	0,007	0

Compte tenu des dépenses appelées auprès des financeurs visées ci-dessus et du financement mis en place, les financements que s'engagent à mettre en place les financeurs pour couvrir les dépenses visées par la présente convention modifiée par l'avenant n°1 se répartissent selon le plan de financement suivant :

Tableau n°2

En M€ (CE janvier 2005)	TOTAL MOA restant à financer	Dont participation CG 78	Dont participation Etat	Dont participation RIF	Dont participation SNCF	Dont participation RFF
SNCF	34,728	6,705 19,31%	6,449 18,57%	18,803 54,14%	2,771 7,98%	0
RFF	7,366	1,473 20%	1,376 18,7%	3,91 53,1%	0	0,607 8,2%
Ville	0,394	0,109 27,66%	0	0,285 72,34%	0	0
TOTAL	42,488	8,287	7,825	22,998	2,771	0,607

6.2.2 Au titre de l'intermodalité du pôle

Pour les aménagements d'intermodalité d'un montant de **15,957 M€** (CE 01/2005), dont 1,843 M€ financés par le droit commun, 3,050 M€ financés par le PDU, 5,697 M€ par la convention particulière entre l'État et la Région, 2,848 M€ par le contrat de développement équilibré des Yvelines et 2,519 M€ sur fonds propres de la Ville de Versailles.

a) Financements au titre du PDUIF et du droit commun

Dans le cadre des travaux relevant de la maîtrise d'ouvrage de la Ville de Versailles, des financements complémentaires sont mobilisables.

Le pôle de Versailles-Chantiers est un pôle PDU, pour lequel un contrat de pôle a été élaboré conjointement, en concordance avec l'AVP approuvé en 2006. Ce contrat a été validé en 2005 retenant des actions contribuant à l'amélioration de l'accessibilité du pôle, notamment de la gare routière, et à la réorganisation des circulations routières. Une enveloppe forfaitaire de financement spécifique PDU à hauteur de 3,05 M€ a été prévue, le tableau de financement précisant pour chacune de ses actions le

montant des subventions susceptibles d'être apportées par les trois financeurs (Région, STIF, Etat) conformément au règle de financement du PDU.

De la même façon des financements spécifiques hors contrat de plan ont été prévus pour la réalisation de la gare routière de 14 postes à quai, et pour divers aménagements en faveur des bus dont celui d'une gare routière côté Porte de Buc qui a depuis été réalisée. Ces aménagements sont notamment financés dans le cadre des politiques mises en place par le STIF et la Région Ile-de-France pour l'aménagement des gares routières (schéma directeur des gares routières).

Suite à la modification de l'AVP, les opérations du contrat de pôle PDU ainsi que celles de droit commun, hors du périmètre financé par le contrat de plan Etat-Région, ont également été reprises. Concernant les financements au titre du pôle PDU le document en son état actuel retient le principe de maintenir l'enveloppe subventionnable de 3,050 M€ ainsi que le montant des subventions de droit commun arrêté sur la base des financements Etat, Région, STIF, Ville de Versailles. Cette dernière prend en charge pour chacune des actions, en plus des 25% de l'enveloppe PDU, l'intégralité des montants au-delà de l'enveloppe subventionnable, sur la base des nouvelles estimations.

Le présent avenant tient également compte pour ces financements PDU, de la reprise de la part financée par l'Etat au titre du PDU par le STIF et la Région Ile-de-France.

Les montants des subventions de droit commun et du PDU sont forfaitaires et non révisables.

b) Financement complémentaire de 10 M€ (CE 01/2008) demandé par la Ville de Versailles pour les opérations sous sa maîtrise d'ouvrage et apportés au titre de la convention particulière État-Région et du Contrat de développement équilibré des Yvelines

Cette enveloppe a été affectée pour les aménagements réalisés au titre de l'intermodalité sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Versailles. Ces aménagements bénéficiant de subventions régies par des modalités financières différentes, il a été retenu la méthodologie suivante :

➤ **Désactualiser cette enveloppe de 10 M€ aux CE de 2005 (CE de la convention de financement de 2006), soit 8 545 395 € (cf. tableau 3 ci-après) :**

Pour les financements actualisables, la part de chaque financeur aux conditions économiques de janvier 2005 est donc la suivante :

- **Etat : 2 848 465 €**, soit 31,61%,
- **Région Ile-de-France : 2 848 465 €**, soit 31,61%,
- **Département des Yvelines : 2 848 465 €**, soit 31,61%,
- **Ville de Versailles : 467 205 €**, soit 5,18% (correspondant à 2 519 210 € - 2 052 005 € qui ont déjà été financés par la Ville lors des phases précédentes).

➤ **Actualiser cette enveloppe de 10 M€ aux CE de 2015, soit 12 499 341 €, selon la méthodologie suivante :** il a été retenu un taux d'actualisation de 3% par an à partir de la date du dernier indice TP01 connu, soit l'indice TP 01 de mai 2011 de 676,9.

➤ **Affecter cette enveloppe actualisée de 12,499 M€ (exprimés aux CE 01/2015) aux aménagements réalisés au titre de l'intermodalité (cf. tableau 4 ci-après) :**

Pour les financements actualisables, la part de chaque financeur aux conditions économiques de janvier 2015 est donc la suivante :

- **Etat : 4 166 447 €**, soit 27,17%,
- **Région Ile-de-France : 4 166 447 €**, soit 27,17%,
- **Département des Yvelines : 4 166 447 €**, soit 27,17%.
- **Ville de Versailles : 2 833 670 €**, soit 18,48% (correspondant à 4 885 675 € - 2 052 005 € qui ont déjà été financés par la Ville lors des phases précédentes).

La répartition des financements au titre de l'intermodalité est récapitulée dans les tableaux ci-après (aux conditions économiques de janvier 2005 (cf. tableau 3) et de janvier 2015 (Cf. tableau 4)) :

AVENANT A LA CONVENTION DE FINANCEMENT 2006 RELATIVE AU PEM DE VERSAILLES-CHANTIERS (PHASE 1)

MOA Ville	Montant des travaux en CE 2005	PDU (montants forfaitaires)			Droit Commun (montants forfaitaires)			Convention Particulière Transports (CE 2005)			CDEY (CE 2005)	Fonds propres (CE 2005) hors part PDU		Total par poste des apports actualisables (CPT + CDEY + fonds propres ville)
		RIF	STIF	Ville	STIF	RIF	RIF	Etat	CG78	Ville				
										RIF		CG78		
Halle fret	260 000	0	0	0	0	0	0	82 174	82 174	82 174	13 478	13 478	260 000	
Ascenseur entre PSR et galerie de liaison	405 000	103 875	0	69 250	0	0	0	40 465	40 465	40 465	6 635	6 635	128 000	
Création d'une gare routière à 14 postes à qual	3 750 000	321 750	321 750	214 500	797 500	797 500	409 922	409 922	409 922	409 922	67 235	67 235	1 287 000	
dont 14 postes à quais	2 180 785	0	0	0	797 500	797 500								
dont accès à la gare routière	1 569 215	321 750	321 750	214 500	0	0								
Parc stationnement relais provisoire	348 600	0	0	0	0	0	110 176	110 176	110 176	110 176	18 071	18 071	348 600	
Création de 6 postes à qual (déjà financée et réalisée)	247 788	0	0	0	123 894	123 894	0	0	0	0	0	0	0	
Réaménagement Carrefour Poincaré et rue Abbé Rousseaux	1 640 000	114 375	114 375	76 250	0	0	421 932	421 932	421 932	421 932	69 205	69 205	1 335 000	
Parvis gare	570 000	200 250	200 250	133 500	0	0	11 378	11 378	11 378	11 378	1 866	1 866	36 000	
Prolongement avenue de Sceaux	5 142 000	277 284	277 284	195 433	0	0	1 388 108	1 388 108	1 388 108	1 388 108	227 677	227 677	4 392 000	
Réaménagement carrefour des Francine	1 542 000	126 209	126 209	73 583	0	0	384 321	384 321	384 321	384 321	63 036	63 036	1 216 000	
SOUS-TOTAL 1 CE 2005	13 905 388	1 143 742	1 143 742	762 516	921 394	921 394	2 848 465	2 848 465	2 848 465	2 848 465	467 205	467 205	9 012 600	
														31,61%
														5,18%

Reste à financer

Montants Inchangés car dépenses déjà réalisées	PDU (montants forfaitaires)			Droit Commun (montants forfaitaires)			Convention Particulière Transports (CE 2005)			CDEY (CE 2005)	Fonds propres (CE 2005) hors part PDU		Total par poste des apports actualisables (CPT + CDEY + fonds propres ville)	
	RIF	STIF	Ville	STIF	RIF	RIF	Etat	CG78	Ville					
									RIF		CG78			
Aménagement promenade gare des Chantiers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	507 000	507 000	507 000	
Etude de faisabilité 2009	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	77 250	77 250	77 250	
Etude PEM selon AVP 2006	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1 467 755	1 467 755	1 467 755	
SOUS-TOTAL 2 CE 2005	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2 052 005	2 052 005	2 052 005	
														25,74%
														22,77%

TOTAL CE 2005	15 957 393	1 143 742	1 143 742	762 516	921 394	921 394	2 848 465	2 848 465	2 848 465	2 848 465	2 519 210	2 519 210	11 064 605	
														25,74%
														22,77%

Tableau 3 de référence en CE janvier 2005

AVENANT A LA CONVENTION DE FINANCEMENT 2006 RELATIVE AU PEM DE VERSAILLES-CHANTIERS (PHASE 1)

MOA Ville	Montant des travaux en CE 2015	PDU (montants forfaitaires)						Droit Commun (montant forfaitaire)			Convention Particulière Transports (CE 2015)			CDEY (CE 2015)	Fonds propres (CE 2015) hors par PDU		Total par poste des apports actualisables (CPT + CDEY + fonds propres ville)
		RIF		STIF		Ville		STIF	RIF	Etat	CG78	Ville					
			3 050 000					1 842 788									
Halle fret	380 322	0	0	0	0	0	0	0	0	103 345	103 345	103 345	103 345	70 287	70 287	380 322	
Ascenseur entre PSR et galerie de liaison	592 424	103 875	103 875	69 250	0	0	0	0	0	85 710	85 710	85 710	85 710	58 293	58 293	315 424	
Création d'une gare routière à 14 postes à quai	5 485 411	321 750	321 750	214 500	0	0	797 500	797 500	797 500	823 999	823 999	823 999	823 999	560 415	560 415	3 032 411	
dont 14 postes à quais	3 190 000	0	0	0	0	0	797 500	797 500	797 500								
dont accès à la gare routière	2 295 411	321 750	321 750	214 500	0	0	0	0	0								
Parc stationnement relais provisoire	509 924	0	0	0	0	0	0	0	0	138 562	138 562	138 562	138 562	94 238	94 238	509 924	
Création de 6 postes à quai (déjà financée et réalisée)	247 788	0	0	0	0	0	123 894	123 894	123 894	0	0	0	0	0	0	0	
Réaménagement Carrefour Poincaré et rue Abbé Rousseaux	2 388 953	114 375	114 375	76 250	0	0	0	0	0	568 991	568 991	568 991	568 991	386 960	386 960	2 093 953	
Parvis gare	833 782	200 250	200 250	133 500	0	0	0	0	0	81 460	81 460	81 460	81 460	55 402	55 402	299 782	
Prolongement avenue de Sceaux	7 521 596	277 284	277 284	195 433	0	0	0	0	0	1 840 049	1 840 049	1 840 049	1 840 049	1 251 448	1 251 448	6 771 596	
Réaménagement carrefour des Francine	2 255 601	126 209	126 209	73 583	0	0	0	0	0	524 331	524 331	524 331	524 331	356 607	356 607	1 929 601	
SOUS-TOTAL 1 CE 2015	20 225 801	1 143 742	1 143 742	762 516	0	0	921 394	921 394	921 394	4 166 447	4 166 447	4 166 447	4 166 447	2 833 670	2 833 670	15 333 013	
										27,17%	27,17%	27,17%	27,17%	18,48%	18,48%		

Aménagement promenade gare des Chantiers (déjà financé et réalisé)	Etude de faisabilité 2009 (déjà financée et réalisée)	Etude PEM selon AVP 2006 (déjà financée et réalisée)	SOUS-TOTAL 2 CE 2015	car dépenses déjà réalisées		montants inchangés
				car dépenses déjà réalisées		
507 000	77 250	1 467 755	2 052 005	507 000	507 000	507 000
						77 250
						1 467 755
						2 052 005
						2 052 005

TOTAL CE 2015	22 277 806	1 143 742	1 143 742	762 516	921 394	921 394	4 166 447	4 166 447	4 166 447	4 166 447	4 166 447	4 166 447	4 166 447	28,10%	28,10%	17 385 018
							23,97%	23,97%	23,97%	23,97%	23,97%	23,97%	23,97%			

Tableau 4 aux CE janvier 2015 avec un taux réel d'actualisation jusqu'en mai 2011 puis 3% jusqu'en janvier 2015

ARTICLE 9 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 8.2 «AJUSTEMENT DES ECHEANCIERS »

L'article 8.2 de la convention de 2006 est complété comme suit :

Pour le financement de l'intermodalité du pôle, il est retenu un taux d'actualisation de 3% par an à partir de la date du dernier indice connu (TP 01 de mai 2011 indice 676,9) et jusqu'en janvier 2015. Au-delà de 2015, les subventions accordées par l'Etat et la Région, dans le cadre de la convention particulière transports, et par le Département des Yvelines, dans le cadre du contrat de développement équilibré des Yvelines, ne seront plus actualisables. A ce titre, le montant actualisé à janvier 2015 de 4 166 447 € par financeur (Etat, Région et Conseil général des Yvelines) est considéré comme un montant forfaitaire. Tous les postes sous maîtrise d'ouvrage de la Ville au titre de l'intermodalité sont fongibles.

ARTICLE 10 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 8.3 « MODALITES DES DEMANDES DE VERSEMENT »

L'article 8.3 de la convention de 2006 est complété comme suit :

- Pour les financements effectués au titre du CPER « 2000-2006 », les demandes de versement des maîtres d'ouvrage aux financeurs sont établies en fonction de l'avancement de l'opération. Ces demandes s'effectuent au fur et à mesure de l'avancement des études ou des travaux, conformément à la convention de 2006.

Pour le Conseil général des Yvelines, les versements seront effectués, conformément aux échéanciers joints à la présente convention.

En cas d'un non respect desdits échéanciers, les demandes de versement seront honorées après vote de son budget de l'année N+1.

- Pour les financements effectués au titre de l'intermodalité du pôle, et s'agissant des subventions versées via la convention particulière transports et le contrat de développement équilibré des Yvelines, la Ville effectue ses demandes de versement d'acomptes auprès de la Région et de l'Etat. Pour le Conseil Général des Yvelines, les modalités de versements seront contractualisées à travers une convention à établir dans le cadre du CDEY.

Pour faciliter l'avancée du projet, il est établi le principe de fongibilité entre poste uniquement pour les financements au titre de la convention particulière transports et du contrat de développement équilibré des Yvelines. Pour cela, ces crédits ont été actualisés aux conditions économiques prévisibles de 2015, correspondant à la date de mise en service du pôle, et le montant total par financeur, soit 4 166 447 € est considéré comme forfaitaire et non actualisable. En cas de dépassement de ce montant total par financeur, la Ville de Versailles, en tant que MOA, assurera le surcoût. Les demandes de versement de la Ville se feront donc sur la base de ce montant total et selon les clés établies (cf tableau n°4 de l'article 6.2 du présent avenant n°1 à la convention de 2006).

A la fin des travaux, le versement du solde s'effectue sur la base du montant forfaitaire total aux conditions économiques de janvier 2015.

ARTICLE 11 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 10 « COMITE DE SUIVI »

Le deuxième alinéa de l'article 10 de la convention de 2006 est complété comme suit :

En préparation du Comité de suivi chaque maître d'ouvrage transmet au maître d'ouvrage coordinateur et au STIF un état technique administratif et financier de l'avancement de l'opération. Une fiche type de programmation financière sera fournie par le STIF aux maîtres d'ouvrage préalablement au premier comité de suivi.

ARTICLE 12 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 15 « EVALUATION ECONOMIQUE, SOCIALE, ENVIRONNEMENTALE ET BILAN »

Le premier alinéa de l'article 15 de la convention de 2006, intitulé « évaluation économique, sociale, environnementale et bilan », est modifié comme suit :

Les signataires du présent avenant n°1 ont décidé la réalisation de l'opération « **Pôle d'échanges multimodal de Versailles-Chantiers – phase 1** », en tenant compte de l'évaluation économique et sociale prévisionnelle effectuée par les maîtres d'ouvrage dans le cadre du dossier d'enquête publique approuvé par le Conseil du STIF dans sa séance du 4 octobre 2010.

ARTICLE 13 – MODIFICATION DES ANNEXES

Les annexes 1, 2, 3 et 4 de la convention de 2006 sont remplacées respectivement par les annexes 1, 2, 3 et 4 du présent avenant.

ARTICLE 14 – DISPOSITIONS DIVERSES

Toutes les clauses de la convention de 2006, non modifiées par le présent avenant n°1 et non contraires aux stipulations de ce dernier, demeurent inchangées et applicables de plein droit à l'ensemble des phases AVP, PRO et REA.

ANNEXES :

- ANNEXE 1 : TABLEAU DE REFERENCE DONNANT LA REPARTITION DES COUTS PAR SOURCE DE FINANCEMENT
- ANNEXE 2 : CALENDRIER PREVISIONNEL DES TRAVAUX
- ANNEXE 3 : DECOMPOSITION DETAILLEE DES POSTES CONSTITUTIFS DU COUT D'OBJECTIF PAR MAITRE D'OUVRAGE (AU TITRE DU CPER)
- ANNEXE 4 : ECHEANCIERS PREVISIONNELS DES DEPENSES DES MAITRES D'OUVRAGE

ANNEXE 3

Annule et remplace l'annexe 3 de la convention de 2006

DECOMPOSITION DETAILLEE DES POSTES CONSTITUTIFS DU COUT D'OBJECTIF PAR MAITRE D'OUVRAGE (AU TITRE DU CPER)

	AVP Modificatif 2011		
	TOTAL	Au titre du CPER	Apports Complémentaires en périmètre CPER
PEM VERSAILLES CHANTIERS - Avenant n° 1 - Annexe n° 3	36 718 177	35 597 749	1 120 428
Décomposition des postes constitutifs du coût d'objectif			
Montants Projet Hors Taxes en Euros établis aux C.E. de Janvier 2005			
Périmètre CPER - Phase 1 - Coûts incluant Travaux, MOE, MOA et PAI ; n'incluant pas le Foncier.			
Maitrise d'ouvrage SNCF			
Equipement de l'accès piétonnier entre le bâtiment voyageurs et la rue de la Porte de Buc	650 000	650 000	-
Réaménagement du bâtiment voyageurs de la gare ferroviaire	9 343 723	9 176 970	166 753
Rénovation du bâtiment voyageurs et du parvis de la gare ferroviaire	2 782 768	2 355 572	427 196
Démolition du mur de soutènement entre le parvis existant et le nouveau hall	350 756	188 968	161 788
Création d'une passerelle d'accès aux quais	10 862 404	10 833 302	29 102
Création d'un nouveau hall de gare et d'une coursive de liaison vers le hall existant	4 758 610	4 679 149	79 461
Reconstitution des bâtiments de service SNCF impactés par le projet, compris phases provisoires de logement	6 513 016	6 513 016	-
Reprises d'études d'avant projet et de projet et démarches administratives complémentaires	1 099 400	938 153	161 247
Coordination des maîtres d'ouvrage	357 500	262 619	94 881
Maitrise d'ouvrage RFF	9 561 840	7 576 703	1 985 137
Création d'un accès piétonnier entre le bâtiment voyageurs et la rue de la Porte de Buc	4 174 880	4 174 880	-
Rénovation des abris de quais et du local chefs de quais	1 848 690	1 848 690	-
Travaux sur les quais générés par la création de la nouvelle passerelle	1 450 633	1 450 633	-
Reconstitution du bâtiment de service RFF "EVEN GET", compris phase provisoire de logement	1 985 137	-	1 985 137
Reprises d'études d'avant projet et de projet	102 500	102 500	-
Maitrise d'ouvrage Ville de Versailles	453 000	401 465	51 535
Réaménagement de la rue de la Porte de Buc	453 000	401 465	51 535
TOTAL	46 733 017	43 575 917	3 157 100

ANNEXE 4

Annule et remplace l'annexe 4 de la convention de 2006

ECHEANCIERS PREVISIONNELS DES DEPENSES DES MAITRES D'OUVRAGE (TABLEAUX EN EUROS COURANTS ET EN EUROS CONSTANTS)

ECHEANCIER « CONVENTION PARTICULIERE ETAT-REGION ET CDEY » (MOA VILLE)

ECHEANCIER € CONSTANTS BESOINS AP SUR CONVENTION PARTICULIERE ETAT-REGION ET CDEY (CE 01/2005)

€ CE 01/2005	2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL
ETAT	484 413	178 915	457 695	942 028	785 415	2 848 465
REGION	484 413	178 915	457 695	942 028	785 415	2 848 465
CG78	484 413	178 915	457 695	942 028	785 415	2 848 465
TOTAL	1 453 239	536 745	1 373 085	2 826 084	2 356 245	8 545 395

ECHEANCIER € COURANTS BESOINS AP SUR CONVENTION PARTICULIERE ETAT-REGION ET CDEY

€ CE 01/2015	2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL
ETAT	708 550	261 700	669 470	1 377 902	1 148 825	4 166 447
REGION	708 550	261 700	669 470	1 377 902	1 148 825	4 166 447
CG78	708 550	261 700	669 470	1 377 902	1 148 825	4 166 447
TOTAL	2 125 650	785 100	2 008 410	4 133 706	3 446 475	12 499 341

ECHEANCIER « CPER »

➤ **PERIMETRE MOA RFF**

ECHEANCIER SUR CPER EN EUROS CONSTANTS DES DEPENSES TOTALES DU MAITRE D'OUVRAGE (CE 01/2005)

€ CE 01/2005	APPELS DE FONDS ANTERIEURS A 2012	2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL A APPELER (2012- 2016)	TOTAL
ETAT	279 674	592 315	149 128	225 000	163 000	30 000	1 159 000	1 159 000
REGION	856 616	1 570 260	423 726	639 000	462 000	85 000	3 180 000	3 180 000
CG78	254 220	612 166	160 000	241 000	174 000	32 000	1 219 000	1 219 000
RFF	126 600	251 379	66 000	99 000	72 000	13 000	501 000	658 000
TOTAL	1 517 110	3 026 121	799 000	1 204 000	871 000	160 000	6 060 000	7 577 000

ECHEANCIER € COURANTS BESOINS AP SUR CPER

€ CE 01/2015	2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL
ETAT	792 000	203 000	312 000	229 000	43 000	1 578 000
REGION	2 099 000	577 000	886 000	652 000	122 000	4 334 000
CG78	818 000	217 000	334 000	246 000	46 000	1 660 000
RFF	336 000	90 000	138 000	101 000	19 000	683 000
TOTAL	4 045 000	1 086 000	1 669 000	1 228 000	229 000	8 256 000

NB : € courant sur base CE juin 2011 puis actualisation conventionnelle à 1,8% par an

➤ **PERIMETRE MOA SNCF**

ECHEANCIER SUR CPER EN EUROS CONSTANTS DES DEPENSES TOTALES DU MAITRE D'OUVRAGE (CE 01/2005)

€ CE 01/2005	APPELS DE FONDS ANTERIEURS A 2012	2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL A APPELER (2012-2016)	TOTAL
ETAT	981 000	458 000	728 000	1 783 000	1 868 000	843 000	5 679 000	6 661 000
REGION	1 855 000	1 411 000	2 244 000	5 498 000	5 760 000	2 599 000	17 512 000	19 367 000
CG78	636 000	489 000	778 000	1 906 000	1 996 000	901 000	6 069 000	6 706 000
SNCF	266 000	209 000	333 000	816 000	855 000	386 000	2 599 000	2 865 000
TOTAL	3 738 000	2 568 000	4 082 000	10 003 000	10 478 000	4 729 000	31 860 000	35 598 000

ECHEANCIER € COURANTS BESOINS AP/AE SUR CPER

€ CE 01/2015	2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL
ETAT	612 000	990 000	2 470 000	2 634 000	1 210 000	7 916 000
REGION	1 887 000	3 053 000	7 615 000	8 121 000	3 731 000	24 407 000
CG78	654 000	1 058 000	2 639 000	2 815 000	1 293 000	8 459 000
SNCF	280 000	453 000	1 130 000	1 205 000	554 000	3 623 000
TOTAL	3 432 000	5 554 000	13 855 000	14 775 000	6 788 000	44 404 000

NB : € courant sur base CE juin 2011 puis actualisation conventionnelle à 1,8% par an

Délibération n° 2011/0910

Séance du 7 décembre 2011



**BILAN DE LA CONCERTATION
BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS) RELIANT LA GARE RER D DE
VILLIERS-LE-BEL – GONESSE – ARNOUVILLE A LA GARE RER B DU
PARC DES EXPOSITIONS DE VILLEPINTE**

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,

Après en avoir délibéré,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** les articles L 300-2 et R 300-1 du code de l'urbanisme relatifs à la concertation préalable ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Schéma directeur de la Région Ile-de-France adopté par le Conseil régional d'Ile-de-France le 25 septembre 2008 ;
- VU** le Contrat de Projets Etat Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
- VU** les délibérations n° CR 14-09 du Conseil régional d'Ile-de-France du 12 février 2009 et n° 1-09 du Conseil général du Val d'Oise du 20 mars 2009, approuvant le Contrat Particulier 2009-2013 Région Ile-de-France-Département du Val d'Oise ;
- VU** le Protocole pour la mise en œuvre des actions du Plan « Espoir Banlieues » pour la desserte des quartiers en difficultés, signé par l'Etat et la Région Ile-de-France le 13 octobre 2008 ;
- VU** la délibération du Conseil municipal d'Arnoville du 7 février 2011 ; délibération du Conseil municipal d'Aulnay-sous-Bois du 3 février 2011 ; délibération du Conseil municipal de Gonesse du 27 janvier 2011 ; délibération du Conseil municipal de Tremblay-en-France du 3 février 2011 ; délibération du Conseil municipal de Villepinte du 2 février 2011 ; délibération du Conseil municipal de Villiers-le-Bel du 21 janvier 2011 ;
- VU** la délibération n°2011/0034 du Conseil du STIF du 9 février 2011 approuvant le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) et les modalités de la concertation pour la mise en œuvre d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) reliant la gare RER D du Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnoville et la gare RER B du Parc des Expositions de Villepinte ;
- VU** la convention de maîtrise d'ouvrage unique, régissant les modalités de réalisation de la procédure de concertation préalable, du schéma de principe, du dossier d'enquête publique et de la procédure d'enquête publique, conclue entre le STIF et le Département du Val d'Oise et notifiée le 10 juin 2011 ;
- VU** le rapport n° 2011/0910 ;
- VU** les avis de la Commission des Investissements et de Suivi du Contrat de Projets du 5 décembre 2011 et de la Commission de la Démocratisation du 1^{er} décembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

ARTICLE 1 : d'approuver le bilan de la concertation du projet de Bus à Haut Niveau de Service reliant la gare RER D de Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville et la gare RER B du Parc des Expositions de Villepinte, qui s'est déroulée du 14 juin au 13 juillet 2011.

ARTICLE 2 : de confirmer la poursuite du projet en prenant en compte les enseignements de la concertation pour l'élaboration du schéma de principe et du dossier d'enquête publique par le Département du Val d'Oise, maître d'ouvrage unique, selon les principes suivants :

- à l'ouest côté RER D, poursuite des études sur la base du tracé 2, passage par la RD 370. Les modalités d'insertion seront approfondies pour confirmer ce choix dans la perspective de l'enquête publique ;
- à l'est côté RER B, poursuite des études sur la base des tracés 3 et 4, en privilégiant le tracé 3, passage par une voie ferrée désaffectée et un mail piétonnier au sein de la zone d'activités Paris Nord 2.

ARTICLE 3 : La Directrice Générale est autorisée à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet.

ARTICLE 4 : La Directrice Générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France, et est habilitée à signer tout document s'y référant.

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



Jean-Paul HUCHON

Syndicat des Transports d'Ile-de-France

**Délibération n° 2011/0911
Séance du 7 décembre 2011**



**BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE
ET CONVENTION DE MATIRISE D'OUVRAGE DU PROJET
D'INSERTION D'UN TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE,
DE TYPE « TZEN » ET DE REQUALIFICATION SUR L'EX-RN3**

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** les articles L.300-2 et R.300-1 du code de l'urbanisme relatifs à la concertation préalable,
- 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°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le contrat particulier Région Ile-de-France – Département de la Seine-Saint-Denis 2009-2013,
- VU** le Protocole d'intention relatif à la mise en œuvre et au financement du Plan de Mobilisation pour les transports en Ile-de-France, voté par le Conseil Régional le 18 juin 2009 et par le Conseil de Paris dans sa séance des 6 et 7 juillet 2009 ;
- VU** la délibération n°2010/0715 du Conseil du STIF du 8 décembre 2010 approuvant le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) et les modalités de la concertation pour la réalisation d'un TCSP de type T Zen sur l'ex RN3 ;
- VU** le rapport de présentation n° 2011/0911;
- VU** les avis de la Commission des Investissements et de suivi du Contrat de Plan en date du 5 décembre 2011 et de la Commission de la Démocratisation en date du 1^{er} décembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

ARTICLE 1 : d'approuver le bilan de la concertation du STIF issu de la concertation préalable relative au projet d'insertion d'un transport en commun en site propre, de type « TZEN » et de requalification sur l'ex-RN3 qui s'est déroulée du 2 mai au 11 juin, et s'est poursuivie du 12 septembre au 8 octobre 2011(en mairie du 19^{ème} arrondissement de Paris).

ARTICLE 2 : de confirmer la poursuite du projet, en prenant en compte les enseignements de la concertation, pour la réalisation des études préliminaires et l'élaboration du schéma de principe et du dossier d'enquête publique par le Département de Seine Saint-Denis, maître d'ouvrage unique, sur la base des principes suivants :

- Un tracé de 10 km, entre la station Porte de Pantin à Paris et la gare de Gargan aux Pavillons-sous-Bois;
- La requalification urbaine de l'ex-RN3.

ARTICLE 3 : de s'engager, en réponse aux observations soulevées pendant la concertation, à :

- Prendre des mesures conservatoires pour que l'aménagement du terminus à la gare de Gargan puisse permettre un prolongement ultérieur ;
- Mettre en place, avec le maître d'ouvrage et les collectivités locales concernées, un dispositif d'information régulière du public sur le projet, tant en phase de conception qu'en phase travaux ;
- Rechercher, avec le maître d'ouvrage, une optimisation du calendrier du projet pour concorder au mieux avec ceux des autres projets du secteur.

ARTICLE 4 : La Directrice Générale est autorisée à signer ladite convention ;

ARTICLE 5 : La Directrice Générale est autorisée à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet ;

ARTICLE 6 : La Directrice Générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France, et est habilitée à signer tout document s'y référant.

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

Jean-Paul HUCHON



**Délibération n°2011/0912
Séance du 7 décembre 2011**

TCSP Massy – Les Champarts



Convention de financement des études de DOCP, concertation préalable, schéma de principe et enquête publique

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

- VU** le Code des Transports (L. 1241-1 à L.1241-20)
- 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 et notamment son article 15-I qui stipule que le STIF élabore lui-même ou fait élaborer les schémas de principe de projets d'infrastructures nouvelles ;
- VU** le Schéma directeur de la Région Ile de France adopté par délibération n° CR 82-08 du Conseil Régional en date du 25 septembre 2008 ;
- VU** la convention particulière entre l'Etat et la Région Ile-de-France relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011-2013 adoptée par délibération n° CR 50-11 du Conseil Régional en date du 24 juin 2011 et signée le 26 septembre 2011 par l'Etat et la Région,
- VU** les délibérations n° CR 34-08 du Conseil régional d'Ile-de-France du 17 avril 2008 et n°2008-04-0012-A du Conseil général de l'Essonne du 23 juin 2008 approuvant le Contrat Particulier 2007-2013 Région-Département de l'Essonne et la délibération n° CR 120-09 du Conseil Régional d'Ile de France du 26 novembre 2009 approuvant l'avenant n° 1 au Contrat Particulier 2007-2013;
- VU** la délibération n° CR 75-09 du Conseil régional d'Ile-de-France du 18 juin 2009 et la délibération n° 2009-04-0030 du Conseil général de l'Essonne du 6 juillet 2009 approuvant le protocole d'intention relatif à la mise en œuvre et au financement du plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France ;
- VU** le rapport n°2011/0912 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projet du 5 décembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : la convention de financement des études de DOCP, de la concertation préalable, du schéma de principe, du dossier d'enquête publique et de l'enquête publique du TCSP Massy-Les Champarts entre l'Etat, la Région Ile-de-France, le Département de l'Essonne et le STIF est approuvée ;

ARTICLE 2 : la directrice générale est autorisée à signer ladite convention et à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet ;

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON



**Convention de financement relative
aux études permettant la réalisation du DOCP, de la
concertation, du schéma de principe et de l'enquête publique
dans le cadre de la mise en place du TCSP « Massy – Les
Champarts »
1ère phase du TCSP RN20 entre Massy et Arpajon**

Entre :

L'**État**, représenté par le Préfet de la région Île-de-France, Préfet de Paris,

La **Région Île-de-France**, représentée par le Président du Conseil régional, dûment mandaté par la délibération n° de la Commission Permanente du Conseil régional d'Île-de-France,

Le **Département de l'Essonne**, représenté par le Président du Conseil général de l'Essonne, dûment mandaté par

Ci-après désignés « les financeurs », d'une part,

Et :

Le **Syndicat des Transports d'Ile de France**, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39-41 rue de Châteaudun à Paris (9^{ème}), n° SIRET 287 500 078 00020, représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD, dûment habilitée,

Ci-après désigné « le STIF », d'autre part.

*
* *

Vu le Code des Transports (L.1241-1 à L.1241-20)

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

Vu l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France modifiée,

Vu le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Île-de-France et notamment son article 15-I qui stipule que le STIF élabore lui-même ou fait élaborer les schémas de principe de projets d'infrastructures nouvelles ;

Vu le projet de Schéma directeur de la Région Ile-de-France adopté par délibération n° CR 82-08 du Conseil Régional en date du 25 septembre 2008,

Vu la convention particulière entre l'Etat et la Région Ile-de-France relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011-2013 adoptée par délibération n° CR 50-11 du Conseil Régional en date du 24 juin 2011 et signée le 26 septembre 2011 par l'Etat et la Région,

Vu les délibérations n° CR 34-08 du Conseil régional d'Île-de-France du 17 avril 2008 et n°2008-04-0012-A du Conseil général de l'Essonne du 23 juin 2008 approuvant le Contrat Particulier 2007-2013 Région-Département de l'Essonne et la délibération n° CR 120-09 du Conseil Régional d'Île de France du 26 novembre 2009 approuvant l'avenant n° 1 au Contrat Particulier 2007-2013;

Vu la délibération n° CR 75-09 du Conseil régional d'Île-de-France du 18 juin 2009 et la délibération n° 2009-04-0030 du Conseil général de l'Essonne du 6 juillet 2009 approuvant le protocole d'intention relatif à la mise en oeuvre et au financement du plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France ;

Vu la délibération n° CR 33-10 du Conseil régional d'Île-de-France du 17 juin 2010 approuvant son Règlement budgétaire et financier ;

Vu la délibération 2011-01-0012 de l'Assemblée départementale du 27 juin 2011 adoptant le Règlement financier du Conseil général de l'Essonne

Vu la délibération du Conseil Général de l'Essonne n° du

Vu la délibération de la commission permanente du Conseil Régional n° du

Vu la délibération du Conseil du STIF n° du

Il est précisé et convenu ce qui suit :

PREAMBULE

L'intérêt d'améliorer la qualité et la fiabilité des liaisons en transport en commun entre Massy et les Champarts a été mis en évidence par deux études complémentaires : d'une part le schéma de référence RN 20, portant sur la section entre Arpajon et Massy, piloté par le Syndicat mixte d'études RN 20 et adopté en septembre 2011, d'autre part par l'étude sectorielle de la desserte en transport collectifs du secteur Orly-Rungis menée par le STIF et finalisée en juin 2011.

La section Massy – Les Champarts, entre le pôle multimodal de Massy et le carrefour « Quatre Fourchettes » à Chilly-Mazarin, constituera le tronc commun des futures liaisons bus en provenance du secteur d'Orly ou du secteur d'Arpajon via la RN20. Par ailleurs, ce tronçon pourrait aussi être emprunté dans la perspective d'un possible prolongement de la liaison Saint-Quentin-en-Yvelines - Massy à l'Est (continuité à étudier entre le site propre existant et ce tronçon Massy-Les Champarts). Elle supportera de ce fait la plus forte intensité de flux. Le secteur est par ailleurs en forte mutation et le site propre à créer traversera en particulier la ZAC de la Bonde, future zone d'emploi majeure.

Le site propre à réaliser, long de 3 km, desservira les communes de Massy et Chilly-Mazarin. En première approche, son coût estimatif, a été évalué à 12 M€ HT (CE janvier 2010) dans l'étude menée par le STIF sur le secteur d'Orly-Rungis.

Le projet de TCSP RN 20 Massy – Arpajon et le projet de TCSP St Quentin-en-Yvelines – Massy – Orly sont inscrits au SDRIF de 2008 et au plan de mobilisation pour les Transports de 2009.

Dans le cadre du Contrat Particulier Région-Département 2007-2013, la Région Ile-de-France et le Département de l'Essonne ont retenu le TCSP RN 20 Massy - Arpajon comme un des projets prioritaires d'investissement. La Région et le Département s'engagent à financer le projet à part égale à hauteur de 2 millions d'euros.

Le projet de TCSP de la RN20 entre Massy et Arpajon figure également en études et premiers travaux dans la convention particulière entre l'Etat et la Région Ile-de-France relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011-2013, signée le 26 septembre 2011 par l'Etat et la Région.

Cette convention permet un abondement, avec un financement supplémentaire de 6 millions d'euros répartis à parts égales entre l'Etat, la Région Ile-de-France et le Département de l'Essonne.

Les montants programmés sur la période de contractualisation 2007-2013 permettront à la fois de financer les études allant du DOCP à l'enquête publique, objet de la présente convention. Comme il a été rappelé, ces études s'inscrivent dans le contexte plus large de la RN 20 jusqu'à Arpajon. Au sud des Champarts, dans la poursuite du comité d'axe RN 20, le Département va lancer un marché de maîtrise d'œuvre, sur la section « Les Champarts » - Arpajon, afin de réaliser des aménagements pour l'amélioration des conditions de circulations des bus à court terme (priorisation des bus aux carrefours, voie dédiée aux bus, etc.). Ces aménagements constitueront une première étape pour préparer l'arrivée du futur TCSP à long terme. Parallèlement, le STIF réalise une étude de définition des besoins de transports en complément du schéma de référence élaboré par le syndicat mixte permettant d'identifier et de prioriser les sections qui pourraient bénéficier d'un site propre à moyen terme.

L'ensemble des projets connexes de développement du territoire et de transport sera pris en compte dans les études et notamment le TCSP Massy – Saclay, le tram-train Massy – Evry, le schéma directeur du RER C, celui du RER B Sud, le projet de réservation d'une voie de transports en commun bus dédiée sur l'A10, le réaménagement du pôle de Massy, le réseau du Grand Paris Express.

- Conformément à ses statuts, le STIF s'engage à coordonner et organiser pour la section Massy – Les Champarts les études couvertes par cette convention.

Le début des études est envisagé début 2012. Chaque étape sera validée en Conseil du STIF.

*

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet :

- de définir les modalités de la participation du Département de l'Essonne, de l'Etat et de la Région Île-de-France au financement des études du DOCP, de la concertation préalable, du schéma de principe et de l'enquête publique du TCSP Massy – Les Champarts, première phase du TCSP RN 20 Massy - Arpajon.
- de préciser le contenu des études nécessaires à la constitution :
 - du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) ;
 - de la concertation préalable ;
 - du schéma de principe ;
 - de l'enquête publique.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés au projet, objet de la présente convention, la dénomination unique suivante : « TCSP Massy – Les Champarts, première phase du TCSP RN 20 Massy – Arpajon », étape DOCP - EP

ARTICLE 2 - OBJECTIFS DES ETUDES

2.1 Contenu de la convention

Les pièces constitutives de la convention sont les suivantes :

- le présent document;
- ses annexes précisant :
 - le programme de travail pour l'assistance à maîtrise d'ouvrage coordination et planning;
 - le programme de travail pour l'élaboration du DOCP;
 - le programme de travail pour l'élaboration de la concertation préalable;
 - le programme de travail pour l'élaboration du schéma de principe et du dossier d'enquête publique;
 - le programme de travail pour l'organisation de l'enquête publique;
 - le planning estimatif des besoins de financements.

2.2 Assistance à maîtrise d'ouvrage coordination et planning

Le projet du TCSP Massy – Les Champarts traverse des territoires où de nombreux projets urbains sont en phase opérationnelle ou à l'étude. Il s'agira tout au long du projet de coordonner le planning spécifique à la réalisation du projet de TCSP et ceux des plannings des projets urbains traversés ainsi que des autres projets de transport.

Dans ce cadre, le STIF s'adjoindra les services d'un assistant à maîtrise d'ouvrage. Le prestataire aura la charge de l'ordonnement et de la planification des études, afin d'assurer la coordination et la cohérence du projet d'infrastructure avec les projets urbains traversés et faire ressortir les chemins critiques pour trouver les solutions les plus adaptées.

Le programme de travail est précisé en annexe 1.

2.3 DOCP et concertation préalable

2.3.1 DOCP

Le DOCP porte sur :

- l'**opportunité** du projet ;
- les **caractéristiques principales** du projet : principes guidant le choix du/des modes, du (des) tracé(s) et des variantes retenu(s) ainsi que la définition des solutions techniques, eu égard au réseau existant, aux caractéristiques des projets de développement économique et urbain à desservir et à l'incidence du projet sur l'environnement ;
- une évaluation sommaire du **coût**, du **calendrier** de réalisation avec phasage éventuel, des **impacts** et de l'**intérêt socio-économique** ;
- l'**identification des solutions les plus pertinentes** sur la base d'une analyse comparative multicritères.

Le contenu du DOCP est précisé dans l'article 15-I des statuts du STIF et dans la décision n°2011/0631 du STIF du 6 juillet 2011 (annexe 2).

2.3.2 Concertation

La concertation porte sur les objectifs du DOCP approuvés par le Conseil du STIF ainsi que sur les variantes retenues. Les objectifs et les modalités de la concertation sont validés par le Conseil du STIF à l'issue du DOCP. La concertation comporte notamment:

- une **publicité préalable** dans la presse ou par voie d'affichage pour informer le public de l'objet de la concertation et des modalités de son déroulement,
- une ou plusieurs **expositions d'information générale** sur le projet, présentant des panneaux d'information,
- la présence, sur les **lieux d'exposition, de registres** à disposition du public ainsi que la mise en place éventuelle d'une adresse e-mail pour que le public puisse y consigner ses observations ou suggestions,
- la mise à disposition éventuelle d'un **dépliant d'information** au sujet du projet sur place,
- la tenue éventuelle de **réunions publiques**.

Ces modalités sont précisées par le STIF puis soumises aux collectivités locales et aux financeurs avant le lancement de la concertation.

A l'issue de la concertation préalable, les variantes de tracé seront précisées puis une variante sera retenue et étudiée dans le cadre du schéma de principe.

Les programmes de travail du DOCP et de la concertation sont précisés en annexes 2 et 3.

2.4 Schéma de principe et enquête publique

2.4.1 Schéma de principe

Le schéma de principe est une étape nécessaire à tout projet d'investissement porté par le STIF. C'est le dossier de prise en considération par le STIF de ses projets d'investissement, il doit être validé en Conseil du STIF.

Le contenu du schéma de principe est précisé dans l'article 15-I des statuts du STIF et dans la décision n° 2011/0631 du STIF du 6 juillet 2011.

Le schéma de principe permet de confirmer l'opportunité du projet, le choix du mode, de préciser le tracé et les modalités d'insertion du projet.

Le schéma de principe doit contenir les éléments suivants :

- **l'historique du projet** ;
- la description du **secteur concerné par les études** ;
- la définition des **objectifs et du programme** ;
- la **description du projet** : mise en compatibilité avec le SDRIF, insertion du tracé et ses variantes dans l'environnement urbain, en précisant le positionnement des pôles et des stations ;
- Justification du **mode et modalités d'exploitation** et de réorganisation du réseau de transport ;
- **Impacts** du projet au regard de la situation initiale ;
- **Management et calendrier du projet** ;
- **Economie du projet** : estimation des coûts de l'infrastructure, du matériel roulant et de l'exploitation ;
- **Intérêt socio-économique** du projet : prévision de trafic et report modal.

2.4.2 L'étude d'impact

L'étude d'impact sera réalisée conformément à la législation en vigueur et servira de base à l'élaboration du dossier d'enquête publique et au volet impact du schéma de principe.

Les modalités de réalisation du schéma de principe, de l'étude d'impact et du dossier d'enquête publique seront précisées par le STIF puis soumises pour avis aux financeurs à la fin de la concertation préalable.

Le programme de travail du schéma de principe est précisé en annexe 4.

2.5 Enquête publique

2.5.1 Le dossier d'enquête publique

L'enquête publique a pour principal objectif de justifier de l'intérêt général du projet et justifier la variante retenue dans le schéma de principe. Elle doit définir la consistance et les impacts détaillés de l'opération de la façon la plus claire et accessible.

Le dossier d'enquête publique vise :

- la déclaration d'utilité publique du projet du TCSP Massy – Les Champarts
- la mise en conformité des documents d'urbanisme des communes concernées

Le dossier porte sur :

- l'objet et la justification de l'opération : présentation, objectifs, intérêt, enjeux, analyse des dysfonctionnements et définition des besoins, effets positifs et réponses aux dysfonctionnements et besoins ;
- les résultats des études et procédures préalables : historique, bilan de la concertation préalable, comparaison des variantes envisagées, justification de la variante retenue ;
- la présentation du projet soumis à l'enquête : description du projet, caractéristiques techniques, choix du mode retenu

Le dossier d'enquête publique sera réalisé en fonction du type d'enquête qui sera nécessaire à mettre en place :

- **Enquête publique type « Bouchardeau » simple :** le tracé ne justifie pas d'expropriation mais, compte tenu des impacts potentiels du projet, il nécessite la soumission au public. Dans ce cadre, le STIF est à l'initiative du lancement de l'enquête publique et délibérera sur la déclaration de projet justifiant l'intérêt général.
- **Enquête publique préalable à la DUP** si des expropriations sont nécessaires. Dans cette hypothèse, il s'agit de bien définir le planning de cette étape avec la saisine du Préfet pour le lancement de l'enquête publique ainsi que le tribunal administratif pour la nomination du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête puis la déclaration d'utilité publique par le Préfet.

A ce stade du projet, il est encore tôt pour savoir le type d'enquête qui sera menée, néanmoins, le dossier devra comporter:

- La présentation de la procédure administrative : présentation des objectifs de l'opération, l'objet de l'enquête, le cadre législatif de l'enquête publique ;
- Le plan de situation ;
- Une note explicative ;
- Le plan général des travaux ;
- Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants ;
- Les mises en compatibilité des documents d'urbanisme ;
- L'étude d'impact ;
- L'appréciation sommaire des dépenses ;
- L'évaluation socio-économique et énergétique.

2.5.2 L'enquête publique

L'objectif de l'enquête publique est d'informer le public sur le projet, ses impacts sur l'environnement et sur le foncier et de recueillir son avis afin de procéder à la déclaration d'intérêt général du projet.

Les modalités d'organisation de l'enquête publique seront définies par le commissaire enquêteur qui aura été désigné par la Préfecture saisie du dossier.

Le programme de travail de l'enquête publique est précisé en annexe 4.

2.6 Etudes complémentaires éventuelles

2.6.1 Etat parcellaire

Afin d'assurer la réalisation du projet à court/moyen terme, il pourra être envisagé de procéder à une analyse fine de la maîtrise du foncier afin de préparer le cadre de négociation au maître d'ouvrage qui sera désigné par le STIF pour réaliser les études AVP et les travaux.

Le prestataire pourra mener les actions suivantes dès la fin du DOCP :

- expertise foncière ;
- identification des propriétaires ;
- évaluation domaniale ;
- réalisation du dossier d'enquête parcellaire en parallèle du schéma de principe et de l'enquête publique.

2.6.2 Etudes complémentaires

Les besoins d'études techniques seront définis ultérieurement en fonction de l'évolution du projet et des besoins de précisions techniques de certains aspects. Dans ce cadre, une enveloppe financière est dédiée à ces études en particulier au niveau du schéma de principe. Elles pourront comprendre :

- Expertises des esquisses d'insertion du TCSP dans les projets urbains ;
- Sondages géotechniques ;
- Les levés topographiques ;
- Etude technique ouvrage d'art pour le franchissement des voies ferrées ;
- Les levés d'ouvrage ;
- Les levés d'assainissement et de concessionnaires ;
- Un diagnostic physique (géologie, hydrogéologie) ;
- Un diagnostic des plantations et des espaces verts ;
- Etude de stationnement ;
- Simulation de trafic statique ;
- Simulation de trafic dynamique ;
- Comptages sur voirie ;
- Comptages de voyageurs ;
- Exploitabilité et maintenabilité du projet.

ARTICLE 3 - MAITRISE D'OUVRAGE DES ETUDES

Conformément au décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, le STIF est maître d'ouvrage de l'intégralité du programme des études liées au projet du TCSP Massy – Les Champarts.

ARTICLE 4 - ESTIMATION DES DEPENSES

Le montant prévisionnel des dépenses correspondant à l'objet de la présente convention est établi à 1 400 000 €HT en euros courants décomposé comme suit :

- Assistance à maîtrise d'ouvrage planning : 100 000 €HT
- Elaboration du DOCP : 180 000 €HT ;
- Concertation préalable : 200 000 €HT ;
- Elaboration du schéma de principe et du dossier d'enquête publique : 600 000€ HT ;
- Organisation de l'enquête publique : 200 000 €HT ;
- Etudes complémentaires : 120 000€ HT.

Cette répartition indicative pourra évoluer en fonction des dépenses réelles de chaque phase d'étude, dans un principe de fongibilité et dans le respect de l'enveloppe globale des études de 1 400 000 € HT.

Le lancement d'études complémentaires sera préalablement soumis pour validation aux partenaires financiers.

ARTICLE 5 - FINANCEMENT

5.1 Engagement des financeurs

Les financeurs s'engagent à financer les études décrites à l'article 2 à hauteur du montant indiqué à l'article 4, selon le plan de financement précisé ci-après.

5.2 Plan de financement et calendrier prévisionnel

Le financement des prestations objets de la présente convention est assuré à part égale par l'Etat, la Région Île-de-France et le Département de l'Essonne dans la limite d'un plafond de 1 400 000€ HT, soit une participation de 466 666,67 € HT pour chaque partenaire. Ce montant est forfaitaire et non révisable.

Le détail du plan de financement par année est consultable en annexe 5.

A titre indicatif, le calendrier prévisionnel des études est le suivant, sur la base d'une notification de la convention début 2012 :

Approbation du DOCP	Fin 2012 - 1er trimestre 2013
Concertation	2ème/3ème trimestre 2013
Etudes préliminaires - Schéma de principe - dossier d'enquête publique	2014
Enquête d'utilité publique	2015

ARTICLE 6 - MODALITES DE PAIEMENT

Le STIF, désigné maître d'ouvrage unique pour la réalisation des études du TCSP Massy – Les Champarts, effectuera les demandes de versement auprès des financeurs en fonction de l'état d'avancement des études et des dépenses réalisées sur présentation du titre de recette accompagné d'un état des dépenses constatées attesté par le comptable public.

Pour la Région Île-de-France, cet état doit être accompagné de la demande de versement de subvention selon le modèle type de la Région, indiquant notamment les autorisations de programme de rattachement de ces dépenses.

- Pour l'Etat, la demande de versement doit comprendre :
 - l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des factures acquittées, leur date d'acquittement et le montant des factures acquittées. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 4 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement.
 - l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;

Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du maître d'ouvrage.

Les demandes de versement résultent des documents précédents et sont établies pour chaque financeur, par application de la clé de financement définie à l'article 5-2.

La somme des acomptes ne peut dépasser 80% du montant de la subvention. Le versement du solde intervient après réception de l'ensemble des pièces mentionnées à l'article 7.

Le premier appel de fonds et les appels de fonds intermédiaires auprès des co-financeurs se font sur la base de l'état d'avancement des études et des factures acquittées aux étapes suivantes et selon la répartition indicative suivante :

- Premier versement sur présentation du projet de DOCP finalisé et de l'état d'avancement des études complémentaires et de l'assistance à maîtrise d'ouvrage coordination et planning correspondant au montant des factures acquittées dans une limite de 15% du montant de la subvention;

- Second versement sur présentation du projet de concertation préalable, des études complémentaires et de l'assistance à maîtrise d'ouvrage coordination et planning correspondant au montant des factures acquittées dans la limite de 25% du montant de la subvention;
- Troisième versement sur présentation du projet de schéma de principe des études complémentaires et de l'assistance à maîtrise d'ouvrage coordination et planning correspondant au montant des factures acquittées dans la limite de 15% du montant de la subvention;
- Quatrième versement sur présentation du projet d'enquête publique et des études complémentaires et de l'assistance à maîtrise d'ouvrage coordination et planning correspondant au montant des factures acquittées dans la limite de 25% du montant de la subvention.
- Versement du solde sur présentation d'un compte rendu financier de l'opération comportant la signature du représentant légal de l'organisme bénéficiaire de la subvention, et d'un état récapitulatif des dépenses et recettes signé par le représentant légal de l'organisme et par le comptable public qui certifie leur prise en charge dans sa comptabilité.

Concernant les subventions allouées par la Région, si à l'expiration d'un délai de 3 ans à compter de la date d'attribution de la subvention par l'assemblée délibérante, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une demande de paiement d'un premier acompte, la subvention devient caduque et est annulée. Ce délai peut-être exceptionnellement prolongé d'un an par décision du Président, si le bénéficiaire établit, avant l'expiration du délai de 3 ans mentionné ci-avant, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables. A compter de la date du premier acompte, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de 4 années pour présenter le solde de l'opération. A défaut, le reliquat de la subvention non versé est caduc.

Concernant les subventions allouées par le Département de l'Essonne, conformément au règlement financier départemental, le Président du Conseil général constate la caducité de la décision attributive de subvention, lorsque aucun engagement n'est intervenu dans les trois ans qui suivent leur vote, sauf prorogation expresse par délibération de l'Assemblée départementale ou de la Commission permanente. Cette prorogation expresse ne peut excéder deux années.

Les versements sont effectués auprès de l'Agent Comptable du STIF, établissement public à caractère administratif ayant son siège au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, sur le compte ouvert à la Recette Générale des Finances de Paris, sous le compte n°10071 75000 00001005079 72.

Après la signature par tous les partenaires de la présente convention et dès que l'appel de fonds correspondant est consommé, les appels de fonds sont accompagnés de l'état des dépenses visés par le chef de projet du STIF ainsi que d'un tableau récapitulant la nature des frais engagés, le niveau d'avancement en % par article de la convention cité dans le budget prévisionnel situé en annexe 5, ainsi que le niveau d'avancement actualisé.

Le paiement des co-financeurs est réalisé sous 40 jours après réception et est libellé de telle façon qu'il apparaisse explicitement qu'il s'agit d'un versement effectué au titre de la présente convention.

Les dates de référence de mandatement sont portées par écrit à la connaissance du STIF.

ARTICLE 7 – ACHEVEMENT DES ETUDES

Au fur et à mesure de l'achèvement des étapes de ces études, le STIF adresse aux financeurs :

- Le DOCP définitif ;
- Le bilan de la concertation ;
- Le schéma de principe définitif ;
- Le dossier d'enquête publique définitif ;
- L'état récapitulatif des dépenses et le compte rendu financier dans un délai maximum de 6 mois.

Sur la base de ces éléments, le STIF procède, selon le cas, soit au remboursement du trop perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds et des justificatifs pour règlement du solde.

ARTICLE 8 - MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI

8.1 Comptabilité de l'opération

Le STIF s'engage à faciliter le contrôle par l'Etat, la Région Ile-de-France et le Département de l'Essonne ou par toute personne habilitée à cet effet, de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives. Il s'engage également à conserver l'ensemble des pièces relatives à ces prestations pendant une durée minimale de 10 ans.

8.2 Information

Le STIF s'engage, pendant toute la durée de validité de la convention à présenter aux financeurs un compte-rendu de l'avancement des études objet de la présente convention et à les informer sans délai en cas de difficulté ayant une incidence financière.

8.3 Pilotage des études

L'Etat, la Région et le Département de l'Essonne sont tenus étroitement informés de l'avancement des études et prestations menées par le STIF.

- Un **Comité des financeurs** est constitué comprenant l'ensemble des signataires de la convention, sous la présidence du STIF.

Le Comité des financeurs se réunit au moins une fois par an, et autant que de besoins, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le maître d'ouvrage.

Le comité se prononce et valide :

- l'avancement de l'étude au regard des éléments demandés dans la convention de financement, et du calendrier,
- le suivi financier de la convention et les éventuels écarts constatés, les besoins d'études complémentaires possibles à ce stade, la fin de l'étape de l'étude permettant le versement du solde correspondant à la présente convention,
- le suivi des estimations du projet (confirmation des postes prévus au regard du périmètre du projet),
- les éléments liés à la communication du projet, aussi bien l'information générale (éléments du plan de communication) que dans le cadre administratif et réglementaire (éléments de la concertation préalable),
- le projet de contenu des conventions de financement des étapes ultérieures du projet,
- les éléments présentés lors de la Commission de suivi,
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF.

Le compte rendu de chaque Comité de suivi est validé en début de séance.

Le comité des financeurs se réunit également autant que de besoins sur les questions spécifiques relevant du pilotage du projet, notamment son financement, les ajustements de programmation technique et financière, et les points spécifiques qui n'auraient pu être validés par ailleurs.

Tous les rapports des études sont transmis par le STIF aux financeurs.

- Une **Commission de suivi** des études est mise en place sous la présidence du STIF et comprend notamment les représentants des financeurs, du STIF, les élus des Collectivités Territoriales concernées par le projet, du Syndicat mixte d'études RN 20 et, en tant que de besoin, les prestataires des études. Elle se réunit au moins une fois par an et à chaque étape de validation du projet. Les membres étant convoqués avec un préavis minimum d'un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le STIF.

La Commission de suivi informe ses membres de l'avancement des études objet de la présente convention.

Elle recueille les avis et observations de ses membres sur :

- les orientations et la démarche à engager,
- les conclusions de la démarche à chaque étape importante,
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF.

Tous les rapports des études sont transmis par le STIF aux financeurs.

Il est constitué un **comité technique** de suivi de l'opération.

Ce comité, convoqué par le STIF, comprend l'ensemble des signataires de la présente convention et du Syndicat mixte d'études RN 20.

Le Comité technique se réunit en tant que de besoin et au moins une fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de deux semaines et les éléments étant envoyés au moins sept jours au préalable par le maître d'ouvrage coordinateur.

Le Comité technique est le cadre privilégié permettant :

- de partager les éléments d'études techniques du DOCP puis du Schéma de principe, les éventuels points durs et leurs impacts financiers et administratifs le cas échéant, en impliquant en amont les acteurs de l'opération,
- de développer un point technique lors d'une séance spécifique,
- de suivre le déroulement technique de la démarche,
- de préparer les différents comités et les commissions de suivi sur les aspects techniques.

A cette fin, les membres du comité technique peuvent se faire assister de leurs prestataires et inviter, en tant que de besoin, les partenaires impliqués dans le projet.

D'autres acteurs pourraient y être associés tels que :

- l'Etablissement Public Paris – Saclay ;
- La Société du Grand Paris ;
- la Communauté d'agglomération Europ'Essonne ;
- les communes de Massy, Chilly-Mazarin et Champlan.

Tous les rapports des études sont transmis par le STIF aux financeurs.

ARTICLE 9 - COMMUNICATION

La diffusion à des personnes ou organismes extérieurs aux équipes de conception et aux services de la Région, de l'Etat, du Département de l'Essonne et du STIF, des documents d'études et d'expertises fera l'objet d'un accord préalable des parties.

Les documents élaborés dans le cadre de cette convention, et notamment ceux liés à la concertation préalable, portent le logo des parties et font l'objet d'une consultation des parties avant diffusion.

Le STIF reste propriétaire de l'ensemble des études réalisées dans le cadre de cette convention.

L'ensemble des dossiers d'études, documents et supports d'information mentionnera de manière explicite les logos des co-financeurs.

Dans un souci d'identification des projets inscrits à la convention particulière relative à la mise en œuvre du Plan de mobilisation pour les transports collectifs Etat-Région, les opérations financées dans ce cadre présenteront les traitements suivants au niveau des logos des partenaires :

l'ordre entre partenaires : Etat, Région, Département, STIF

l'ordre des financeurs : Etat, Région, Département

en dernier : le logo du STIF

ARTICLE 10 - DATE D'EFFET ET VALIDITE DE LA CONVENTION

La convention prend effet à compter de sa notification par le STIF des quatre exemplaires originaux signés par l'ensemble des parties pour une durée de 5 ans.

Elle prend fin avec le versement du solde de la subvention dans le respect des règles de caducité définies par les Règlements budgétaire et financier des financeurs et au maximum 6 ans après sa notification par le STIF.

Toute modification contractuelle de la présente convention fait l'objet d'un avenant.

ARTICLE 11 - RESILIATION DE LA CONVENTION

Les signataires de la convention peuvent prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai qui ne peut être inférieur à un mois, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les autres personnes publiques sont informées immédiatement de la mise en demeure qui est adressée au STIF, et de la décision de résiliation qui lui fait suite ou qui est prononcée pour motif d'intérêt général.

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération. La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un mois démarrant 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.

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la date de prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêté définitif des comptes et à un appel de fond à hauteur des dépenses engagées, y compris la résiliation des marchés, envoyé aux financeurs par le maître d'ouvrage dans les trois mois qui suivent ou, s'il y a lieu, à reversement, total ou partiel, de la subvention. La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation du bénéficiaire des subventions autre que le remboursement des dépenses engagées.

ARTICLE 12 – REGLEMENT AMIABLE DES DIFFERENTS LITIGES

Les parties s'engagent à rechercher une solution amiable aux différents pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention. Elles se réunissent dans un délai de maximal d'un mois à compter de la réception d'un courrier adressé par la partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé réception.

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, seront de la compétence du Tribunal Administratif de Paris.

Etablie en quatre exemplaires originaux.

SIGNATAIRES

Date d'effet de la convention à compter de la notification par le STIF,

le - -

<p>Le Préfet de la région Ile-de-France <i>Date et signature</i></p> <p>Daniel CANEPA</p>	<p>Le Président du conseil régional d'Île-de-France <i>Date et signature</i></p> <p>Jean-Paul HUCHON</p>
<p>Le Président du conseil général de l'Essonne <i>Date et signature</i></p> <p>Jérôme GUEDJ</p>	<p>La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile de France <i>Date et signature</i></p> <p>Sophie MOUGARD</p>

ANNEXE 1

Programme de travail de la mission de planification et de coordination des études

La mission de planification et de coordination des études sera réalisée par un bureau d'études spécialisé dans la réalisation de missions d'ordonnancement, de pilotage et de coordination. La prestation devra contenir les éléments suivants :

1. Planification des études

Le prestataire devra constituer le planning global des études jusqu'à la mise en œuvre du projet. Le planning sera actualisé régulièrement afin d'intégrer les éléments supplémentaires et les contraintes relatives par exemple aux projets urbains traversés.

Pour cela le prestataire se basera sur les éléments fournis par le STIF et par les partenaires afin de faire ressortir les chemins critiques pour lesquels des mesures seront proposées afin de respecter les délais d'exécution des études.

Les rendus se feront essentiellement sous forme graphique.

2. Coordination des études

Le prestataire aura la charge d'assurer la cohérence et la complémentarité des études réalisées pour le STIF dans le cadre du projet mais également les études relatives au projet avec celles réalisées par les partenaires du projet : Département de l'Essonne, Syndicat mixte d'études RN 20, aménageurs des territoires concernés par un projet urbain et traversés par le projet de TCSP Massy – Les Champarts et opérateurs de transport (EPPS, SGP,).

ANNEXE 2

Contenu des dossiers de DOCP - annexe 1 à la délibération n°2011/0631 du STIF du 6 juillet 2011 relative à la définition du contenu des dossiers d'objectifs et de caractéristiques principales, des schémas de principe et des avant-projets

CONTENU TYPE DES DOSSIERS D'OBJECTIFS ET DE CARACTERISTIQUES PRINCIPALES (DOCP)

SOUMIS A L'APPROBATION DU SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE

Objectif

L'objectif du DOCP est d'engager le projet, d'en présenter les caractéristiques générales et les principaux impacts. Il présente des éléments d'opportunité et de faisabilité du projet. Il définit le pré-programme. Il permet d'engager la concertation ou le débat public, le cas échéant.

Enjeux

- Respect du code de l'environnement

L'enjeu du DOCP est de répondre à l'impératif tel qu'exposé dans le code de l'environnement (extrait de l'article L121-8) :

«Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet adresse à la commission un dossier présentant les objectifs et les principales caractéristiques du projet, ainsi que les enjeux socio-économiques, le coût estimatif et l'identification des impacts significatifs du projet sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.»

- Respect du cadre régional

Le DOCP permet de s'assurer de la compatibilité du projet avec le SDRIF, le PDUIF et les différents schémas directeurs élaborés par le STIF.

Adaptation

Les éléments présentés ici constituent un cadre. Chaque opération pourra nécessiter une approche différenciée, le contenu devant être adapté au cas par cas, au démarrage de l'opération.

Contenu

L'ensemble des résultats des études réalisées dans le cadre du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales pourra être regroupé dans un document final présentant notamment les points suivants :

I. présentation du projet

- a. Contexte général : problématiques posées, enjeux, acteurs du projet, inscription CPER ou CPRD,
- b. Historique du projet : état d'avancement du projet, listes des données et études antérieures disponibles,
- c. Compatibilité SDRIF, PDU IdF, PLU, Lois Grenelle de l'environnement 1 et 2,
- d. Synthèse des étapes d'informations et de concertation, avec points abordés et apports éventuels,

II. diagnostic transport des territoires concernés : opportunité du projet

- a. *Présentation du secteur : géographie, topographie, population et emplois, urbanisation actuelle, offre de transport et réseaux,*
- b. *Présentation et analyse des déplacements, et de l'offre de transport*
- c. *Perspectives d'évolutions de l'urbanisation,*
- d. *Synthèse des dysfonctionnements éventuels et définition des enjeux et besoins du secteur,*

III. description du projet : faisabilité des différents scénarios

- a. *Caractéristiques techniques principales : hypothèses et justification du mode, tracé, lien avec le réseau,*
- b. *Insertion : section courante et points difficiles, principes d'aménagements urbains, identification des réseaux, identification des impacts sur l'environnement,*
- c. *Principes d'exploitation,*
- d. *Scénario(s) préconisé(s) et justification,*
- e. *Méthodes et estimation sommaire des coûts :*
 - i. *d'investissement :*
 - *coûts travaux détaillés par grands postes de dépenses, assortis d'un taux de tolérance de + ou - 20%, Provisions pour Aléas et Incertitudes, frais de MOE, acquisitions foncières, frais de MOA,*
 - *pour chaque poste de coût : présentation et justification des hypothèses prises,*
 - ii. *d'exploitation,*
- f. *Calendrier prévisionnel : études, procédures administratives et travaux, détail au semestre,*
- g. *Analyse sommaire des risques et des opportunités,*
- h. *Pour les projets en souterrain : premières campagnes de sondages,*

IV. identification des impacts significatifs du Projet

- a. *Sur l'environnement (au sens Etude d'Impact Enquête Publique),*
- b. *Sur l'aménagement du territoire,*

V. évaluation et comparaison des différents scénarios

- a. *Evaluation sommaire de l'intérêt socio-économique du projet (le cas échéant de ses variantes) dans le cadre d'une analyse multicritère : a minima prévisions de trafic à l'heure de pointe et à l'année, analyse des gains de temps, populations et emplois desservis à comparer avec le coût, le niveau de faisabilité des différentes variantes de projet,*
- b. *Classement des variantes,*

VI. annexes graphiques

- a. *Plan de situation et plans des tracés,*
- b. *Coupes de principes et plans de détail selon le besoin (échelles en fonction du mode et de la problématique exposée).*

Lorsque la saisine de la CNDP est nécessaire, le dossier de saisine est composé du DOCP, dont le contenu est décrit précédemment, et d'une étude de contexte dans laquelle est établi un état des lieux de la position de l'ensemble des partenaires concernés du projet (collectivités, associations...).

ANNEXE 3

Programme de travail de la concertation préalable

Conformément au cadre législatif, le projet du TCSP Massy – Les Champarts ne fera pas l'objet d'une saisine de la CNDP et sera soumis aux différents acteurs du territoire dans le cadre d'une concertation préalable.

La concertation préalable sera pilotée par le STIF qui sera assisté par un prestataire spécialisé dans la conduite de la concertation et du débat public.

La prestation devra contenir les éléments suivants :

1. Etude de contexte

- Entretiens avec les acteurs locaux

2. Schéma de concertation

- Définition des modalités de concertation (type de réunion, nombre)
- Définition des types de documents et modalités de diffusion

3. Organisation de la concertation

- Préparation éventuelle des documents de communication
- Définition des lieux et dates de la concertation

4. Bilan de la concertation

ANNEXE 4

Contenu des dossiers de Schéma de Principe - annexe 2 à la délibération n°2011/0631 du STIF du 6 juillet 2011 relative à la définition du contenu des dossiers d'objectifs et de caractéristiques principales, des schémas de principe et des avant-projets

CONTENU TYPE DES SCHEMAS DE PRINCIPE (SDP) SOU MIS A L'APPROBATION DU SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE

Objectif

L'objectif du Schéma de Principe est d'arrêter le programme de l'opération suite aux préconisations issues de la phase de concertation. Il permet d'engager l'enquête publique.

Enjeux

- Respect du code de l'environnement et compatibilité avec le cadre règlementaire régional

Le contenu des schémas de principe est compatible avec le SDRIF, le PDU Ile-de-France et les différents schémas directeurs élaborés par le STIF. Il tient compte des résultats de la concertation ou du débat public tels que prévus par les articles L121-1 et suivants et R121-1 et suivants du code de l'environnement.

Le Schéma de principe devra préfigurer le dossier d'enquête publique (défini à l'article R123-6).

- Articulation avec la loi MOP

Le schéma de principe permet d'arrêter le programme tel que défini par l'article 2 de la loi MOP :
« *Le maître de l'ouvrage définit dans le programme les objectifs de l'opération et les besoins qu'elle doit satisfaire ainsi que les contraintes et exigences de qualité sociale, urbanistique, architecturale, fonctionnelle, technique et économique, d'insertion dans le paysage et de protection de l'environnement, relatives à la réalisation et à l'utilisation de l'ouvrage.* »

- Niveau de précision du Schéma de Principe

Le contenu du Schéma de Principe devra être conforme aux attendus des études préliminaires telles que décrites à l'article 18 du décret n°93-1268 du 29 novembre 1993 *relatif aux missions de maîtrise d'œuvre confiées par des maîtres d'ouvrage publics à des prestataires de droit privé*. Dans le cas d'une opération de réutilisation ou de réhabilitation d'un ouvrage existant, la précision attendue est celle des études de diagnostic (article 19 ou, dans le cas d'un bâtiment, article 12 du décret). Enfin, dans le cas d'une opération de construction neuve de bâtiment, la précision attendue est celle des études d'esquisse (article 3 du décret).

Adaptation

Les éléments présentés ici constituent un cadre. Chaque opération pourra nécessiter une approche différenciée, le contenu devant être adapté au cas par cas, au démarrage de l'étape Schéma de Principe.

Contenu

Le Schéma de Principe contient un volet transport détaillé présentant notamment les points suivants :

Partie I – Volet transport

L'ensemble des résultats des études réalisées dans le cadre du schéma de principe pourra être regroupé dans un document final présentant notamment les points suivants :

I. *historique :*

- a. *rappel de l'historique de l'opération et des procédures administratives,*
- b. *Analyse rétrospective des dysfonctionnements éventuels et besoin de desserte du secteur concerné,*

- II. diagnostics transport des territoires concernés**
- a. Présentation du secteur d'étude : analyse de la situation actuelle en termes d'occupation du sol, population, emplois, grands équipements,
 - b. Perspectives d'évolution de l'urbanisation : description des opérations d'urbanisme, cadrage quantitatifs de développement des populations et des emplois, analyse de la cohérence avec les cadrages SDRIF,
 - c. Description des réseaux et de l'offre de transport (situation actuelle),
 - d. Présentation et analyse des déplacements actuels et de leur évolution future,
 - e. Analyse des dysfonctionnements éventuels et définition des besoins du secteur,
- III. objectifs du Projet / Programme**
- a. Objectifs de l'opération,
 - b. Nature et étendue des besoins,
 - c. Contraintes et exigences : de qualité sociale, urbanistiques, architecturales, fonctionnelles, techniques, économiques, d'insertion dans le paysage et de protection de l'environnement,
- IV. description du Projet**
- a. Caractéristiques principales,
 - b. Insertion : tracés, pôles et stations,
 - c. Définition :
 - i. fonctionnelle des installations,
 - ii. périmètre du projet,
 - iii. consistance des dessertes envisagées,
 - iv. dispositions techniques retenues (options principales, modalités),
 - v. dimensionnement justifié des installations,
 - d. Confirmation du choix du mode
 - e. Aménagements urbains et interfaces avec le projet :
 - i. solution de référence : abords, aménagements ponctuels, opérations connexes,
 - ii. variantes d'aménagements spécifiques sur demande,
 - f. Phasages fonctionnels éventuels, avec avantages / inconvénients techniques,
 - g. Compatibilité :
 - i. avec SDRIF, PDUIF, PLU,
 - ii. avec le bilan de la concertation préalable ou du débat public,
 - iii. avec les objectifs du projet,
 - h. Pour les projets en souterrain : sondages avancés permettant de vérifier la faisabilité,
- V. impacts du projet**
- a. principes d'insertion paysagère et architecturale du projet dans son environnement naturel et urbain,
 - b. Impact sur les réseaux concessionnaires,
 - c. Etude d'impact selon le Code de l'Environnement,
- VI. management et calendrier du Projet**
- a. Organisation :
 - i. identification des différentes parties : STIF, MOA(s) futurs, MOE(s) études, collectivités, ...
 - ii. périmètres d'intervention des parties arrêtés : périmètres de maîtrises d'ouvrage, d'exploitation et de maintenance (plans),
 - iii. méthodes : Plan Directeur Qualité
 - b. Planification :
 - i. calendrier d'ensemble de l'opération, avec le déroulement des procédures et des travaux à l'échelle du trimestre,

- ii. *état et calendrier des procédures particulières aux autres autorités susceptibles d'être concernées par le projet, notamment en matière d'infrastructure ferroviaire et de voirie,*
- iii. *plannings de l'opération (Gantt et chemin de fer), niveau synthèse et sous-ensembles, en cohérence avec décomposition des coûts (maîtrise d'ouvrage, composantes fonctionnelles telles que : infrastructure/ouvrages d'art, stations/gares/pôles d'échange, ateliers-dépôts, système de transport (voie, énergie, signalisation/aide à l'exploitation), matériel roulant, aménagements urbains, ...).*

VII. économie du Projet

a. *Coûts de réalisation :*

i. *présentation synthétique des coûts :*

- *coûts travaux ventilés par grands postes de dépenses, assortis d'un taux de tolérance de + ou - 10%, Provisions pour Aléas et Incertitudes, frais de MOE, acquisitions foncières, frais de MOA,*
- *présentation et justification des évolutions de coûts au regard de l'étape précédente (technique, concertation, ...)*

ii. *présentation détaillée des coûts :*

- *coûts travaux organisés selon les 19 postes de dépenses identifiés par le CERTU : infrastructure/ouvrages d'art, stations/gares/pôles d'échange, ateliers-dépôts, système de transport (voie, énergie, signalisation/aide à l'exploitation), matériel roulant, aménagements urbains, ...), opérations connexes (accès, gares routières, parkings relais, ...), frais d'études, de MOE, de MOA, provisions diverses, acquisitions foncières...*
- *pour chaque poste de coût : présentation et justification des hypothèses prises,*

iii. *identification des coûts d'aménagements urbains spécifiques (par demandeur),*

b. *Analyse détaillée des risques spécifiques de l'opération : identification complète des réserves et des risques et méthodes envisagées pour les réduire, impact économique potentiel identifié sur le projet,*

c. *Coûts d'exploitation :*

i. *Estimation sommaire des coûts d'exploitation,*

ii. *Prévisions de restructuration éventuelle d'autres réseaux de transports collectifs liés au projet.*

VIII. financement :

a. *plan de financement*

b. *pour les aménagements urbains spécifiques, montage financier permettant au demandeur de financer son quota de surcoût*

IX. évaluation de l'intérêt socio-économique

a. *Service rendu par le projet : populations et emplois desservis par le projet, prévisions de trafic (pointe, jour, année), en distinguant les diverses composantes nécessaires au calcul de l'évaluation du projet,*

b. *Bilan socio-économique pour la collectivité établi selon les principes méthodologiques préconisés par le STIF avec justification du calcul des gains pour la collectivité,*

c. *Bilan financier pour l'exploitant d'une part, pour les collectivités publiques d'autre part, selon phase, éléments chiffrés permettant de préparer le contrat d'exploitation (ou avenant)*

d. *Evaluation des conséquences du projet sur chacun des modes de déplacement, et pour le mode ferroviaire, incidence sur les autres circulations ferrées (grands lignes, fret),*

- X. annexes graphiques :** tracé en plan pour les projets de liaison, vue en plan et élévation pour les projets de pôles
- XI. annexes de constitution du dossier :**
 - a. Décision de lancement du schéma de principe,
 - b. Demandes spécifiques Etat/Collectivités,
 - c. Bilan de la concertation préalable ou du débat public,
- XII. annexes complémentaires au dossier :**
 - a. Principaux éléments du bilan socio-économique (hypothèses utilisées pour la modélisation et le calcul du bilan),
 - b. Si nécessaire, Dossier de Définition de Sécurité et avis.

Dans le cas où le STIF mène, en tant que maître d'ouvrage, l'enquête publique, le Schéma de Principe devra être complété par une seconde partie contenant les éléments attendus dans un dossier d'enquête d'utilité publique (ils peuvent être regroupés en tant que de besoin) afin de constituer le support de l'enquête publique.

Partie II – Complément au schéma de principe en vue de l'enquête publique portée par le STIF

- I. - Une notice explicative indiquant :**
 - a. L'objet de l'enquête
 - b. Les caractéristiques les plus importantes de l'opération soumise à enquête (Présentation de l'opération, caractéristiques principales, étude des variantes, amélioration de l'offre de service, ...)
 - c. Lorsque l'étude d'impact n'est pas requise : les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de l'environnement, parmi les partis envisagés par le maître de l'ouvrage, le projet soumis à enquête a été retenu.
- II. L'étude d'impact ou la notice d'impact lorsque l'une ou l'autre est requise,**
 - a. analyse de l'état initial de l'environnement,
 - b. analyse des effets du projet sur l'environnement, sur la protection des biens et du patrimoine culturel et, le cas échéant, sur la commodité de voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses) ou sur l'hygiène, la santé, la sécurité et la salubrité publique,
 - c. les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une description, le projet présenté a été retenu,
 - d. les mesures envisagées pour supprimer, réduire et si possible, compenser les conséquences dommageable du projet sur l'environnement et la santé, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes,
 - e. analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement mentionnant les difficultés éventuelles de nature technique ou scientifique rencontrées pour établir cette évaluation.
- III. Le plan de situation**
- IV. Le plan général des travaux (Insertion : tracés, stations et points spécifiques)**
- V. Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants (Ouvrages d'art, infrastructures et équipements, stations, locaux d'exploitation en ligne, site de maintenance)**
- VI. L'appréciation sommaire des dépenses, y compris le coût des acquisitions immobilières**

VII. La mention des textes qui régissent l'enquête publique en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative relative à l'opération considérée

ANNEXE 5

ECHancier PREVISIONNEL DE FINANCEMENT ET DE REALISATION

REPARTITION DES FINANCEMENTS

Répartition financeurs	AMO Planning	DOCP	Concertation préalable	SDP	EUP	Etudes et missions complémentaires	TOTAL
Région Ile-de-France	33 333,33 €	60 000,00 €	66 666,67 €	200 000,00 €	66 666,67 €	40 000,00 €	466 666,67 €
Conseil général de l'Essonne	33 333,33 €	60 000,00 €	66 666,67 €	200 000,00 €	66 666,67 €	40 000,00 €	466 666,67 €
Etat	33 333,33 €	60 000,00 €	66 666,67 €	200 000,00 €	66 666,67 €	40 000,00 €	466 666,67 €
Total	100 000 €	180 000 €	200 000 €	600 000 €	200 000 €	120 000 €	1 400 000 €

TCSP Massy - Les Champarts (Phase 1 TCSP RN20 Massy-Arpajon)						Total
		2012	2013	2014	2015	
Planning						
Phase	AMO Planning	AMO Planning	AMO Planning	AMO Planning	AMO Planning	
Etalement		50%	35%	10%	5%	100 000 €
Phase	DOCP	DOCP	DOCP			
Etalement		90%	10%			180 000 €
Phase	CP	CP	CP			
Etalement		50%	50%			200 000 €
Phase	SDP		SDP	SDP		
Etalement			30%	70%		600 000 €
Phase	EUP			EUP	EUP	
Etalement				30%	70%	200 000 €
Phase	Etudes et missions complémentaires	Etudes Comp.	Etudes Comp.	Etudes Comp.	Etudes Comp.	
Etalement		25%	25%	25%	25%	120 000 €
Répartition financeurs						Total
Région Ile-de-France (33,33%)		114 000 €	121 000 €	173 333 €	58 333 €	466 667 €
Conseil général de l'Essonne (33,33%)		114 000 €	121 000 €	173 333 €	58 333 €	466 667 €
Etat (33,33%)		114 000 €	121 000 €	173 333 €	58 333 €	466 667 €
Total		342 000 €	363 000 €	520 000 €	175 000 €	1 400 000 €
%		24,4%	25,9%	37,1%	12,5%	100%

**Délibération n°2011/0913
Séance du 7 décembre 2011**

TCSP SENIA-ORLY



Convention de financement des études de DOCP, concertation préalable, schéma de principe et enquête publique

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

- VU** le code des transports
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notamment son article 15-I qui stipule que le STIF élabore lui-même ou fait élaborer les schémas de principe de projets d'infrastructures nouvelles ;
- VU** le Schéma directeur de la Région Ile de France adopté par délibération n° CR 82-08 du Conseil Régional en date du 25 septembre 2008 ;
- VU** les délibérations n° CR 86-09 du Conseil régional d'Ile-de-France du 26 Novembre 2009 et n 2009-9-2.3.16 du Conseil général du Val de Marne du 5 octobre 2009 approuvant le Contrat Particulier 2007-2013 Région-Département du Val-de-Marne ;
- VU** la délibération n° CR 75-09 du Conseil régional d'Ile-de-France du 18 juin 2009 et la délibération n° 2009-9-2.2.15 du Conseil général du Val-de-Marne du 5 octobre 2009 approuvant le protocole d'intention relatif à la mise en œuvre et au financement du plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France identifiant le TCSP Vallée de la Seine comme une opération inscrite au CPRD94.
- VU** le rapport n°2011/0913 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projet du 5 décembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : la convention de financement des études de DOCP, de la concertation préalable, du schéma de principe, du dossier d'enquête publique et de l'enquête publique du TCSP Senia-Orly entre la Région Ile-de-France, le Département du Val-de-Marne et le STIF est approuvée ;

ARTICLE 2 : la directrice générale est autorisée à signer ladite convention et à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet ;

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON



Convention relative aux études et modalités de concertation du DOCP à l'enquête publique dans le cadre de la mise en place du TCSP « Sénia - Orly »

Entre :

La **Région Île-de-France**, représentée par le Président du Conseil régional, dûment mandaté par la délibération n° de la Commission Permanente du Conseil régional d'Île-de-France,

Le **Département du Val-de-Marne**, représenté par le Président du Conseil général du Val-de-Marne, dûment mandaté par

Ci-après désignés « les financeurs », d'une part,

Et :

Le **Syndicat des Transports d'Île de France**, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39-41 rue de Châteaudun à Paris (9^{ème}), n° SIRET 287 500 078 00020, représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD, dûment habilitée,

Ci-après désigné « le STIF », d'autre part.

*

* *

Vu le Code des Transports (L.1241-1 à L.1241-20)

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

Vu l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France modifiée,

Vu le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Île-de-France et notamment son article 15-I qui stipule que le STIF élabore lui-même ou fait élaborer les schémas de principe de projets d'infrastructures nouvelles ;

Vu le Schéma directeur de la Région Ile-de-France adopté par délibération n° CR 82-08 du Conseil Régional en date du 25 septembre 2008,

Vu les délibérations n° CR 86-09 du Conseil régional d'Île-de-France du 26 Novembre 2009 et n°2009-9-2.3.16 du Conseil général du Val-de-Marne du 5 octobre 2009 approuvant le Contrat Particulier Région Ile-de-France / Département du Val de Marne 2009-2013,

Vu la délibération n° CR 75-09 du Conseil régional d'Île-de-France du 18 juin 2009 et la délibération n° 2009-9-2.2.15 du Conseil général du Val-de-Marne du 5 octobre 2009 approuvant le protocole d'intention relatif à la mise en œuvre et au financement du plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France identifiant le TCSP Sénia - Orly comme une opération inscrite au CPRD94.

Vu la délibération n° CR 33-10 du Conseil régional d'Île-de-France du 17 juin 2010 approuvant son Règlement budgétaire et financier ;

Vu la délibération du Conseil Général du Val de Marne n° du

Vu la délibération de la commission permanente du Conseil Régional n° du

Vu la délibération du Conseil du STIF n° du

Il est précisé et convenu ce qui suit :

PREAMBULE

Cette opération, prévue au schéma directeur de la Région Ile-de-France de 2008, est inscrite au contrat particulier Région – Département du Val-de-Marne pour un montant de 2M€ d'études (70% pour la Région et 30% pour le Département).

Le STIF a engagé une réflexion globale sur la desserte du secteur Orly – Rungis dont les conclusions ont été rendues fin 2010. L'un des volets de l'étude a porté plus particulièrement sur le tronçon Orly - Sénia.

L'ouverture du TCSP Sucy-Pompadour permet depuis septembre 2011 la mise en place d'un service Thiais – Sucy-Bonneuil (RER A), avec un recouvrement entre Thiais et la station Pompadour du Trans Val de Marne.

Le projet Orly - Sénia consiste en la création d'un site propre entre le carrefour de la résistance à Thiais et l'aérogare d'Orly, sur une distance d'environ 5 km. La nouvelle infrastructure de Thiais à Orly permettra une extension de ce service vers la plateforme aéroportuaire avec une ligne Orly – Sucy-Bonneuil et une nouvelle interconnexion au RER C à Pont de Rungis.

Une première partie du tracé prévisionnel traversera la zone d'activité Sénia dont la requalification est en projet. Plusieurs variantes de tracés ont été étudiées qui se regroupent en deux familles :

- Senia Nord
- Senia Sud

Selon les tracés des acquisitions foncières seront à prévoir, ainsi qu'un ouvrage d'art spécifique sur les voies ferrées RER C (variante Nord). La requalification des espaces publics constituera un accompagnement nécessaire du projet.

Ces études seront réalisées en coordination avec l'EPA Orsa qui pilote la requalification de la zone. La requalification viaire de Sénia Nord pourrait notamment accueillir le TCSP.

La seconde partie du projet traverse les emprises aéroportuaires en empruntant l'axe historique de la RN7 et traverse l'opération Cœur d'Orly puis partage l'infrastructure du T7 qui a été dimensionnée dans cet objectif.

Le réseau du Grand Paris Express, en particulier les projets de station de métro de la ligne 14 à Pont de Rungis et Aéroport d'Orly, ainsi que le projet d'interconnexion sud TGV avec une éventuelle gare TGV seront pris en compte dans la conception du projet de TCSP.

Le projet de tramway RD 5 et notamment son prolongement éventuel jusqu'à la plate-forme d'Orly sera pris en considération.

L'objet de la présente convention porte sur le financement des études nécessaires à la réalisation du TCSP entre Thiais et l'aérogare d'Orly par le Conseil général du Val-de-Marne et la Région Ile-de-France.

Conformément à ses statuts, le STIF s'engage à coordonner et organiser les études nécessaires à la réalisation :

- du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) ;
- de la concertation préalable ;
- du schéma de principe ;
- de l'enquête publique.

Le début des études est envisagé début 2012. Chaque étape sera validée en Conseil du STIF.

*

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet :

- de définir les modalités de la participation du Département du Val-de-Marne et de la Région Île-de-France au financement des études du DOCP, de la concertation préalable, du schéma de principe et de l'enquête publique du TCSP Sénia - Orly.
- de préciser le contenu des études nécessaires à la constitution :
 - du DOCP ;
 - de la concertation préalable ;
 - du schéma de principe ;
 - de l'enquête publique.

ARTICLE 2 - OBJECTIFS DES ETUDES

2.1 Contenu de la convention

Les pièces constitutives de la convention sont les suivantes :

- le présent document;
- ses annexes précisant :
 - le programme de travail pour l'assistance à maîtrise d'ouvrage coordination et planning;
 - le programme de travail pour l'élaboration du DOCP;
 - le programme de travail pour l'élaboration de la concertation préalable;
 - le programme de travail pour l'élaboration du schéma de principe et du dossier d'enquête publique;
 - le programme de travail pour l'organisation de l'enquête publique;
 - le planning estimatif des besoins de financements.

2.2 Assistance à maîtrise d'ouvrage coordination et planning

Le projet du TCSP Sénia - Orly traverse des territoires où de nombreux projets urbains sont en phase opérationnelle ou à l'étude. Il s'agira tout au long du projet de coordonner le planning spécifique à la réalisation du projet de TCSP Sénia - Orly et ceux des plannings des projets urbains traversés ainsi que des autres projets de transport, notamment Grand Paris Express, l'interconnexion sud TGV et le projet de tramway sur la RD 5.

Dans ce cadre, le STIF s'adjoindra les services d'un assistant à maîtrise d'ouvrage. Le prestataire aura la charge de l'ordonnancement et de la planification des études, afin d'assurer la coordination et la cohérence du projet d'infrastructure avec les projets urbains traversés et faire ressortir les chemins critiques pour trouver les solutions les plus adaptées.

Le programme de travail est précisé en annexe 1.

2.3 DOCP et concertation préalable

2.3.1 DOCP

Le DOCP porte sur :

- l'**opportunité** du projet ;
- les **caractéristiques principales** du projet : principes guidant le choix du/des modes, du (des) tracé(s) et des variantes retenu(s) ainsi que la définition des solutions techniques, eu égard au réseau existant, aux caractéristiques des projets de développement économique et urbain à desservir et à l'incidence du projet sur l'environnement ;
- une évaluation sommaire du **coût**, du **calendrier** de réalisation avec phasage éventuel, des **impacts** et de l'**intérêt socio-économique** ;
- l'**identification des solutions les plus pertinentes** sur la base d'une analyse comparative multicritères.

Le contenu du DOCP est précisé dans l'article 15-I des statuts du STIF et dans la décision n° 2011/0631 du STIF du 6 juillet 2011.

2.3.2 Concertation

La concertation porte sur les objectifs du DOCP approuvés par le Conseil du STIF ainsi que sur les variantes retenues. Les objectifs et les modalités de la concertation sont validés par le Conseil du STIF à l'issue du DOCP. La concertation comporte:

- une **publicité préalable** dans la presse ou par voie d'affichage pour informer le public de l'objet de la concertation et des modalités de son déroulement,
- une ou plusieurs **expositions d'information générale** sur le projet, présentant des panneaux d'information,
- la présence, sur les **lieux d'exposition, de registres** à disposition du public ainsi que la mise en place éventuelle d'une adresse e-mail pour que le public puisse y consigner ses observations ou suggestions,
- la mise à disposition éventuelle d'un **dépliant d'information** au sujet du projet sur place,
- la tenue éventuelle de **réunions publiques**.

Ces modalités sont précisées par le STIF puis soumises aux collectivités locales et aux financeurs avant le lancement de la concertation.

A l'issue de la concertation préalable, les variantes de tracé seront précisées puis une variante sera retenue et étudiée dans le cadre du schéma de principe.

Les programmes de travail du DOCP et de la concertation sont précisés en annexes 2 et 3.

2.4 Schéma de principe et enquête publique

2.4.1 Schéma de principe

Le schéma de principe est une étape nécessaire à tout projet d'investissement porté par le STIF. C'est le dossier de prise en considération par le STIF de ses projets d'investissement, il doit être validé en Conseil du STIF.

Le contenu du schéma de principe est précisé dans l'article 15-I des statuts du STIF et dans la décision n° 2011/0631 du STIF du 6 juillet 2011.

Le schéma de principe permet de confirmer l'opportunité du projet, le choix du mode, de préciser le tracé et les modalités d'insertion du projet.

Le schéma de principe doit contenir les éléments suivants :

- **l'historique du projet** ;
- la description du **secteur concerné par les études** ;
- la définition des **objectifs et du programme** ;
- la **description du projet** : mise en compatibilité avec le SDRIF, insertion du tracé et ses variantes dans l'environnement urbain, en précisant le positionnement des pôles et des stations ;
- Justification du **mode et modalités d'exploitation** et de réorganisation du réseau de transport ;
- **Impacts** du projet au regard de la situation initiale ;
- **Management et calendrier du projet** ;
- **Economie du projet** : estimation des coûts de l'infrastructure, du matériel roulant et de l'exploitation;
- **Intérêt socio-économique** du projet : prévision de trafic et report modal.

2.4.2 L'étude d'impact

L'étude d'impact sera réalisée conformément à la législation en vigueur et servira de base à l'élaboration du dossier d'enquête publique et au volet impact du schéma de principe.

Les modalités de réalisation du schéma de principe, de l'étude d'impact et du dossier d'enquête publique seront précisées par le STIF puis soumises pour avis aux financeurs à la fin de la concertation préalable.

Le programme de travail du schéma de principe est précisé en annexe 4.

2.5 Enquête publique

2.5.1 Le dossier d'enquête publique

L'enquête publique a pour principal objectif de justifier de l'intérêt général du projet et justifier la variante retenue dans le schéma de principe. Elle doit définir la consistance et les impacts détaillés de l'opération de la façon la plus claire et accessible.

Le dossier d'enquête publique vise :

- la déclaration d'utilité publique du projet du TCSP Sénia - Orly
- la mise en conformité des documents d'urbanisme des communes concernées

Le dossier porte sur :

- l'objet et la justification de l'opération : présentation, objectifs, intérêt, enjeux, analyse des dysfonctionnements et définition des besoins, effets positifs et réponses aux dysfonctionnements et besoins ;
- les résultats des études et procédures préalables : historique, bilan de la concertation préalable, comparaison des variantes envisagées, justification de la variante retenue ;
- la présentation du projet soumis à l'enquête : description du projet, caractéristiques techniques, choix du mode retenu

Le dossier d'enquête publique sera réalisé en fonction du type d'enquête qui sera nécessaire à mettre en place :

- **Enquête publique type « Bouchardeau » simple** : le tracé ne justifie pas d'expropriation mais, compte tenu des impacts potentiels du projet, il nécessite la soumission au public. Dans ce cadre, le STIF est à l'initiative du lancement de l'enquête publique et délibérera sur la déclaration de projet justifiant l'intérêt général.
- **Enquête publique préalable à la DUP** si des expropriations sont nécessaires. Dans cette hypothèse, il s'agit de bien définir le planning de cette étape avec la saisine du Préfet pour le lancement de l'enquête publique ainsi que le tribunal administratif pour la nomination du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête puis la déclaration d'utilité publique par le Préfet.

A ce stade du projet, il est encore tôt pour savoir le type d'enquête qui sera menée, néanmoins, le dossier devra comporter :

- La présentation de la procédure administrative : présentation des objectifs de l'opération, l'objet de l'enquête, le cadre législatif de l'enquête publique ;
- Le plan de situation ;
- Une note explicative ;
- Le plan général des travaux ;
- Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants ;
- Les mises en compatibilité des documents d'urbanisme ;
- L'étude d'impact ;
- L'appréciation sommaire des dépenses ;
- L'évaluation socio-économique et énergétique.

2.5.2 L'enquête publique

L'objectif de l'enquête publique est d'informer le public sur le projet, ses impacts sur l'environnement et sur le foncier et de recueillir son avis afin de procéder à la déclaration d'intérêt général du projet.

Les modalités d'organisation de l'enquête publique seront définies par le commissaire enquêteur qui aura été désigné par la Préfecture saisie du dossier.

Le programme de travail de l'enquête publique est précisé en annexe 4.

2.6 Etudes complémentaires éventuelles

2.6.1 Etat parcellaire

Afin d'assurer la réalisation du projet à court/moyen terme, il pourra être envisagé de procéder à une analyse fine de la maîtrise du foncier afin de préparer le cadre de négociation au maître d'ouvrage qui sera désigné par le STIF pour réaliser les études AVP et les travaux.

Le prestataire pourra mener les actions suivantes dès la fin du DOCP :

- expertise foncière ;
- identification des propriétaires ;
- évaluation domaniale ;
- réalisation du dossier d'enquête parcellaire en parallèle du schéma de principe et de l'enquête publique.

2.6.2 Etudes complémentaires

Les besoins d'études techniques seront définis ultérieurement en fonction de l'évolution du projet et des besoins de précisions techniques de certains aspects. Dans ce cadre, une enveloppe financière est dédiée à ces études en particulier au niveau du schéma de principe. Elles pourront comprendre :

- Expertises des esquisses d'insertion du TCSP Sénia - Orly dans les projets urbains ;
- Sondages géotechniques ;
- Les levés topographiques ;
- Etude technique ouvrage d'art pour le franchissement des voies ferrés ;
- Les levés d'ouvrage ;
- Les levés d'assainissement et de concessionnaires ;
- Un diagnostic physique (géologie, hydrogéologie) ;
- Un diagnostic des plantations et des espaces verts ;
- Etude de stationnement ;
- Simulation de trafic statique ;
- Simulation de trafic dynamique ;
- Comptages sur voirie ;
- Comptages de voyageurs ;
- Exploitabilité et maintenabilité du projet.

ARTICLE 3 - MAITRISE D'OUVRAGE DES ETUDES

Conformément au décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, le STIF est maître d'ouvrage de l'intégralité du programme des études liées au projet du TCSP Sénia - Orly.

Une convention de maîtrise d'ouvrage associant le STIF, les financeurs, ADP et les communes traversées définira jusqu'à la mise en service les périmètres de maîtrise d'ouvrage de chacun afin de permettre, notamment une bonne anticipation dans l'élaboration des conventions de financement et des marchés nécessaires à la rapide réalisation du projet.

ARTICLE 4 - ESTIMATION DES DEPENSES

Le montant prévisionnel des dépenses correspondant à l'objet de la présente convention est établi à 1 600 000 €HT décomposé comme suit :

- Assistance à maîtrise d'ouvrage planning : 150 000 €HT
- Elaboration du DOCP : 200 000 €HT ;
- Concertation préalable : 150 000 €HT ;
- Elaboration du schéma de principe et du dossier d'enquête publique : 750 000€ HT ;
- Organisation de l'enquête publique : 200 000 €HT ;
- Etudes complémentaires : 150 000€ HT.

Cette répartition indicative pourra évoluer en fonction des dépenses réelles de chaque phase d'étude, dans un principe de fongibilité et dans le respect de l'enveloppe globale des études de 1 600 000 € HT.

ARTICLE 5 - FINANCEMENT

5.1 Engagement des financeurs

Les financeurs s'engagent à financer les études décrites à l'article 2 à hauteur du montant indiqué à l'article 4, selon le plan de financement précisé ci-après.

5.2 Plan de financement et calendrier prévisionnel

Le financement des prestations objets de la présente convention est assuré à 70% par la Région Île de France et à 30% par le Département du Val-de-Marne dans la limite d'un plafond de 1 600 000€ HT, soit une participation de 1 120 000 € HT pour la Région Ile-de-France et de 480 000 € HT pour le Département du Val-de-Marne. Ce montant est forfaitaire et non révisable.

Le détail du plan de financement par année est consultable en annexe 5.

ARTICLE 6 - MODALITES DE PAIEMENT

Le STIF, désigné maître d'ouvrage unique pour la réalisation des études du TCSP Sénia - Orly, effectuera les demandes de versement auprès des financeurs en fonction de l'état d'avancement des études et des dépenses réalisées sur présentation du titre de recette accompagné d'un état des dépenses constatées attesté par le comptable public.

Pour la Région Île-de-France, cet état doit être accompagné de la demande de versement de subvention selon le modèle type de la Région, indiquant notamment les autorisations de programme de rattachement de ces dépenses.

Les demandes de versement sont établies par application de la clé de financement définie à l'article 5-2.

La somme des acomptes ne peut dépasser 80% du montant de la subvention. Le versement du solde intervient après réception de l'ensemble des pièces mentionnées à l'article 7.

Le premier appel de fonds et les appels de fonds intermédiaires auprès des co-financeurs se font sur la base des factures acquittées aux étapes suivantes :

- Premier versement sur présentation du projet de DOCP finalisé et de l'état d'avancement des études complémentaires et de l'assistance à maîtrise d'ouvrage coordination et planning correspondant au montant des factures acquittées dans une limite de 15% du montant de la subvention;
- Second versement sur présentation du projet de concertation préalable, des études complémentaires et de l'assistance à maîtrise d'ouvrage coordination et planning correspondant au montant des factures acquittées dans la limite de 25% du montant de la subvention;
- Troisième versement sur présentation du projet de schéma de principe des études complémentaires et de l'assistance à maîtrise d'ouvrage coordination et planning correspondant au montant des factures acquittées dans la limite de 15% du montant de la subvention;
- Quatrième versement sur présentation du projet d'enquête publique et des études complémentaires et de l'assistance à maîtrise d'ouvrage coordination et planning correspondant au montant des factures acquittées dans la limite de 25% du montant de la subvention.
- Versement du solde sur présentation d'un compte rendu financier de l'opération comportant la signature du représentant légal de l'organisme bénéficiaire de la subvention, et d'un état récapitulatif des dépenses et recettes signé par le représentant légal de l'organisme et par le comptable public qui certifie leur prise en charge dans sa comptabilité.

Concernant les subventions allouées par la Région, si à l'expiration d'un délai de 3 ans à compter de la date d'attribution de la subvention par l'assemblée délibérante, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une demande de paiement d'un premier acompte, la subvention devient caduque et est annulée. Ce délai peut-être exceptionnellement prolongé d'un an par décision du Président, si le bénéficiaire établit, avant l'expiration du délai de 3 ans

mentionné ci-avant, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables. A compter de la date du premier acompte, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de 4 années pour présenter le solde de l'opération. A défaut, le reliquat de la subvention non versé est caduc.

Les versements sont effectués auprès de l'Agent Comptable du STIF, établissement public à caractère administratif ayant son siège au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, sur le compte ouvert à la Recette Générale des Finances de Paris, sous le compte n°10071 75000 00001005079 72.

Après la signature par tous les partenaires de la présente convention et dès que l'appel de fonds correspondant est consommé, les appels de fonds sont accompagnés de justificatifs visés par le chef de projet du STIF ainsi que d'un tableau récapitulatif de la nature des frais engagés, le niveau d'avancement en % par article de la convention cité dans le budget prévisionnel situé en annexe 5, ainsi que le niveau d'avancement actualisé.

Le paiement des co-financeurs est libellé de telle façon qu'il apparaisse explicitement qu'il s'agit d'un versement effectué au titre de la présente convention (libellé du virement portant le numéro de la facture).

Les dates de référence de mandatement sont portées par écrit à la connaissance du STIF.

ARTICLE 7 – ACHEVEMENT DES ETUDES

Au fur et à mesure de l'achèvement des étapes clefs de ces études, le STIF adresse aux financeurs :

- Le DOCP définitif ;
- Le bilan de la concertation ;
- Le schéma de principe définitif ;
- Le dossier d'enquête publique définitif ;
- L'état récapitulatif des dépenses et le compte rendu financier dans un délai maximum de 6 mois.

Sur la base de ces éléments, le STIF procède, selon le cas, soit au remboursement du trop perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds et des justificatifs pour règlement du solde.

ARTICLE 8 - MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI

8.1 Comptabilité de l'opération

Le STIF s'engage à faciliter le contrôle par la Région, le Département du Val-de-Marne ou par toute personne habilitée à cet effet, de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives. Il s'engage également à conserver l'ensemble des pièces relatives à ces prestations pendant une durée minimale de 10 ans.

8.2 Information

Le STIF s'engage, pendant toute la durée de validité de la convention à présenter aux financeurs un compte-rendu de l'avancement des études objet de la présente convention et à les informer sans délai en cas de difficulté ayant une incidence financière.

8.3 Pilotage des études

La Région et le Département du Val-de-Marne sont tenus étroitement informés de l'avancement des études et prestations menées par le STIF.

- Un **Comité des financeurs** est constitué des représentants des financeurs et du STIF. Il se réunit au moins une fois par an.

Les membres sont informés :

- du suivi financier des études
- des orientations des études et la démarche à engager par le STIF
- des conclusions de la réalisation du programme des études à chaque étape importante
- des présentations pour les commissions de suivi

- du dossier avant présentation pour approbation d'un document issu de ces études au conseil du STIF

Tous les rapports des études sont transmis par le STIF aux financeurs.

- Une **Commission de suivi** des études est mise en place sous la présidence du STIF et comprend notamment les représentants des financeurs, du STIF, des Collectivités Territoriales concernées par le projet et, en tant que de besoin, les prestataires des études. Elle se réunit au moins une fois par an et à chaque étape de validation du projet.

La commission de suivi a pour rôle :

- de veiller au bon déroulement et à la qualité des études, de présenter les résultats des études et de contribuer à la réorientation de leur contenu si nécessaire ;
- de favoriser le bon déroulement du projet, notamment dans son articulation avec les partenaires locaux.

Tous les rapports des études sont transmis par le STIF aux financeurs.

- Un **Comité technique** est constitué des représentants des financeurs, des techniciens des Collectivités Territoriales concernées par le projet du TCSP Sénia - Orly, du STIF et des prestataires des études. En fonction de l'ordre du jour, d'autres participants peuvent être associés. L'EPA ORSA, la SEMAPA et la SADEV pourraient y être associées.

Le comité technique est le cadre privilégié permettant

- d'analyser certains points particuliers
- de suivre le déroulement technique des études
- de préparer les réunions de la commission de suivi.

Le comité technique se réunit à une fréquence bimestrielle. Il peut être convoqué ponctuellement en cas de nécessité particulière liée au déroulement des études.

Tous les rapports des études sont transmis par le STIF aux financeurs.

ARTICLE 9 - COMMUNICATION

La diffusion à des personnes ou organismes extérieurs aux équipes de conception et aux services de la Région, du Département du Val-de-Marne et du STIF, des documents d'études et d'expertises fera l'objet d'un accord préalable des parties.

Les documents élaborés dans le cadre de cette convention, et notamment ceux liés à la concertation préalable, portent le logo des parties et font l'objet d'une consultation des parties avant diffusion.

Le STIF reste propriétaire de l'ensemble des études réalisées dans le cadre de cette convention.

ARTICLE 10 - DATE D'EFFET ET VALIDITE DE LA CONVENTION

La convention prend effet à compter de sa notification par le STIF des trois exemplaires originaux signés par l'ensemble des parties pour une durée de 6 ans.

Elle prend fin avec le versement du solde de la subvention dans le respect des règles de caducité définies par les Règlements budgétaire et financier des financeurs et au maximum 6 ans après sa notification par le STIF.

Toute modification contractuelle de la présente convention fait l'objet d'un avenant.

ARTICLE 11 - GESTION DES ECARTS

Le montant total des subventions, tel qu'indiqué à l'article 5.2 de la présente convention constitue un plafond.

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 5.2, les co-financeurs sont informés lors de la réunion du comité de suivi de la convention de financement. Le maître d'ouvrage doit obtenir l'accord préalable des co-financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Le cas échéant un avenant à la présente convention formalise cet accord.

ARTICLE 12 - RESILIATION DE LA CONVENTION

Les signataires de la convention peuvent prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai qui ne peut être inférieur à un mois, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les autres personnes publiques sont informées immédiatement de la mise en demeure qui est adressée au STIF, et de la décision de résiliation qui lui fait suite ou qui est prononcée pour motif d'intérêt général.

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération. La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un mois démarrant 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.

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la date de prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêté définitif des comptes et à un appel de fond à hauteur des dépenses engagées, y compris la résiliation des marchés, est envoyé aux financeurs par le maître d'ouvrage dans les trois mois qui suivent ou, s'il y a lieu, à reversement, total ou partiel, de la subvention. La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation du bénéficiaire des subventions autre que le remboursement des dépenses engagées.

ARTICLE 13 – REGLEMENT AMIABLE DES DIFFERENDS ET LITIGES

Les parties s'engagent à rechercher une solution amiable aux différents pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention. Elles se réunissent dans un délai maximal d'un mois à compter de la réception d'un courrier adressé par la partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé réception.

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, seront de la compétence du Tribunal Administratif de Paris.

Etablie en trois exemplaires originaux.

SIGNATAIRES

Date d'effet de la convention à compter de la notification par le STIF,

le

..... - -

<p>Le Président du conseil régional d'Île-de-France <i>Date et signature</i></p> <p>Jean-Paul HUCHON</p>	<p>Le Président du conseil général du Val de Marne <i>Date et signature</i></p> <p>Christian FAVIER</p>
<p>La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile de France <i>Date et signature</i></p> <p>Sophie MOUGARD</p>	

ANNEXE 1

Programme de travail de la mission de planification et de coordination des études

La mission de planification et de coordination des études sera réalisée par un bureau d'études spécialisé dans la réalisation de missions d'ordonnancement, de pilotage et de coordination. La prestation devra contenir les éléments suivants :

1. Planification des études

Le prestataire devra constituer le planning global des études jusqu'à la mise en œuvre du projet. Le planning sera actualisé régulièrement afin d'intégrer les éléments supplémentaires et les contraintes relatives par exemple aux projets urbains traversés.

Pour cela le prestataire se basera sur les éléments fournis par le STIF et par les partenaires afin de faire ressortir les chemins critiques pour lesquels des mesures seront proposées afin de respecter les délais d'exécution des études.

Les rendus se feront essentiellement sous forme graphique.

2. Coordination des études

Le prestataire aura la charge d'assurer la cohérence et la complémentarité des études réalisées pour le STIF dans le cadre du projet mais également les études relatives au projet avec celles réalisées par les partenaires du projet : département du Val-de-Marne, aménageurs des territoires concernés par un projet urbain et traversés par le projet de TCSP Sénia - Orly et opérateur de transport (SADEV, EPA ORSA, RFF, ADP, SGP).

ANNEXE 2

Contenu des dossiers de DOCP - annexe 1 à la délibération n°2011/0631 du STIF du 6 juillet 2011 relative à la définition du contenu des dossiers d'objectifs et de caractéristiques principales, des schémas de principe et des avant-projets

CONTENU TYPE DES DOSSIERS D'OBJECTIFS ET DE CARACTERISTIQUES PRINCIPALES (DOCP)

SOUMIS A L'APPROBATION DU SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE

Objectif

L'objectif du DOCP est d'engager le projet, d'en présenter les caractéristiques générales et les principaux impacts. Il présente des éléments d'opportunité et de faisabilité du projet. Il définit le pré-programme. Il permet d'engager la concertation ou le débat public, le cas échéant.

Enjeux

- Respect du code de l'environnement

L'enjeu du DOCP est de répondre à l'impératif tel qu'exposé dans le code de l'environnement (extrait de l'article L121-8) :

«Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet adresse à la commission un dossier présentant les objectifs et les principales caractéristiques du projet, ainsi que les enjeux socio-économiques, le coût estimatif et l'identification des impacts significatifs du projet sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.»

- Respect du cadre régional

Le DOCP permet de s'assurer de la compatibilité du projet avec le SDRIF, le PDUIF et les différents schémas directeurs élaborés par le STIF.

Adaptation

Les éléments présentés ici constituent un cadre. Chaque opération pourra nécessiter une approche différenciée, le contenu devant être adapté au cas par cas, au démarrage de l'opération.

Contenu

L'ensemble des résultats des études réalisées dans le cadre du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales pourra être regroupé dans un document final présentant notamment les points suivants :

I. présentation du projet

- a. Contexte général : problématiques posées, enjeux, acteurs du projet, inscription CPER ou CPRD,
- b. Historique du projet : état d'avancement du projet, listes des données et études antérieures disponibles,
- c. Compatibilité SDRIF, PDU IdF, PLU, Lois Grenelle de l'environnement 1 et 2,
- d. Synthèse des étapes d'informations et de concertation, avec points abordés et apports éventuels,

II. diagnostic transport des territoires concernés : opportunité du projet

- a. *Présentation du secteur : géographie, topographie, population et emplois, urbanisation actuelle, offre de transport et réseaux,*
- b. *Présentation et analyse des déplacements, et de l'offre de transport*
- c. *Perspectives d'évolutions de l'urbanisation,*
- d. *Synthèse des dysfonctionnements éventuels et définition des enjeux et besoins du secteur,*

III. description du projet : faisabilité des différents scénarios

- a. *Caractéristiques techniques principales : hypothèses et justification du mode, tracé, lien avec le réseau,*
- b. *Insertion : section courante et points difficiles, principes d'aménagements urbains, identification des réseaux, identification des impacts sur l'environnement,*
- c. *Principes d'exploitation,*
- d. *Scénario(s) préconisé(s) et justification,*
- e. *Méthodes et estimation sommaire des coûts :*
 - i. *d'investissement :*
 - *coûts travaux détaillés par grands postes de dépenses, assortis d'un taux de tolérance de + ou - 20%, Provisions pour Aléas et Incertitudes, frais de MOE, acquisitions foncières, frais de MOA,*
 - *pour chaque poste de coût : présentation et justification des hypothèses prises,*
 - ii. *d'exploitation,*
- f. *Calendrier prévisionnel : études, procédures administratives et travaux, détail au semestre,*
- g. *Analyse sommaire des risques et des opportunités,*
- h. *Pour les projets en souterrain : premières campagnes de sondages,*

IV. identification des impacts significatifs du Projet

- a. *Sur l'environnement (au sens Etude d'Impact Enquête Publique),*
- b. *Sur l'aménagement du territoire,*

V. évaluation et comparaison des différents scénarios

- a. *Evaluation sommaire de l'intérêt socio-économique du projet (le cas échéant de ses variantes) dans le cadre d'une analyse multicritère : a minima prévisions de trafic à l'heure de pointe et à l'année, analyse des gains de temps, populations et emplois desservis à comparer avec le coût, le niveau de faisabilité des différentes variantes de projet,*
- b. *Classement des variantes,*

VI. annexes graphiques

- a. *Plan de situation et plans des tracés,*
- b. *Coupes de principes et plans de détail selon le besoin (échelles en fonction du mode et de la problématique exposée).*

Lorsque la saisine de la CNDP est nécessaire, le dossier de saisine est composé du DOCP, dont le contenu est décrit précédemment, et d'une étude de contexte dans laquelle est établi un état des lieux de la position de l'ensemble des partenaires concernés du projet (collectivités, associations...).

ANNEXE 3

Programme de travail de la concertation préalable

Conformément au cadre législatif, le projet du TCSP Sénia - Orly ne fera pas l'objet d'une saisine de la CNDP et sera soumis aux différents acteurs du territoire dans le cadre d'une concertation préalable.

La concertation préalable sera pilotée par le STIF qui sera assisté par un prestataire spécialisé dans la conduite de la concertation et du débat public.

La prestation devra contenir les éléments suivants :

1. Etude de contexte

- Entretiens avec les acteurs locaux

2. Schéma de concertation

- Définition des modalités de concertation (type de réunion, nombre)
- Définition des types de documents et modalités de diffusion

3. Organisation de la concertation

- Préparation éventuelle des documents de communication
- Définition des lieux et dates de la concertation

4. Bilan de la concertation

ANNEXE 3

Contenu des dossiers de Schéma de Principe - annexe 2 à la délibération n°2011/0631 du STIF du 6 juillet 2011 relative à la définition du contenu des dossiers d'objectifs et de caractéristiques principales, des schémas de principe et des avant-projets

CONTENU TYPE DES SCHEMAS DE PRINCIPE (SDP) SOU MIS A L'APPROBATION DU SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE

Objectif

L'objectif du Schéma de Principe est d'arrêter le programme de l'opération suite aux préconisations issues de la phase de concertation. Il permet d'engager l'enquête publique.

Enjeux

- Respect du code de l'environnement et compatibilité avec le cadre règlementaire régional

Le contenu des schémas de principe est compatible avec le SDRIF, le PDU Ile-de-France et les différents schémas directeurs élaborés par le STIF. Il tient compte des résultats de la concertation ou du débat public tels que prévus par les articles L121-1 et suivants et R121-1 et suivants du code de l'environnement.

Le Schéma de principe devra préfigurer le dossier d'enquête publique (défini à l'article R123-6).

- Articulation avec la loi MOP

Le schéma de principe permet d'arrêter le programme tel que défini par l'article 2 de la loi MOP :
« *Le maître de l'ouvrage définit dans le programme les objectifs de l'opération et les besoins qu'elle doit satisfaire ainsi que les contraintes et exigences de qualité sociale, urbanistique, architecturale, fonctionnelle, technique et économique, d'insertion dans le paysage et de protection de l'environnement, relatives à la réalisation et à l'utilisation de l'ouvrage.* »

- Niveau de précision du Schéma de Principe

Le contenu du Schéma de Principe devra être conforme aux attendus des études préliminaires telles que décrites à l'article 18 du décret n°93-1268 du 29 novembre 1993 *relatif aux missions de maîtrise d'œuvre confiées par des maîtres d'ouvrage publics à des prestataires de droit privé*. Dans le cas d'une opération de réutilisation ou de réhabilitation d'un ouvrage existant, la précision attendue est celle des études de diagnostic (article 19 ou, dans le cas d'un bâtiment, article 12 du décret). Enfin, dans le cas d'une opération de construction neuve de bâtiment, la précision attendue est celle des études d'esquisse (article 3 du décret).

Adaptation

Les éléments présentés ici constituent un cadre. Chaque opération pourra nécessiter une approche différenciée, le contenu devant être adapté au cas par cas, au démarrage de l'étape Schéma de Principe.

Contenu

Le Schéma de Principe contient un volet transport détaillé présentant notamment les points suivants :

Partie I – Volet transport

L'ensemble des résultats des études réalisées dans le cadre du schéma de principe pourra être regroupé dans un document final présentant notamment les points suivants :

I. *historique :*

a. rappel de l'historique de l'opération et des procédures administratives,

- b. *Analyse rétrospective des dysfonctionnements éventuels et besoin de desserte du secteur concerné,*
- II. diagnostics transport des territoires concernés**
 - a. *Présentation du secteur d'étude : analyse de la situation actuelle en termes d'occupation du sol, population, emplois, grands équipements,*
 - b. *Perspectives d'évolution de l'urbanisation : description des opérations d'urbanisme, cadrage quantitatifs de développement des populations et des emplois, analyse de la cohérence avec les cadrages SDRIF,*
 - c. *Description des réseaux et de l'offre de transport (situation actuelle),*
 - d. *Présentation et analyse des déplacements actuels et de leur évolution future,*
 - e. *Analyse des dysfonctionnements éventuels et définition des besoins du secteur,*
- III. objectifs du Projet / Programme**
 - a. *Objectifs de l'opération,*
 - b. *Nature et étendue des besoins,*
 - c. *Contraintes et exigences : de qualité sociale, urbanistiques, architecturales, fonctionnelles, techniques, économiques, d'insertion dans le paysage et de protection de l'environnement,*
- IV. description du Projet**
 - a. *Caractéristiques principales,*
 - b. *Insertion : tracés, pôles et stations,*
 - c. *Définition :*
 - i. *fonctionnelle des installations,*
 - ii. *périmètre du projet,*
 - iii. *consistance des dessertes envisagées,*
 - iv. *dispositions techniques retenues (options principales, modalités),*
 - v. *dimensionnement justifié des installations,*
 - d. *Confirmation du choix du mode*
 - e. *Aménagements urbains et interfaces avec le projet :*
 - i. *solution de référence : abords, aménagements ponctuels, opérations connexes,*
 - ii. *variantes d'aménagements spécifiques sur demande,*
 - f. *Phasages fonctionnels éventuels, avec avantages / inconvénients techniques,*
 - g. *Compatibilité :*
 - i. *avec SDRIF, PDUIF, PLU,*
 - ii. *avec le bilan de la concertation préalable ou du débat public,*
 - iii. *avec les objectifs du projet,*
 - h. *Pour les projets en souterrain : sondages avancés permettant de vérifier la faisabilité,*
- V. impacts du projet**
 - a. *principes d'insertion paysagère et architecturale du projet dans son environnement naturel et urbain,*
 - b. *Impact sur les réseaux concessionnaires,*
 - c. *Etude d'impact selon le Code de l'Environnement,*
- VI. management et calendrier du Projet**
 - a. *Organisation :*
 - i. *identification des différentes parties : STIF, MOA(s) futurs, MOE(s) études, collectivités, ...*
 - ii. *périmètres d'intervention des parties arrêtés : périmètres de maîtrises d'ouvrage, d'exploitation et de maintenance (plans),*
 - iii. *méthodes : Plan Directeur Qualité*
 - b. *Planification :*

- i. calendrier d'ensemble de l'opération, avec le déroulement des procédures et des travaux à l'échelle du trimestre,
- ii. état et calendrier des procédures particulières aux autres autorités susceptibles d'être concernées par le projet, notamment en matière d'infrastructure ferroviaire et de voirie,
- iii. plannings de l'opération (Gantt et chemin de fer), niveau synthèse et sous-ensembles, en cohérence avec décomposition des coûts (maîtrise d'ouvrage, composantes fonctionnelles telles que : infrastructure/ouvrages d'art, stations/gares/pôles d'échange, ateliers-dépôts, système de transport (voie, énergie, signalisation/aide à l'exploitation), matériel roulant, aménagements urbains, ...).

VII. économie du Projet

a. Coûts de réalisation :

i. présentation synthétique des coûts :

- coûts travaux ventilés par grands postes de dépenses, assortis d'un taux de tolérance de + ou - 10%, Provisions pour Aléas et Incertitudes, frais de MOE, acquisitions foncières, frais de MOA,
- présentation et justification des évolutions de coûts au regard de l'étape précédente (technique, concertation, ...)

ii. présentation détaillée des coûts :

- coûts travaux organisés selon les 19 postes de dépenses identifiés par le CERTU : infrastructure/ouvrages d'art, stations/gares/pôles d'échange, ateliers-dépôts, système de transport (voie, énergie, signalisation/aide à l'exploitation), matériel roulant, aménagements urbains, ...), opérations connexes (accès, gares routières, parkings relais, ...), frais d'études, de MOE, de MOA, provisions diverses, acquisitions foncières...
- pour chaque poste de coût : présentation et justification des hypothèses prises,

iii. identification des coûts d'aménagements urbains spécifiques (par demandeur),

b. Analyse détaillée des risques spécifiques de l'opération : identification complète des réserves et des risques et méthodes envisagées pour les réduire, impact économique potentiel identifié sur le projet,

c. Coûts d'exploitation :

i. Estimation sommaire des coûts d'exploitation,

ii. Prévisions de restructuration éventuelle d'autres réseaux de transports collectifs liés au projet.

VIII. financement :

a. plan de financement

b. pour les aménagements urbains spécifiques, montage financier permettant au demandeur de financer son quota de surcoût

IX. évaluation de l'intérêt socio-économique

a. Service rendu par le projet : populations et emplois desservis par le projet, prévisions de trafic (pointe, jour, année), en distinguant les diverses composantes nécessaires au calcul de l'évaluation du projet,

b. Bilan socio-économique pour la collectivité établi selon les principes méthodologiques préconisés par le STIF avec justification du calcul des gains pour la collectivité,

c. Bilan financier pour l'exploitant d'une part, pour les collectivités publiques d'autre part, selon phase, éléments chiffrés permettant de préparer le contrat d'exploitation (ou avenant)

- d. *Evaluation des conséquences du projet sur chacun des modes de déplacement, et pour le mode ferroviaire, incidence sur les autres circulations ferrées (grands lignes, fret),*
- X. annexes graphiques :** *tracé en plan pour les projets de liaison, vue en plan et élévation pour les projets de pôles*
- XI. annexes de constitution du dossier :**
 - a. *Décision de lancement du schéma de principe,*
 - b. *Demandes spécifiques Etat/Collectivités,*
 - c. *Bilan de la concertation préalable ou du débat public,*
- XII. annexes complémentaires au dossier :**
 - a. *Principaux éléments du bilan socio-économique (hypothèses utilisées pour la modélisation et le calcul du bilan),*
 - b. *Si nécessaire, Dossier de Définition de Sécurité et avis.*

Dans le cas où le STIF mène, en tant que maître d'ouvrage, l'enquête publique, le Schéma de Principe devra être complété par une seconde partie contenant les éléments attendus dans un dossier d'enquête d'utilité publique (ils peuvent être regroupés en tant que de besoin) afin de constituer le support de l'enquête publique.

Partie II – Complément au schéma de principe en vue de l'enquête publique portée par le STIF

- I. - Une notice explicative indiquant :**
 - a. *L'objet de l'enquête*
 - b. *Les caractéristiques les plus importantes de l'opération soumise à enquête (Présentation de l'opération, caractéristiques principales, étude des variantes, amélioration de l'offre de service, ...)*
 - c. *Lorsque l'étude d'impact n'est pas requise : les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de l'environnement, parmi les partis envisagés par le maître de l'ouvrage, le projet soumis à enquête a été retenu.*
- II. L'étude d'impact ou la notice d'impact lorsque l'une ou l'autre est requise,**
 - a. *analyse de l'état initial de l'environnement,*
 - b. *analyse des effets du projet sur l'environnement, sur la protection des biens et du patrimoine culturel et, le cas échéant, sur la commodité de voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses) ou sur l'hygiène, la santé, la sécurité et la salubrité publique,*
 - c. *les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une description, le projet présenté a été retenu,*
 - d. *les mesures envisagées pour supprimer, réduire et si possible, compenser les conséquences dommageable du projet sur l'environnement et la santé, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes,*
 - e. *analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement mentionnant les difficultés éventuelles de nature technique ou scientifique rencontrées pour établir cette évaluation.*
- III. Le plan de situation**
- IV. Le plan général des travaux (Insertion : tracés, stations et points spécifiques)**
- V. Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants (Ouvrages d'art, infrastructures et équipements, stations, locaux**

d'exploitation en ligne, site de maintenance)

- VI. *L'appréciation sommaire des dépenses, y compris le coût des acquisitions immobilières***
- VII. *La mention des textes qui régissent l'enquête publique en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative relative à l'opération considérée***

ANNEXE 5

ECHEANCIER PREVISIONNEL DE FINANCEMENT ET DE REALISATION

REPARTITION DES FINANCEMENTS

Répartition financeurs	AMO Planning	DOCP	Concertation préalable	SDP	EUP	Etudes et missions complémentaires	TOTAL
Région Ile-de-France (70%)	105 000 €	140 000 €	105 000 €	525 000 €	140 000 €	105 000 €	1 120 000 €
Conseil général du Val-de-Marne (30%)	45 000 €	60 000 €	45 000 €	225 000 €	60 000 €	45 000 €	480 000 €
Total	150 000 €	200 000 €	150 000 €	750 000 €	200 000 €	150 000 €	1 600 000 €

TCSP Senia-Orly		Coût CPRD 94			29 M €
		2012	2013	2014	
Planning		2012	2013	2014	Total
Phase Etalement	AMO Planning	AMO Planning 50%	AMO Planning 25%	AMO Planning 25%	€150 000
Phase Etalement	DOCP	DOCP 90%	DOCP 10%		€200 000
Phase Etalement	CP		CP 100%		€150 000
Phase Etalement	SDP		SDP 30%	SDP 70%	€750 000
Phase Etalement	EUP			EUP 100%	€200 000
Phase Etalement	Etudes et missions complémentaires	Etudes Comp. 25%	Etudes Comp. 25%	Etudes Comp. 50%	€150 000
n					Total
	Région Ile-de-France (70%)	204 750 €	329 000 €	586 250 €	1 120 000 €
	Conseil général du Val-de-Marne (30%)	87 750 €	141 000 €	251 250 €	480 000 €
	Total	292 500 €	470 000 €	837 500 €	1 600 000 €
	%	18,3%	29,4%	52,3%	100%

Délibération n° 2011/0914

Séance du 7 décembre 2011

**ELECTRIFICATION DE LA LIGNE P
ENTRE TRILPORT ET LA FERTE MILON**

CONVENTION DE FINANCEMENT DES ETUDES PRELIMINAIRES



Le Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-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 rapport n° 2011/0914 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projet du 5 décembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver la convention de financement des études préliminaires pour l'électrification de la ligne P entre Trilport et La Ferté Milon pour un montant de 560k€ HT courants, le financement étant porté par le STIF à hauteur de 448 k€ HT et par RFF à hauteur de 112 k€ ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer la dite convention et à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet ;

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'Île-de-France et est habilitée à signer tout document s'y référant.

Le Président du Conseil
du Syndicat des transports d'Île-de-France

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JP HUCHON'.

Jean-Paul HUCHON



Electrification de la ligne P entre Trilport et La Ferté Milon

Convention de financement des études préliminaires

Entre:

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 41, rue de Châteaudun à Paris (IX^{ème}), numéro SIRET : 287 500 078 00020, représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD, agissant en vertu de la délibération du conseil n°2011-0914 du 7 décembre 2011, dénommé ci après « le STIF »,

Et :

Réseau Ferré de France, établissement public à caractère industriel et commercial, inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B.412 280 737, dont le siège est à Paris XIII^{ème}, 92 avenue de France, 75013 PARIS, représenté par Monsieur Hubert DU MESNIL son Président, ayant donné délégation de signature à Monsieur François-Régis ORIZET, directeur Régional Ile-de-France, ci-après désigné « RFF ».

Il est précisé et convenu ce qui suit :

PREAMBULE	3
Dans ce contexte, les parties ont convenu de ce qui suit :	4
ARTICLE 1. OBJET	4
ARTICLE 2. Périmètres de la convention	4
ARTICLE 3. RESPONSABILITE Du MAITRE D'OUVRAGE	5
3.1 Maîtres d'Ouvrage	5
ARTICLE 4. Dispositions techniques et administratives	5
4.1 Les études.....	5
Calendrier.....	5
4.2 Modalités d'association des partenaires	5
ARTICLE 5. Dispositions financières	5
5.1 Montant de l'objet de la convention	5
5.2 Engagement du STIF	6
5.3 Principes de subventionnement	6
5.4 Conditions de versement du financement du STIF relatif à l'engagement de l'opération	6
5.5 Conditions de versement du financement du STIF relatif aux délais de réalisation de l'opération	6
5.6 Echancier des dépenses.....	7
5.7 Modalités de versement de la subvention	7
ARTICLE 6. Confidentialité et Propriété intellectuelle des projets	8
ARTICLE 7. Durée de la convention	8
ARTICLE 8. Résiliation	8
ARTICLE 9. Règlement des litiges	9

PREAMBULE

Les études préliminaires pour l'électrification de la ligne P entre Trilport et La Ferté Milon ont pour objectif de permettre le remplacement des matériels diesel prévus d'être radiés en 2015 par des matériels électriques.

Une des branches de la ligne P au départ de Paris Est a pour terminus La Ferté Milon qui est situé dans l'Aisne (hors Ile de France). Cette branche est aujourd'hui desservie par une mission La Ferté Milon-(omnibus)-Meaux-(direct)-Paris Est (un train/h à l'HP) et par une navette La Ferté Milon-(omnibus)-Meaux (un train/heure). La ligne 72000 n'est pas électrifiée et les missions sont assurées par des RIB/RIO (tractées par des locomotives diesel) prévues d'être radiées à l'horizon 2015, et qui seront a priori remplacées par des rames Francilien (Z50000).

L'enjeu principal des études d'électrification répond au besoin de renouvellement du matériel actuel de traction diesel.

En effet, le Schéma Directeur du Matériel Roulant de Juillet 2009 a mis en évidence la pertinence de renouveler le matériel RIB/RIO tracté par des BB 67400 de l'axe Paris – La Ferté Milon par du matériel Francilien.

Ce renouvellement permettrait en particulier d'éviter le coût de développement d'un matériel thermique nouveau spécifique, très supérieur à celui de l'électrification de la section Trilport – la Ferté Milon.

Par ailleurs, la réorganisation des dessertes de cet axe permise par l'électrification est étudiée dans le cadre du schéma de secteur des lignes P et RER E à l'Est, et devrait permettre d'améliorer les conditions d'exploitation et de mise en accessibilité PMR de la gare de Meaux, par homogénéisation des matériels roulants.

La présente convention a pour objet de déterminer les obligations réciproques des parties concernant la participation du STIF au financement des études préliminaires d'électrification de la ligne P entre Trilport et La Ferté Milon.

DANS CE CONTEXTE, LES PARTIES ONT CONVENU DE CE QUI SUIT :

ARTICLE 1. OBJET

La présente convention définit les modalités de versement par le STIF, de subventions à RFF en tant que maître d'ouvrage.

Ces subventions doivent lui permettre, dans le cadre de ses compétences et de son périmètre de maîtrise d'ouvrage tel que définis à l'article suivant, de réaliser le programme d'études suivant :

- Acquisition des données nécessaires ;
- Reprise des ouvrages (une dizaine de ponts-routes, ainsi que le tunnel de la Queue d'Ham d'une longueur de 400m environ, pour lequel une étude d'exploitation sera menée en cas de nécessité de mise à voie unique) ;
- Renforcement de l'alimentation électrique (sous stations électriques, survolteurs,...) avec l'analyse comparative de plusieurs scénarios (renforcement de la sous-station actuelle de Villenoy + survolteur, déplacement de la sous-station de Villenoy, alimentation depuis la sous-station de Panchard sur LGV EE) ;
- Installations de traction électrique (caténares, sectionnement, postes, interrupteurs, retour traction,...) ;
- Autres équipements (signalisation, modifications éventuels des plans de voies de La Ferté Milon ou de Lizy sur Ourcq, compatibilité des circuits de voie, mise en place du KVB, télécom notamment interface avec le déploiement du GSM-R) ;
- Passages à niveau (diagnostic des opportunités de suppression, dont les éventuels travaux seront à financer par ailleurs à partir de l'AVP) ;
- ITE (diagnostic de l'enjeu d'électrification des embranchements particuliers, dont les éventuels travaux seront à la charge des embranchés à partir de l'AVP) ;
- Impact maintenance (création de locaux supplémentaires, restructuration d'équipes,...) ;
- Analyse environnementale succincte.

L'ensemble des études techniques relatives à ces domaines devront :

- produire une estimation des coûts,
- définir en première approche les plages travaux nécessaires à l'opération,
- préciser l'ensemble des procédures administratives permettant de réaliser l'opération.

Deux variantes seront étudiées :

- électrification Trilport – Lizy sur Ourcq,
- électrification Trilport – La Ferté Milon.

Les enjeux d'une réalisation en deux phases seront analysés.

ARTICLE 2. PERIMETRES DE LA CONVENTION

Le maître d'ouvrage du projet est **RFF pour les éléments de l'infrastructure du RFN**, conformément aux dispositions de la loi n°97-135 du 13 février 1997 et de ses décrets d'application.

ARTICLE 3. RESPONSABILITE DU MAITRE D'OUVRAGE

3.1 Maîtres d'Ouvrage

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

ARTICLE 4. DISPOSITIONS TECHNIQUES ET ADMINISTRATIVES

4.1 Les études

Calendrier

Les études préliminaires seront réalisées dans un délai global de 12 mois (hors période de validation) et à compter de la date de notification de la convention par le STIF.

4.2 Modalités d'association des partenaires

La réalisation des études préliminaires relatives à l'électrification de la ligne P entre Trilport et La Ferté Million sera suivie au travers des instances suivantes visant à assurer la coordination et l'information des différents partenaires :

- **Un comité technique** permettant :
 - de partager les éléments d'études techniques en impliquant en amont les acteurs du territoire,
 - de suivre le déroulement technique de la démarche,
 - de préparer les commissions de suivi.

Il réunit a minima le STIF, RFF. Selon les besoins, pourront être conviés, la SNCF, l'Etat, la Région et les Départements concernés et tout autre acteur en interface avec le projet.

Le comité technique se réunit une fois par mois en moyenne.

- **Une commission de suivi** visant à présenter les conclusions des études. Elle se réunira à l'issue de la réalisation des études techniques. Elle réunit a minima STIF, RFF, la SNCF, l'Etat, la Région et les Départements concernés.

ARTICLE 5. DISPOSITIONS FINANCIERES

5.1 Montant de l'objet de la convention

Le montant des dépenses liées au périmètre de la présente convention est évalué à **560 000 € HT en euros courants**. Ces dépenses sont couvertes, d'une part par une subvention du STIF de 448 000 € HT en euros courants, et d'autre part par un apport direct de RFF de 112 000 € HT en euros courants.

5.2 Engagement du STIF

La signature de la présente convention vaut engagement du STIF à mettre en place la subvention nécessaire à la réalisation de l'opération visée à l'article 2, selon le plan de financement détaillé ci-après à l'article 5.3.

Elle ne préjuge pas du financement des travaux qui devront s'inscrire dans le cadre du futur CPER 2014-2020, du CPRD 77 et qui devront associer la Région Picardie.

5.3 Principes de financement

Le besoin de financement nécessaire à la réalisation des études préliminaires est estimé à 560 000 € courants hors taxes, y compris frais de maîtrise d'ouvrage.

Le STIF et RFF s'engagent à participer au financement des études conduites par RFF selon la clé de répartition définie ci dessous et dans la limite des montants indiqués en € courants :

Périmètre RFF	Montant en € courants	Clé de financement %
STIF	448 000	80%
RFF	112 000	20%
Total du besoin de financement	560 000 €	100%

Le montant de la subvention maximum allouée à RFF par le STIF dans le cadre de la présente convention s'élève à **448 000 € HT** courants.

Cette subvention, forfaitaire et non révisable, est allouée en franchise de TVA.

5.4 Conditions de versement du financement du STIF relatif à l'engagement de l'opération

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006 et modifié le 7 décembre 2011, les Bénéficiaires doivent informer le STIF du commencement d'exécution des études. Si à l'expiration d'un délai d'un an à compter de la notification d'attribution de la subvention, le bénéficiaire n'a pas transmis aux services du STIF une demande de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et est annulée. Ce délai peut être exceptionnellement prorogé par décision du directeur général, si le bénéficiaire établit, avant l'expiration du délai d'un an, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables.

5.5 Conditions de versement du financement du STIF relatif aux délais de réalisation de l'opération

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006 et modifié le 7 décembre 2011, à compter de la date de demande de premier acompte, le bénéficiaire dispose du délai prévu dans la convention de financement pour présenter le solde de l'opération. Par défaut, ce délai est au maximum de quatre ans. Ce délai peut être prorogé à titre exceptionnel (à charge pour la maîtrise d'ouvrage de justifier que le retard ne lui est pas imputable) par décision du directeur général.

5.6 Echancier des dépenses

Il est donné à titre indicatif par RFF le calendrier d'appels de fonds suivant :

	2012	2013
RFF	75%	25%

5.7 Modalités de versement de la subvention

Les appels de fonds auprès du STIF se feront sur présentation par le maître d'ouvrage RFF d'un état d'avancement des études visé par le directeur d'opération. Cet état comportera le pourcentage en cumul des principales études et prestations réalisées.

Les crédits de paiement sont sollicités au fur et à mesure de l'avancement des études sur sollicitation du MOA avec un maximum de cinq mandatements par an.

Le versement des montants de subventions appelés par le maître d'ouvrage RFF est effectué dans un délai de 40 jours à compter de la date de réception des appels de fonds avec l'ensemble des dites pièces justificatives.

La somme des acomptes ne peut dépasser 75% du montant de la subvention. Le règlement du solde sera subordonné à :

- la production de l'avis d'achèvement de l'étude, sans réserve, daté, établi par le Bénéficiaire de la subvention allouée,
- la production de l'état récapitulatif des dépenses HT mandatées avec référence et montant de la facture ainsi que la date de mandatement, visé par le service financier de chaque maître d'ouvrage,

Après achèvement des prestations, RFF présente le bilan financier de ces études composé d'un relevé de dépenses final sur la base des dépenses comptabilisées au titre de la présente convention. Le MOA devra mettre à disposition du STIF, à sa demande, dans un délai maximal de 30 jours, toutes les factures justificatives correspondant aux dépenses relatives à la présente convention.

Sur la base du bilan financier, le maître d'ouvrage procède le cas échéant au remboursement du trop perçu, qui est effectué dans les 40 jours suivants l'envoi du bilan financier.

Le versement des paiements est effectué par virement bancaire portant numéro de référence de la facture (numéro porté dans le libellé du virement) à :

Bénéficiaire	Etablissement Agence	Code Etablissement	Code Guichet	N° de compte	Clé RIB
RFF	Société Générale agence Opéra à Paris	30003	03620	00020062145	94

Les domiciliations des parties pour la gestion des flux financiers sont :

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
STIF	41 rue de Châteaudun 75009 Paris	Direction des Projets d'Investissement / Division Fer	01-47-53-28-89
RFF	Pôle Finances et achats 92 avenue de France 75648 Paris cedex 13	Service Finances et Gestion des flux – Unité Back office Exploitation	01 53 94 32 83 patricia.langelez@rff.fr

ARTICLE 6. CONFIDENTIALITE ET PROPRIETE INTELLECTUELLE DES PROJETS

Le maître d'ouvrage est propriétaire de ses études.

Les rapports des études seront communiqués au STIF à sa demande.

Le STIF s'engage à prendre toutes les précautions nécessaires pour assurer la confidentialité et empêcher la diffusion des données communiquées.

En outre, toute diffusion en dehors des signataires de la présente convention, doit faire l'objet d'un accord préalable des maîtres d'ouvrage.

Les présents signataires s'engagent à faire mention des subventions accordées par la présente convention dans toute publication ou communication des études qu'elle vise, notamment par une indication portée sur les documents finaux.

ARTICLE 7. DUREE DE LA CONVENTION

La convention prend effet à compter de la date de notification de la convention par le STIF à l'ensemble des parties pour une durée de 48 mois.

La convention prend fin après versement du solde des flux financiers dus au titre de la présente

ARTICLE 8. RESILIATION

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'une des parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération.

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

- si dans ce délai les obligations citées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution,

- si l'inexécution des prestations requises est consécutive à un cas de force majeure.

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la date de prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêté définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement, total ou partiel, de la subvention.

ARTICLE 9. REGLEMENT DES LITIGES

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différents pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention. Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir aucune solution amiable, sont déférés au tribunal administratif de PARIS, 7 rue de Jouy, 75181 PARIS CEDEX 04.

La présente convention est établie en 2 exemplaires originaux.

Fait à Paris, le

Pour le STIF, La Directrice Générale	Pour RFF, Le Directeur Régional Ile-de-France
Date et signature	Date et signature
Sophie MOUGARD	François-Régis ORIZET

Délibération n° 2011/0915

Séance du 7 décembre 2011

Schéma de Principe du RER D



- Convention de financement -

**Etude exploratoire et de faisabilité du doublement du tunnel
Châtelet – Gare du Nord**

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

- VU** Le Code des Transports et notamment ses Articles L 1241-1 à L 1241-20 ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** la décision du conseil du STIF n°2009/0567 du 8 juillet 2009 relative à l'approbation du schéma de principe du projet RER D+ ;
- VU** la convention particulière relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2010 à 2013 ;
- VU** le rapport n° 2011/0915 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projet du 5 Décembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver la convention de financement « études exploratoires et de faisabilité du doublement du tunnel Châtelet – Gare du Nord » pour un montant de 1.3 M€ HT courants ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention et prendre toutes les mesures nécessaires à son exécution;

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet.

ARTICLE 4 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jean-Paul Huchon', written over the printed name.



Schéma de Principe du RER D

Convention de financement - étude exploratoire et de faisabilité du doublement du tunnel Châtelet – Gare du Nord

Entre:

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 41, rue de Châteaudun à Paris (IX^{ème}), numéro SIRET : 287 500 078 00020, représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD, dûment habilitée par délibération du conseil n° 2011-XXX du 07 décembre 2011, ci-après désigné le « STIF »,

Et :

Réseau Ferré de France, établissement public à caractère industriel et commercial, inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B.412 280 737, dont le siège est à Paris XIII^{ème}, 92 avenue de France, 75013 PARIS, représenté par Monsieur Hubert DU MESNIL son Président, ayant donné délégation de signature à Monsieur François-Régis ORIZET, directeur Régional Ile de France, ci-après désigné « RFF », d'autre part.

Il est précisé et convenu ce qui suit :

Préambule	3
ARTICLE 1. Objet	4
ARTICLE 2. Périmètres de la convention	4
ARTICLE 3. Responsabilité du maître d’ouvrage	4
3.1 Maîtres d’Ouvrage	4
ARTICLE 4. Dispositions techniques et administratives	4
4.1 Les études.....	4
4.2 Modalités d’association des partenaires	5
ARTICLE 5. Dispositions financières	6
5.1 Montant de l’objet de la convention	6
5.2 Engagement du STIF	6
5.3 Principes de subventionnement	6
5.4 Conditions de versement du financement du STIF relatif à l’engagement de l’opération	6
5.5 Conditions de versement du financement du STIF relatif aux délais de réalisation de l’opération	6
5.6 Echancier des dépenses.....	6
5.7 Modalités de versement de la subvention	7
ARTICLE 6. Confidentialité et Propriété intellectuelle des projets	8
ARTICLE 7. Durée de la convention	8
ARTICLE 8. Résiliation	8
ARTICLE 9. Règlement des litiges	8

PREAMBULE

Le schéma directeur du RER D a été approuvé par le conseil du STIF en novembre 2006. Il consistait à proposer des moyens d'action pour améliorer la régularité du RER D aux horizons court terme (initialement 2008), moyen terme (initialement 2013) et long terme (au-delà de 2020)

Le schéma de principe RER D+ a été approuvé par le Conseil du STIF du 8 juillet 2009. Financé dans le cadre du CPER 2007-2013, il porte :

- d'une part, sur les infrastructures à réaliser à l'horizon 2014 pour améliorer la régularité de 8 points par rapport à 2008 tout en augmentant la desserte. Ainsi à cet horizon, la desserte sur la branche Nord passera à 12 trains aux heures de pointe contre 8 actuellement. Au Sud, la mise en service de la gare de Pompadour, remplaçant Villeneuve Prairie, s'accompagnera d'un renforcement de la desserte du Val-de-Marne : 16 trains par heure à la gare de Pompadour, 8 trains au Vert de Maisons (contre 4 aujourd'hui) et 12 trains à la gare de Maisons-Alfort Alfortville (contre 8 aujourd'hui). Cette évolution de l'offre s'accompagnera également d'actions d'optimisation de l'infrastructure visant à améliorer la régularité,
- d'autre part, sur les opérations à lancer sur l'horizon 2020 et au delà de cette échéance. Le STIF a d'ores et déjà lancé les études préliminaires associées.

En complément :

- **Le plan de mobilisation** pour les transports de la Région Ile-de-France a rappelé en 2008 la nécessité de réaliser des actions à moyen / long terme sur le réseau RER, en particulier sur le RER D,
- **Le protocole d'accord Etat - Région signé** , réaffirme quant à lui la nécessité d'intervenir urgemment sur le RER D en y affectant outre les financements prévus au CPER 2007-2013, des fonds complémentaires pour des actions moyens et long terme.
- **La convention particulière 2011 – 2013** entre l'Etat et la Région, dans laquelle les études du doublement du tunnel du Châtelet sont inscrites en vue de la préparation du prochain contrat.

Les enjeux des études de doublement

Le tunnel commun aux RER B et D voit aujourd'hui circuler 28 trains par heure et par sens (20 RER B et 8 RER D). Des évolutions de la desserte à moyen et long terme (32 trains en 2012 puis 36 en 2020) sont prévues à infrastructure constante grâce à l'optimisation de l'exploitation et de la signalisation. Au-delà, il sera nécessaire de créer une capacité supplémentaire via une nouvelle infrastructure venant doubler le tunnel actuel.

Des études ont été initiées par le STIF et la RATP ces dernières années, avec des temporalités, hypothèses et scénarios distincts (création d'une nouvelle gare à Châtelet, adaptation de la gare existante, quel usage pour le nouveau tunnel : RER B ou RER D,...).

Au vu de l'évolution des trafics prévue et dans le cadre des projets d'investissement exprimés par l'Etat et la Région, il convient aujourd'hui :

- de remettre à plat ces études et potentialités identifiées,
- de définir des grandes familles de scénarios de doublement,
- de lancer des premières études selon le périmètre d'intervention des différents maîtres d'ouvrage.

Dans ce contexte, les parties ont convenu de ce qui suit :

ARTICLE 1. OBJET

La présente convention définit les modalités de versement par le STIF, de subventions à RFF en tant que maître d'ouvrage.

Ces subventions doivent lui permettre, dans le cadre de ses compétences et de son périmètre de maîtrise d'ouvrage tel que définis à l'article suivant, de réaliser :

A- Les études exploratoires du doublement du tunnel entre Châtelet et Gare du Nord,

B- Les études de faisabilité, définissant les premières orientations techniques et financières de réalisation du doublement du tunnel.

ARTICLE 2. PERIMETRES DE LA CONVENTION

Le maître d'ouvrage du projet est **RFF pour les éléments de l'infrastructure du RFN**, conformément aux dispositions de la loi n°97-135 du 13 février 1997 et de ses décrets d'application.

ARTICLE 3. RESPONSABILITE DU MAITRE D'OUVRAGE

3.1 Maîtres d'Ouvrage

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

ARTICLE 4. DISPOSITIONS TECHNIQUES ET ADMINISTRATIVES

4.1 Les études

Calendrier

Les études exploratoires et de faisabilité seront réalisées dans un délai global de 12 mois (hors période de validation) et à compter de la date de notification de la convention par le STIF.

Principes généraux

Les études ont pour but de présenter les adaptations d'organisation, d'infrastructures ou d'équipements divers engendrés par la réalisation d'un second tunnel entre Châtelet et gare du Nord et d'en vérifier la faisabilité.

A ce titre, la démarche ici envisagée se décompose en 2 étapes :

A- Réalisation d'une étude exploratoire, synthétisant l'état des réflexions à ce jour concernant la thématique du doublement du tunnel, recensant les principales contraintes et opportunités et aboutissant à des propositions de scénarios,

B- Etudes de faisabilité, définissant les premières orientations techniques et financières de réalisation du doublement du tunnel,

Liste des études

RFF réalisera les études suivantes, en association étroite avec la RATP et la SNCF :

A- Etude exploratoire :

A0- Recensement de l'ensemble des études relatives au tunnel commun Châtelet – Gare du Nord, depuis 1995 et la création du RER D,

A1- Recensement de l'ensemble des contraintes techniques pouvant influencer sur le choix de l'un ou l'autre des scénarios de création du nouveau tunnel : géotechnique, ferroviaire, intermodalité, exploitation,...

A2- Diagnostic du trafic actuel permettant de mettre en évidence les besoins de déplacements des usagers des RER B et D ainsi que de la ligne H du Transilien...

A3- Propositions des scénarios

B- Etudes préliminaires, famille de scénarios « création d'un tunnel dédié RER D »

Pour chaque scénario (2 à 3) :

B0- Etudes fonctionnelles du tunnel : caractéristique de l'ouvrage, tracé et profil en long de principe (sur la base des données géotechniques existantes), coupes,...

B1- Schémas en coupe et vue de dessus des nouvelles gares ou des gares existantes modifiées

B2- Conditions d'intermodalité, en gare du Nord et à Châtelet Les Halles, desserte envisageable,...

B3- Impact sur l'exploitation, gains prévisibles sur la régularité et la robustesse,

B4- Estimation du coût de l'opération (+/- 20%), planning, impacts en phase travaux sur les autres fonctionnalités,

B5- Analyse sommaire des contraintes environnementales identifiées (géotechnique, hydrologiques, patrimoine,....) et qui seront à traiter ultérieurement dans le cadre de l'étude d'impact,

B6- Analyse multicritère des scénarios

4.2 Modalités d'association des partenaires

Les études de faisabilité relatives au doublement du tunnel entre Châtelet et Gare du Nord seront suivies au travers des instances suivantes visant à assurer la coordination et l'information des différents partenaires :

- **Un comité technique** permettant :
 - de partager les éléments d'études techniques en impliquant en amont les acteurs du territoire,
 - de suivre le déroulement technique de la démarche,
 - de préparer les commissions de suivi.

Il réunit à minima le STIF, RFF. Selon les besoins, pourront être conviés la RATP, la SNCF, l'Etat et la Région et tout autre acteur en interface avec le projet ,

Le comité technique se réunit une fois par mois.

- **Une commission de suivi** visant à présenter les conclusions des études. Elle se réunira à l'issue de l'élaboration du dossier d'émergence et à l'issue de la réalisation des études techniques. Elle réunit a minima STIF, RFF, la RATP, la SNCF, l'Etat, la Région et les collectivités concernées (mairie de Paris,...).

ARTICLE 5. DISPOSITIONS FINANCIERES

5.1 Montant de l'objet de la convention

Le montant des dépenses liées au périmètre de la présente convention est évalué à

1.3 M€ HT en euros courants.

5.2 Engagement du STIF

La signature de la présente convention vaut engagement du STIF à mettre en place la subvention nécessaire à la réalisation de l'opération visée à l'article 2, selon le plan de subventionnement détaillé ci-après à l'article 5.3.

5.3 Principes de subventionnement

Le STIF s'engage à subventionner des études que RFF réalisera, en vertu de la présente convention pour un montant maximum forfaitaire de **1.3 M€ H.T** en euros courants. Cette subvention est allouée en franchise de TVA. Elle sera à répartir sur l'ensemble des marchés passés par RFF pour réaliser le programme général de l'opération visé à l'article 2.

5.4 Conditions de versement du financement du STIF relatif à l'engagement de l'opération

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006 et modifié le 7 décembre 2011, le Bénéficiaire doit informer le STIF du commencement d'exécution des études. Si à l'expiration d'un délai d'un an à compter de la notification d'attribution de la subvention, le bénéficiaire n'a pas transmis aux services du STIF une demande de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et est annulée. Ce délai peut être exceptionnellement prorogé par décision du directeur général, si le bénéficiaire établit, avant l'expiration du délai d'un an, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables.

5.5 Conditions de versement du financement du STIF relatif aux délais de réalisation de l'opération

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006 et modifié le 7 décembre 2011, à compter de la date de demande de premier acompte, le bénéficiaire dispose du délai prévu dans la convention de financement pour présenter le solde de l'opération. Par défaut, ce délai est au maximum de quatre ans. Ce délai peut être prorogé à titre exceptionnel (à charge pour la maîtrise d'ouvrage de justifier que le retard ne lui est pas imputable) par décision du directeur général

5.6 Echancier des dépenses

Il est donné à titre indicatif par RFF.

Echancier (en K€)	RFF
Montant de l'objet de la convention visé à l'article 5.1	1 300 K€
Dépenses effectuées au 1 ^{er} semestre 2012	455 K€
Dépenses effectuées au 2 ^e semestre 2012	520 K€
Dépenses effectuées au 1 ^{er} semestre 2013	325 K€

5.7 Modalités de versement de la subvention

Les appels de fonds auprès du STIF se feront sur présentation par le maître d'ouvrage RFF d'un état d'avancement des études visé par le directeur d'opération. Cet état comportera le pourcentage en cumul des principales études et prestations réalisées.

Les crédits de paiement sont sollicités au fur et à mesure de l'avancement des études sur sollicitation du MOA avec un maximum de cinq mandatements par an.

Le versement des montants de subventions appelés par le maître d'ouvrage RFF est effectué dans un délai de 40 jours à compter de la date de réception des appels de fonds avec l'ensemble des dites pièces justificatives.

La somme des acomptes ne peut dépasser 75% du montant de la subvention. Le règlement du solde sera subordonné à :

- la production de l'avis d'achèvement de l'étude, sans réserve, daté, établi par le Bénéficiaire de la subvention allouée,
- la production de l'état récapitulatif des dépenses HT mandatées précisant le n° et le montant de la facture et la date de mandatement, visé par le service financier de chaque MOA,

Après achèvement des prestations, RFF présente le bilan financier de ces études composé d'un relevé de dépenses final sur la base des dépenses comptabilisées au titre de la présente convention. Le MOA devra mettre à disposition du STIF, à sa demande, dans un délai maximal de 30 jours, toutes les factures justificatives correspondant aux dépenses relatives à la présente convention.

Sur la base du bilan financier, le maître d'ouvrage procède le cas échéant au remboursement du trop perçu, qui est effectué dans les 40 jours suivants l'envoi du bilan financier.

Le versement des paiements est effectué par virement bancaire portant numéro de référence de la facture (numéro porté dans le libellé du virement) à :

Bénéficiaire	Etablissement Agence	Code Etablissement	Code Guichet	N° de compte	Clé RIB
RFF	Société Générale agence Opéra à Paris	30003	03620	00020062145	94

Les domiciliations des parties pour la gestion des flux financiers sont :

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
STIF	41 rue de Châteaudun 75009 Paris	Direction des Projets d'Investissement	01 82 53 80 71
RFF	Pôle Finances et achats 92 avenue de France 75648 Paris cedex 13	Service Finances et Gestion des flux – Unité Back office Exploitation	01 53 94 32 83 Adresse électronique communiquée lors du premier appel de fonds

ARTICLE 6. CONFIDENTIALITE ET PROPRIETE INTELLECTUELLE DES PROJETS

Le maître d'ouvrage est propriétaire de ses études.

Les rapports des études seront communiqués au STIF à sa demande.

Le STIF s'engage à prendre toutes les précautions nécessaires pour assurer la confidentialité et empêcher la diffusion des données communiquées.

En outre, toute diffusion en dehors des signataires de la présente convention, doit faire l'objet d'un accord préalable des maîtres d'ouvrage.

Les présents signataires s'engagent à faire mention des subventions accordées par la présente convention dans toute publication ou communication des études qu'elle vise, notamment par une indication portée sur les documents finaux.

ARTICLE 7. DUREE DE LA CONVENTION

La convention prend effet à compter de la date de notification de la convention par le STIF à l'ensemble des parties pour une durée de 48 mois telle que prévu à l'article 5.

La convention prend fin après versement du solde des flux financiers dus au titre de la présente

ARTICLE 8. RESILIATION

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'une des parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération.

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

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

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la date de prise d'effet de la résiliation. Le STIF s'engage à rembourser les dépenses d'études nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif. A cette date, il est procédé à un arrêté définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement, total ou partiel, de la subvention.

ARTICLE 9. REGLEMENT DES LITIGES

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différents pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention. Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir aucune solution amiable, sont déférés au tribunal administratif de PARIS, 7 rue de Jouy, 75181 PARIS CEDEX 04.

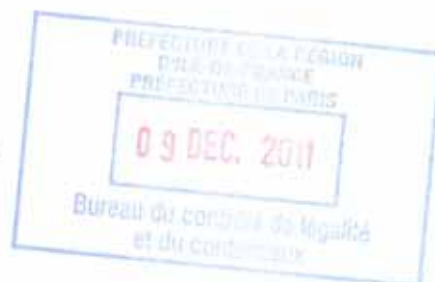
La présente convention est établie en 2 exemplaires originaux.

Fait à Paris, le

<p>Pour le STIF, la Directrice Générale</p> <p>Date et signature</p> <p>Sophie MOUGARD</p>	<p>Pour RFF, Le Directeur Régional Ile de France</p> <p>Date et signature</p> <p>François-Régis ORIZET</p>
--	--

Délibération n° 2011/0916

Séance du 7 décembre 2011



**PROLONGEMENT DE LA TANGENTIELLE OUEST A VERSAILLES
CHANTIERS**

**CONVENTION DE FINANCEMENT DES ETUDES
COMPLEMENTAIRES DE LA PHASE 1**

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** les articles L 121-8 et suivants du code de l'environnement et notamment l'article L121-13 et L.121.13.1 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France telle que codifiée dans le code des transports ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France tel que codifié dans le code des transports ;
- VU** le rapport n° 2011/0916 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projet du 5 décembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver la convention de financement des études préliminaires du prolongement de la Tangentielle Ouest à Versailles Chantiers pour un montant maximum de 300 k€ HT courants ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer la dite convention et habilite la directrice générale à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet ;

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 est habilitée à signer tout document s'y référant.

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.



Prolongement de la Tangentielle Ouest à Versailles Chantiers

Convention de financement des études complémentaires de la phase 1

Entre:

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 41, rue de Châteaudun à Paris (IX^{ème}), numéro SIRET : 287 500 078 00020, représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD, agissant en vertu de la délibération du conseil n°2011-0916 du 7 décembre 2011, dénommé ci après « le STIF »

Et :

Réseau Ferré de France, établissement public à caractère industriel et commercial, inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B.412 280 737, dont le siège est à Paris XIII^{ème}, 92 avenue de France, 75013 PARIS, représenté par Monsieur Hubert DU MESNIL son Président, ayant donné délégation de signature à Monsieur François-Régis ORIZET, directeur Régional Ile de France, ci-après désigné « RFF », d'autre part.

Il est précisé et convenu ce qui suit :

PREAMBULE	3
ARTICLE 1. Objet	3
ARTICLE 2. Périmètre de la convention	4
ARTICLE 3. Responsabilité du Maitre d’ouvrage	4
ARTICLE 4. Dispositions techniques et administratives	5
4.1 Calendrier	5
4.2 Modalités d’association des partenaires	5
ARTICLE 5. Dispositions financières	5
5.1 Montant de l’objet de la convention	5
5.2 Engagement du STIF	5
5.3 Principes de subventionnement	5
5.4 Conditions de versement du financement du STIF relatif à l’engagement de l’opération	5
5.5 Conditions de versement du financement du STIF relatif aux délais de réalisation de l’opération	5
5.6 Echancier des dépenses.....	6
5.7 Modalités de versement de la subvention	6
ARTICLE 6. Confidentialité et propriété intellectuelle des projets.....	7
ARTICLE 7. Durée de la convention	7
ARTICLE 8. Résiliation	7
ARTICLE 9. Règlement des litiges	8

PREAMBULE

L'opération « Tangentielle Ouest » est inscrite au Contrat de Projets Etat-Région 2007/2013, sous la forme d'une extension de la Grande Ceinture Ouest (GCO) depuis « Saint-Germain GC-Noisy-le-Roi » au nord jusqu'à « Saint-Germain RER A », puis au sud jusqu'à « Saint-Cyr RER C ».

Le projet de Schéma Directeur de la Région Ile-de-France préconise, en ce qui concerne les tangentielles, de prolonger la Tangentielle Ouest, en tram-train, depuis Saint Germain en Laye RER A à Saint Cyr RER C (phase 1), puis à Cergy RER A (phase 2).

Au titre du Contrat Particulier Région / Département des Yvelines, la Région et le Département ont inscrit une enveloppe de 100 000 000 € chacun pour la Tangentielle Ouest.

Les phases 1 et 2 de la TGO sont en phases d'études.

Dans le cadre de la phase 1 de l'opération TGO, il s'agit d'engager une étude complémentaire afin d'étudier l'opportunité d'un raccordement à Versailles-Chantiers. Cette étude s'inscrit en parallèle de celles engagées pour la phase 1.

La présente convention de financement par voie de subvention a pour objet de déterminer les obligations réciproques des parties concernant la participation du STIF au financement des études complémentaires de la phase 1 de l'opération Tangentielle Ouest.

Dans ce contexte, les parties ont convenu de ce qui suit :

ARTICLE 1. OBJET

La présente convention définit les modalités de versement par le STIF, de subventions à RFF en tant que maître d'ouvrage.

Ces subventions doivent lui permettre, dans le cadre de ses compétences et de son périmètre de maîtrise d'ouvrage tel que défini à l'article suivant, de réaliser le programme d'études décrit ci-dessous.

Cela consiste à élaborer des **études préliminaires phase 1 du prolongement de la Tangentielle Ouest à Versailles Chantiers** à travers deux principaux prismes :

- Accès à Versailles Chantiers sur la plateforme existante
- Accès à Versailles Chantiers à travers la création d'une nouvelle plateforme

L'insertion de l'arrivée de la tangentielle Ouest en gare de Versailles Chantiers devra faire l'objet d'une attention particulière.

Les études préliminaires doivent permettre de :

- Préciser les fonctionnalités du projet (Nombre de Trams-trains/heure en relation avec les investissements nécessaires)
- Etablir les éléments de programme d'infrastructure
- Justifier le choix préconisé
- Assurer la faisabilité du projet
- Caler le budget de l'opération dans un intervalle [-30% ; 0]
- Définir un calendrier de référence
- Répondre aux enjeux environnementaux

Trois scénarios différents mis à l'étude.

1. Scénario 1 : Infrastructure constante

Il s'agit de calculer la capacité en mode tram-train susceptible de pouvoir arriver dans des conditions de robustesse acceptables à Versailles-Chantiers à infrastructure constante.

2. Scénario 2 : Investissements infrastructure hors nouvelle plate-forme

Il s'agit de proposer des investissements de faible ampleur permettant d'augmenter le nombre de tram-trains/h pouvant arriver en terminus à Versailles-Chantiers.

3. Scénario 3 : création d'une nouvelle plate-forme

Il s'agit d'étudier les solutions permettant la circulation de la totalité des tram-trains de la TGO vers Versailles-Chantiers en envisageant la possibilité de créer de nouvelles voies (une ou plusieurs).

Ce scénario devra veiller à limiter autant que possible l'impact sur le foncier.

Pour chaque scénario, il s'agira de disposer des éléments de compréhension sur les points techniques suivants :

- infrastructure (voie, caténaire, etc.),
- ouvrages d'art (modification d'ouvrages, création de nouveaux ouvrages, modification de plan de voies, etc.),
- système d'exploitation, signalisation (postes d'aiguillage existants, cantonnement, etc.),
- études de patrimoine (acquisitions foncières, etc.),
- étude acoustique
- autres impacts environnementaux (protection des espèces et des espaces naturels, du patrimoine historique, etc.),
- travaux (exploitabilité de la ligne durant les travaux, planning, etc.),
- procédures administratives,
- analyse des risques (procédures administratives, foncier, planning, etc.).

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés à l'opération de la présente convention la dénomination suivante :

Prolongement de la Tangentielle Ouest à Versailles Chantiers

ARTICLE 2. PERIMETRE DE LA CONVENTION

Les études préliminaires auront un périmètre couvrant les gares de Saint Cyr GC, Saint Cyr RER, Versailles Matelots et Versailles Chantiers.

Outre la TGO, l'étude d'exploitabilité prendra en compte les dessertes suivantes :

- Transilien entre Paris Montparnasse et Plaisir Grignon
- Transilien entre Paris Montparnasse et Rambouillet
- Transilien entre la Verrière et la Défense
- TER vers Chartres
- de trains (Transilien, TER ou CIC) vers Dreux
- de RER C vers Saint-Quentin-en-Yveline
- les circulations haut-le-pied
- et les autres type de circulation (fret, TGV)

ARTICLE 3. RESPONSABILITE DU MAITRE D'OUVRAGE

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

RFF assure la maîtrise d'ouvrage de l'infrastructure en ligne, ses rétablissements, ses superstructures et les équipements nécessaires à son exploitation.

ARTICLE 4. DISPOSITIONS TECHNIQUES ET ADMINISTRATIVES

4.1 Calendrier

Les études préliminaires seront réalisées dans un délai global de 6 mois (hors période de validation) et à compter de la date de notification de la convention par le STIF.

4.2 Modalités d'association des partenaires

La réalisation des études préliminaires du prolongement de la Tangentielle Ouest à Versailles Chantiers sera suivie au travers des instances suivantes visant à assurer la coordination et l'information des différents partenaires :

- **Un comité technique** permettant :
 - de partager les éléments d'études techniques en impliquant en amont les acteurs du territoire,
 - de suivre le déroulement technique de la démarche,
 - de préparer les commissions de suivi.
- Il réunit a minima le STIF, RFF. Selon les besoins, pourront être conviés, la SNCF, l'Etat, la Région et le Département et tout autre acteur en interface avec le projet.
- **Une commission de suivi** visant à présenter les conclusions des études. Elle se réunira à l'issue de la réalisation des études techniques. Elle réunit a minima STIF, RFF, la SNCF, l'Etat, la Région et le Département.

ARTICLE 5. DISPOSITIONS FINANCIERES

5.1 Montant de l'objet de la convention

Le montant des dépenses liées au périmètre de la présente convention est évalué à un maximum de **300 000 € HT en euros courants**.

5.2 Engagement du STIF

La signature de la présente convention vaut engagement du STIF à mettre en place la subvention nécessaire à la réalisation des études préliminaires phase 1 de l'opération visée à l'article 2, selon le plan de subventionnement détaillé ci-après à l'article 5.3.

5.3 Principes de subventionnement

Le STIF s'engage à subventionner des études que RFF réalisera, en vertu de la présente convention pour un montant maximum forfaitaire et non actualisable de **300 000 € H.T** en euros courants. Cette subvention est allouée en franchise de TVA.

5.4 Conditions de versement du financement du STIF relatif à l'engagement de l'opération

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006 et modifié les 10 décembre 2008 et 7 décembre 2011, les Bénéficiaires doivent informer le STIF du commencement d'exécution des études. Si à l'expiration d'un délai d'un an à compter de la notification d'attribution de la subvention, le bénéficiaire n'a pas transmis aux services du STIF une demande de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et est annulée. Ce délai peut être exceptionnellement prorogé par décision du directeur général, si le bénéficiaire établit, avant l'expiration du délai d'un an, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables.

5.5 Conditions de versement du financement du STIF relatif aux délais de réalisation de l'opération

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006 et modifié les 10 décembre 2008 et 7 décembre 2011, à compter de la date de demande de premier acompte, le bénéficiaire

dispose du délai prévu dans la convention de financement pour présenter le solde de l'opération. Par défaut, ce délai est au maximum de quatre ans. Ce délai peut être prorogé à titre exceptionnel (à charge pour la maîtrise d'ouvrage de justifier que le retard ne lui est pas imputable) par décision du directeur général.

5.6 Echancier des dépenses

Il est donné à titre indicatif par RFF le calendrier d'appels de fonds suivant:

	2012
RFF	100%

5.7 Modalités de versement de la subvention

Les appels de fonds auprès du STIF se feront sur présentation par le maître d'ouvrage RFF d'un état d'avancement des études visé par le directeur d'opération. Cet état comportera le pourcentage en cumul des principales études et prestations réalisées.

Les crédits de paiement sont sollicités au fur et à mesure de l'avancement des études sur sollicitation du MOA avec un maximum de quatre mandatements par an.

Le versement des montants de subventions appelés par le maître d'ouvrage RFF est effectué dans un délai de 40 jours à compter de la date de réception des appels de fonds avec l'ensemble des dites pièces justificatives.

La somme des acomptes ne peut dépasser 75% du montant de la subvention. Le règlement du solde sera subordonné à :

- la production de l'avis d'achèvement de l'étude, sans réserve, daté, établi par le Bénéficiaire de la subvention allouée,
- la production de l'état récapitulatif des dépenses HT mandatées avec référence et montant de la facture ainsi que la date de mandatement, visé par le service financier de chaque maître d'ouvrage,

Après achèvement des prestations, RFF présente le bilan financier de ces études composé d'un relevé de dépenses final sur la base des dépenses comptabilisées au titre de la présente convention. Le MOA devra mettre à disposition du STIF, à sa demande, dans un délai maximal de 30 jours, toutes les factures justificatives correspondant aux dépenses relatives à la présente convention.

Sur la base du bilan financier, le maître d'ouvrage procède le cas échéant au remboursement du trop perçu, qui est effectué dans les 40 jours suivants l'envoi du bilan financier.

Le versement des paiements est effectué par virement bancaire portant numéro de référence de la facture (numéro porté dans le libellé du virement) à :

Bénéficiaire	Etablissement Agence	Code Etablissement	Code Guichet	N° de compte	Clé RIB
RFF	Société Générale agence Opéra à Paris	30003	03620	00020062145	94

Les domiciliations des parties pour la gestion des flux financiers sont :

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
STIF	41 rue de Châteaudun 75009 Paris	Direction des Projets d'Investissement / Division Fer	01.82.53.80.24
RFF	Pôle Finances et achats 92 avenue de France 75648 Paris cedex 13	Service Finances et Gestion des flux – Unité Back office Exploitation	01 53 94 32 83 01 53 94 32 83 patricia.langelez@rff.fr

ARTICLE 6. CONFIDENTIALITE ET PROPRIETE INTELLECTUELLE DES PROJETS

Le maître d'ouvrage est propriétaire de ses études.

Les rapports des études seront communiqués au STIF à sa demande.

Le STIF s'engage à prendre toutes les précautions nécessaires pour assurer la confidentialité et empêcher la diffusion des données communiquées.

En outre, toute diffusion en dehors des signataires de la présente convention, doit faire l'objet d'un accord préalable des maîtres d'ouvrage.

Les présents signataires s'engagent à faire mention des subventions accordées par la présente convention dans toute publication ou communication des études qu'elle vise, notamment par une indication portée sur les documents finaux.

ARTICLE 7. DUREE DE LA CONVENTION

La convention prend effet à compter de la date de notification de la convention par le STIF à l'ensemble des parties.

La convention prend fin après versement du solde des flux financiers dus au titre de la présente et au plus tard 48 mois après la date de notification.

ARTICLE 8. RESILIATION

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'une des parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération.

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

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

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la date de prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêté définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement, total ou partiel, de la subvention.

ARTICLE 9. REGLEMENT DES LITIGES

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différents pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention. Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir aucune solution amiable, sont déferés au tribunal administratif de PARIS, 7 rue de Jouy, 75181 PARIS CEDEX 04.

La présente convention est établie en 2 exemplaires originaux.

Fait à Paris, le

Pour le STIF, la Directrice Générale	Pour RFF, Le Directeur Régional Ile de France
Date et signature	Date et signature
Sophie MOUGARD	François-Régis ORIZET



Délibération n°2011/0933

Séance du 7 décembre 2011

POLE D'ECHANGES MULTIMODAL DE VERSAILLES CHANTIERS

DECLARATION DE PROJET

Le conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** le code de l'environnement, et notamment ses articles L.123-1 et suivants, R.123-1 et suivants, L.126-1, L.122-1 et suivants, R.122-1 et suivants, R.123-4 ;
- VU** la loi n°2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France ;
- VU** le contrat de Plan Etat-Région 2000-2006, signé le 18 mai 2000 ;
- VU** la Convention Particulière Transports signée le 26 septembre 2011 par l'Etat et la Région Ile-de-France, relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013 ;
- VU** la décision n°7234 du Conseil d'administration du STIF, prise dans sa séance du 19 juin 2001, approuvant le schéma de principe de l'opération de réaménagement du pôle d'échanges multimodal de Versailles Chantiers ;
- VU** la délibération n°2006/0572 du Conseil du STIF, prise dans sa séance du 5 juillet 2006, déclarant le projet de réaménagement du pôle d'échanges multimodal de Versailles Chantiers d'intérêt général ;
- VU** la délibération n°2006/0781 du Conseil du STIF, prise dans sa séance du 20 septembre 2006, approuvant l'avant-projet et la convention de financement de l'opération de réaménagement du pôle d'échanges multimodal de Versailles Chantiers ;
- VU** la délibération n°2010/0565 du Conseil du STIF en date du 4 octobre 2010, approuvant le dossier d'enquête publique relatif au réaménagement du pôle d'échanges multimodal de Versailles Chantiers ;
- VU** l'avis du Conseil général du développement durable (CGEDD), autorité environnementale pour les travaux sous maîtrise d'ouvrages des établissements publics de l'Etat, SNCF et RFF, en date du 26 janvier 2011 ;
- VU** l'avis du Préfet de la région Ile-de-France, autorité environnementale pour les travaux sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Versailles, en date du 7 février 2011 ;

- VU** l'arrêté de la préfecture des Yvelines en date du 11 février 2011 portant ouverture des enquêtes publiques conjointes de l'Aménagement du Pôle d'Echanges Multimodal de Versailles Chantiers à Versailles ;
- VU** le dossier d'enquête publique relatif au projet de réaménagement du pôle d'échanges multimodal de Versailles Chantiers ;
- VU** les rapports et les conclusions de la commission d'enquête en date du 4 juillet 2011 ;
- VU** l'arrêté de la préfecture des Yvelines n°2011 264-0009 en date du 21 septembre 2011 portant sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Versailles avec le projet de pôle d'échanges multimodal de Versailles Chantiers ;
- VU** la délibération n°2011.09.99 du Conseil municipal de Versailles prise dans sa séance du 29 septembre 2011, approuvant la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la ville de Versailles avec le projet de pôle d'échanges multimodal de Versailles Chantiers ;
- VU** la délibération n°2011.09.100 du Conseil municipal de Versailles prise dans sa séance du 29 septembre 2011, déclarant l'intérêt général du projet de réaménagement du pôle d'échanges multimodal de Versailles Chantiers ;
- VU** le rapport n°2011/0909 et 2011/0933 ;
- VU** les avis de la commission des investissements et de suivi du contrat de projets du 5 décembre 2011 et de la commission de la démocratisation du 1^{er} décembre 2011 ;

Considérant les éléments suivants :

I. INTERET GENERAL DE L'OPERATION

1. Présentation générale de l'opération de pôle d'échanges multimodal (PEM) de Versailles Chantiers

Considérant :

Que la gare de Versailles Chantiers est un pôle majeur du réseau de transports en commun d'Ile-de-France puisqu'elle accueille près de 65 000 voyageurs par jour, ce qui en fait la deuxième gare d'Ile-de-France après la Défense, hors les gares parisiennes ;

Que cette gare ainsi que l'offre en transports en commun à ses abords ne sont pas en adéquation avec cet important flux voyageurs pour des raisons de congestion, difficultés d'accès aux transports en commun, manque de sécurité et de confort :

- le bâtiment actuel de la gare ferroviaire, mis en service en 1934, est saturé et n'offre plus un niveau de service et de confort suffisant aux voyageurs qui l'utilisent quotidiennement ;
- ledit bâtiment et les abris de quai de la gare ferroviaire nécessitent d'importants travaux de rénovation ;
- la configuration du pôle existant, uniquement orientée au nord de la gare ferroviaire, impose de concentrer les transports en commun routiers au nord-est du site ;
- le pôle existant est difficilement accessible car physiquement enclavé vis-à-vis des quartiers situés au sud-est et au nord-ouest du site.

Considérant que la Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF), Réseau Ferré de France (RFF) et la Ville de Versailles, en tant que maîtres d'ouvrage, ont engagé depuis plusieurs années un processus devant aboutir à la réalisation d'un véritable pôle d'échanges multimodal au niveau de la gare de Versailles Chantiers, avec la rénovation et l'extension du bâtiment voyageurs sous maîtrise d'ouvrage de la SNCF et RFF, et la réalisation d'équipements routiers (gare routière en particulier) sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Versailles ;

Considérant :

Que le projet de réaménagement du pôle d'échanges multimodal de Versailles Chantiers a fait l'objet d'une enquête publique du 10 juin 2005 au 13 juillet 2005, et a recueilli un avis favorable ;

Que le projet initial de pôle d'échanges multimodal (PEM) a été revu depuis 3 ans et a abouti à un nouveau projet, doté d'une physionomie nouvelle ;

Qu'en effet depuis 2008, les maîtres d'ouvrage et le STIF ont travaillé à la désimbrication des deux projets, projet transport et projet urbain, dans l'objectif de dissocier PEM et projet immobilier ;

Que ces réflexions, visant à réaliser le PEM au plus tôt tout en permettant à la Ville de concevoir un nouveau programme immobilier, ont abouti fin 2009 à un nouveau schéma d'aménagement répondant à cet impératif tout en maintenant les fonctionnalités développées dans le projet initial et en s'inscrivant dans une enveloppe financière globale équivalente.

Considérant que conformément aux déclarations de projet initiales de 2006, les ouvrages suivants ont été réalisés au sud-est de la gare ferroviaire car indépendants du projet urbain situé au nord-est :

- le réaménagement de rue de la Porte de Buc avec 6 quais bus, mis en service en septembre 2010 ;
- la création de l'accès « Porte de Buc », mis en service en février 2011.

Considérant :

Que ce projet remanié nécessitait de refaire une enquête publique type Bouchardeau, préalable à la déclaration d'intérêt général du projet, relative au seul PEM, et de mettre en compatibilité le plan local d'urbanisme (PLU) de la Ville de Versailles ;

Que cette nouvelle enquête publique s'est tenue du 3 mars au 4 avril 2011 ;

Que concomitamment, la Ville de Versailles a mené les procédures nécessaires pour mettre en compatibilité le PLU communal avec le projet de réaménagement du pôle d'échanges.

Considérant :

Que les maîtres d'ouvrage ont eu connaissance des rapports et des conclusions de la commission d'enquête le 4 juillet 2011 ;

Que la commission d'enquête a émis un avis favorable sur la mise en compatibilité du PLU et un avis favorable sur le projet soumis à enquête, ce dernier étant assorti de trois réserves et trois recommandations fortes ;

Que le Conseil Municipal de Versailles s'est prononcé favorablement sur la mise en compatibilité du PLU dans sa séance du 29 septembre 2011.

2. Objectifs d'intérêt général

Considérant que les objectifs généraux du projet de PEM consistent toujours :

- d'une part, à améliorer les conditions d'accueil et d'accès aux transports en commun du pôle de Versailles Chantiers tout mode confondu, en vue d'améliorer la qualité de service, la sécurité et le confort aux usagers en ancrant le pôle dans la Ville ;
- d'autre part, à réaliser un véritable Pôle d'Echanges Multimodal, intégré à l'environnement urbain de la Ville de Versailles, doté de tous les équipements intermodaux, adapté aux flux actuels et futurs de cette gare très fréquentée et stratégique en Ile-de-France pour le trafic actuel et son développement.

Considérant que les objectifs poursuivis sont, plus précisément :

- rendre la gare apte à traiter les volumes de trafics présents et futurs en améliorant l'accessibilité et la fluidité des circulations piétonnes à l'intérieur de la gare étendue, qu'ils soient entrants, sortants ou en correspondance, tout en renforçant la qualité des services aux voyageurs en donnant accès à des services modernisés ;
- transformer la gare et ses abords en un véritable pôle d'échanges multimodal en optimisant les échanges entre les différents modes de transport, en étendant le périmètre de la gare pour créer de nouveaux points d'accès en cohérence avec les dessertes de transports en commun ;
- améliorer l'accessibilité au pôle pour les transports en commun, en optimisant l'accueil des services bus, en intégrant les circulations douces et en prenant en compte les personnes à mobilité réduite ;
- ouvrir le pôle sur les quartiers environnants en créant un accès vers la rue Porte de Buc, une voie de circulation douce vers la rue Edouard Charton, et une voie routière vers l'avenue de Sceaux ;
- renforcer le sentiment de sûreté du site.

Considérant que l'ensemble de ces objectifs améliore les temps de correspondance entre les différents modes de transport et réduit les pertes de temps liées aux difficultés actuelles d'accès au site aussi bien pour les véhicules routiers de transport en commun que pour les piétons et les vélos.

Considérant que le projet présenté est conforme aux orientations du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et aux objectifs du Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France.

3. Adéquation du projet à ces objectifs

Considérant que pour répondre aux objectifs d'intérêt général ci-avant, le projet retenu consiste à :

Pour la maîtrise d'ouvrage SNCF:

- réaménager et rénover le bâtiment voyageurs existant dont la plupart des éléments datent de 1934,
- créer une deuxième passerelle d'accès aux quais ainsi qu'un hall d'accès à la gare ferroviaire au droit de la nouvelle gare routière, permettant de faciliter l'intermodalité et de délester le bâtiment actuel qui constitue aujourd'hui l'unique espace d'accès et de correspondance,
- créer une coursive de liaison entre les deux halls (existant et créé) qui permettra la circulation des voyageurs et accueillera des services aux voyageurs,
- reconstituer les locaux de service SNCF impactés par l'opération, notamment dans un corps de bâtiment tertiaire à créer sous cette coursive de liaison ;

Pour la maîtrise d'ouvrage RFF :

- rénover les abris de quais qui datent de la construction de la gare,
- adapter les quais pour permettre la création de la nouvelle passerelle,
- reconstituer des locaux de service ferroviaires impactés par l'opération dans un corps de bâtiment tertiaire à créer sous la coursive de liaison ouest ;

Pour la maîtrise d'ouvrage Ville de Versailles :

- créer une gare routière de 14 postes à quai sur les terrains de l'ancienne gare marchandises,

- créer les voies d'accès de la gare routière, au nord depuis l'avenue de Sceaux via le franchissement en tranchée des étangs Gobert et à l'est depuis la rue de l'Abbé Rousseaux en passant sous le parvis de la gare ferroviaire,
- réorganiser les 6 arrêts bus de la rue de l'Abbé Rousseaux dans le cadre du réaménagement de la rue,
- réorganiser les circulations routières notamment en réaménageant la place des Francine et la place Poincaré,
- réaménager une station taxis offrant 12 places et une aire de dépose-minute sur la rampe et le parvis d'accès de la gare ferroviaire,
- créer un parc-relais et un local deux roues, et dans l'attente maintenir une capacité de stationnement pendant les travaux pour les usagers de la gare.

Considérant que le projet de réaménagement du pôle d'échanges multimodal de Versailles Chantiers répond ainsi pleinement aux objectifs d'intérêt général.

II. CONCLUSIONS DES ENQUETES PUBLIQUES ET CONDITIONS DE LA POURSUITE DU PROJET

1. Présentation des enquêtes publiques conjointes menées du 3 mars au 4 avril 2011

Considérant :

Que les trois maîtres d'ouvrage, SNCF, RFF et la Ville de Versailles, ont soumis à enquête publique les travaux d'investissement du PEM qui portent sur la rénovation et l'extension de la gare ferroviaire d'une part, la création d'une gare routière et de ses voiries d'accès d'autre part, au titre des articles L.123-1 à L.123-16 du Code de l'environnement.

Qu'une autre enquête publique menée par la Ville de Versailles, conjointe aux précédentes, a porté sur la mise en compatibilité du PLU de Versailles au titre des articles L.122-15, L.123-16, L.141-1-2, R.122-11, R.123-23 du code de l'urbanisme pour les travaux soumis à enquête publique ;

Considérant que le dossier d'enquêtes publiques conjointes a été soumis aux services de la préfecture des Yvelines ainsi qu'aux autorités environnementales définies par l'article L.122-1 du code de l'environnement et désignée par le décret n°2009-496 du 30 avril 2009 ;

Considérant qu'une commission d'enquête a été désignée par ordonnance de Monsieur le Président du Tribunal administratif de Versailles n° E10000158/78 en date du 03 janvier 2011 ;

Considérant que les enquêtes publiques se sont alors déroulées du 3 mars au 4 avril 2011, sur le territoire de la commune de Versailles, selon les modalités indiquées dans l'arrêté publié le 11 février 2011 par Monsieur le Préfet des Yvelines et, conformément aux lois et décrets en vigueur, précisant la durée et le siège de l'enquête, la tenue de registres pour le public, le calendrier des permanences de la commission d'enquête ainsi que la publicité par voie d'affichage et dans les journaux habilités à recevoir les annonces légales et judiciaires dans le département des Yvelines ;

Considérant que les rapports et les conclusions de la commission d'enquête ont été rendus en date du 4 juillet 2011.

2. Contenu du rapport et des conclusions de la commission d'enquête

Considérant :

Que la commission d'enquête a émis un avis favorable sans réserve ni recommandation en ce qui concerne la mise en compatibilité du PLU, approuvée par le conseil municipal de Versailles dans sa séance du 29 septembre 2011 ;

Que la commission d'enquête a émis un avis favorable sur le projet de réaménagement du pôle d'échanges multimodal de Versailles Chantiers soumis à enquêtes, assorti de trois réserves et trois recommandations fortes qui sont :

Concernant les réserves :

« La réserve n° 1 est :

Que l'ensemble des données présentées dans le dossier soumis à la présente enquête et qui datent de près de 10 ans soient actualisées afin de pouvoir élaborer les prévisions à partir de données les plus proches de la réalité à ce jour. Sont concernés :

1. Les prévisions de coûts,
2. Les prévisions de trafic routier (bus et VL)
3. Les prévisions de trafic voyageur prenant également en compte les incidences éventuelles de l'arrivée future des tramways de Vélizy et de Saclay, et de l'arrivée future des trains de Massy et de la Tangentielle Ouest,
4. Les prévisions d'ambiance sonore,
5. Les prévisions de diagnostic écologique.

Et qu'il soit vérifié que le projet proposé est cohérent et compatible avec ces prévisions actualisées.

La réserve n° 2 est :

Que les maîtres d'ouvrages désignent une personne physique (et non pas une personne morale), qui soit l'interlocuteur unique du public, pendant toute la durée des travaux et que cette personne, qui aura obligation de répondre aux doléances exprimées dans des délais compatibles avec une éventuelle prise en compte, ait l'autorité voulu pour intervenir auprès des maîtres d'ouvrages pour que les doléances du public qui lui auront été soumises soient examinées et si justifiées, prises en compte.

Les coordonnées de cette personne devront figurer sur les panneaux de chantier afin que le public soit informé de son existence et de la façon de la contacter, par téléphone, par courrier, par courriel.

La réserve n° 3 est :

Que les 3 maîtres d'ouvrage s'engagent collégalement par un document cosigné à trouver et mettre en œuvre dans les plus brefs délais une solution aux problèmes de sécurité et d'exploitation qui se posent aux Moulins de Versailles. »

Concernant les recommandations fortes:

« La recommandation n° 1 est :

Que Monsieur le Préfet des Yvelines suive les évolutions du projet dans le respect des compétences des maîtres d'ouvrage.

La recommandation n° 2 est :

Que les maîtres d'ouvrages présentent au plus tôt le projet d'ensemble à la population de la ville et recueillent les avis du public dans le but d'amender éventuellement le projet global dans le cadre de la déclaration de projet, comme le permet cette procédure.

La recommandation n° 3 est :

Que soient produits le plus tôt possible des plans précis, datés, signés, qui engagent les

maîtres d'ouvrages sur le projet proposé et qui puissent ultérieurement être opposables. »

3. Conditions de la poursuite du projet

Considérant que les trois maîtres d'ouvrage, à savoir la SNCF, RFF et la Ville de Versailles, lèvent l'ensemble de ces réserves et recommandations de la manière suivante :

• Pour la réserve n°1 :

Que les données présentées dans le dossier d'enquête sont issues d'une réflexion mise à jour lors de la reprise du projet de PEM puis lors de la réalisation du dossier d'enquête publique ; que ces données sont actualisées ou récentes ou n'évoluent pas dans le temps ; que d'autres seront actualisées au fur et à mesure de l'avancement du projet afin de disposer des éléments qui ne seront connus qu'ultérieurement ;

1. Concernant les prévisions de coûts :

Le montant estimé de l'opération de restructuration du pôle d'échanges multimodal de Versailles Chantiers, actualisé aux conditions économiques de Janvier 2011 et exprimé en millions d'Euros (M€) s'élève à 81,570 M€, dont 71,348 M€ prévu en Phase 1, ce montant réactualisé se décomposant comme suit :

Ouvrages	Coût Phase 1 (M€)	Coût Phase 2 (M€)
Rénovation, aménagement et extension de la gare ferroviaire	54,136	0
Gare routière	6,342	0
Accès bus et TCSP	4,115	0
Parc-relais (PR)	0,841	9,161
Accès des vélos au PEM	0	1,061
Accessibilité de la gare et du pôle	4,701	0

Ces données ont été réévaluées et actualisées par les maîtres d'ouvrage.

2. Concernant les prévisions de trafic routier (bus et VL) :

L'étude présentée dans le dossier d'enquête a été réalisée à partir du projet initial qui comportait un franchissement sur deux fois deux voies des étangs Gobert, y compris pour les véhicules légers, afin d'accéder depuis l'avenue de Sceaux au centre commercial et au cinéma multiplexe, inclus dans le programme immobilier.

Cette solution avait été retenue car ces équipements attireraient beaucoup de flux de véhicules et la desserte depuis la place Poincaré aurait été insuffisante.

Le projet de PEM étant à cette époque totalement imbriqué dans le projet immobilier, cette étude traitait nécessairement de tous les flux attendus car connus au même moment.

Le projet remanié a été conçu à partir du principe de dissociation entre le PEM et le projet immobilier.

Il est clairement arrêté que le projet immobilier devra s'insérer dans le projet de PEM, sans perturber ni modifier son équilibre ni son fonctionnement, et que la consistance et la destination du projet immobilier étaient profondément modifiées : baisse d'un quart du nombre de m² construits, suppression de la galerie commerciale et du cinéma multiplexe. Par conséquent, le nombre de véhicules à destination du projet immobilier connaît une baisse importante.

Il est prévu que cette approche soit précisément quantifiée et affinée lors de la conception du projet immobilier, sur la base des éléments du programme immobilier dès que celui-ci sera précisément connu.

Néanmoins, d'ores et déjà, pour conforter cette réflexion et s'assurer de la justesse du plan

du PEM, la Ville a mené en avril 2010 une étude de simulation des trafics de véhicules sur la base du programme immobilier revu à la baisse, soit 40 000 m², répartis entre des bureaux et des logements : cette étude confirme que la hausse du trafic - comprise entre 3 et 6% au maximum - pourra être prise en compte avec des améliorations locales.

Enfin, la Ville de Versailles mène actuellement la révision partielle de son Plan local d'urbanisme qui prévoit de réduire le nombre de places de parking pour les constructions situées « dans un rayon de 400 mètres à compter de l'entrée d'une gare ou d'une halte SNCF », ce qui sera le cas de la totalité du programme immobilier.

Le dossier d'enquête publique conjointe s'est donc appuyé sur une réflexion actualisée à partir des données issues du projet précédent.

Ces données seront affinées au cours des prochaines phases du projet pour être précisément quantifiées lors d'une étude spécifique à mener lorsque le programme du projet immobilier sera arrêté. Celui-ci fera l'objet des procédures adéquates auxquelles il sera soumis.

3. Concernant les prévisions de trafic voyageurs prenant également en compte les incidences éventuelles de l'arrivée future des tramways de Vélizy et de Saclay, et de l'arrivée future des trains de Massy et de la Tangentielle Ouest :

Comme indiqué dans le dossier d'enquête, le site de Versailles Chantiers est susceptible d'être concerné par les trois projets de transport en communs suivants qui ne sont pas encore réalisés à la date de la présente déclaration de projet :

- le prolongement du futur tram-train Evry – Massy jusqu'à Versailles Chantiers : c'est à ce jour une option d'étude qui se substituerait probablement à la branche du RER C de/vers Massy ;
- le prolongement de la future Tangentielle Ouest (TGO) Achères-Saint Cyr jusqu'à Versailles Chantiers : cette hypothèse constituerait une 3^{ème} phase du projet TGO, elle n'est pas programmée et n'a fait l'objet à ce jour d'aucune étude précise ;
- dans le cadre des projets de transport Grand Paris Express, l'opportunité d'une liaison Massy – Saclay - Versailles Chantiers a été confirmée par le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris.

Aucun dimensionnement suffisamment précis des flux et des horizons auxquels ceux-ci pourraient être amenés à Versailles Chantiers n'est disponible.

Ces projets devront prendre en compte le pôle d'échanges réalisé, ainsi que son contexte urbain comme une donnée d'entrée.

Le projet de pôle d'échanges présenté s'appuie sur une étude de flux de juin 2010 :

- à partir de comptages récents des flux de voyageurs (2008 et 2009) harmonisés à janvier 2010,
- se projetant aux horizons 2015 et 2030 avec un taux d'augmentation moyen annuel de base de 1,5%, taux de progression significatif retenu par les maîtres d'ouvrage en accord avec le STIF,
- en vérifiant, à ces horizons, la capacité d'accueil de ces flux voyageurs par la gare dans le cas éventuel d'une progression très élevée du trafic selon un taux d'augmentation moyen annuel de 3%.

Cette étude de flux montre un dimensionnement adapté du pôle d'échanges à ces horizons y compris au taux élevé de progression de 3%.

Cette étude récente, dont les conclusions figurent au dossier d'enquête, montre que les aménagements prévus pour la gare sont correctement dimensionnés aux horizons connus de développement et permettront des évolutions ultérieures liées aux nouveaux projets de transport évoqués ci-avant.

4. Concernant les prévisions d'ambiance sonore :

Le projet de pôle d'échanges de Versailles Chantiers a fait l'objet d'une étude acoustique, qui a été actualisée en décembre 2010 pour tenir compte de l'évolution du projet et qui figure au dossier d'enquête.

5. Concernant les prévisions de diagnostic écologique :

Les expertises engagées démontrent une prise en compte fiabilisée des diagnostics écologiques comme indiqué ci-après :

- Conformément au cadre légal, le dossier d'enquête publique a été soumis pour avis à l'autorité environnementale compétente, à savoir le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) au titre des travaux menés par la SNCF et RFF, au Préfet de région au titre des travaux menés par la Ville ;
- Ces deux instances ont rendu leur avis le 26 janvier 2011 pour le CGEDD et le 4 février 2011 pour le Préfet de Région ;
- Les deux avis de ces deux autorités, qui figurent au dossier d'enquête, ont noté que le projet constituait globalement une amélioration de l'environnement urbain et des transports en commun ; quelques observations ou demandes complémentaires sont exprimées, en vue de corriger les quelques imprécisions constatées ;
- Les maîtres d'ouvrage ont répondu à ces avis en joignant au dossier d'enquête publique, un document complet, dénommé « réponses des maîtres d'ouvrage aux avis des autorités environnementales », sur les points soulevés par les autorités ; les deux avis ont également été joints au dossier d'enquête ;
- En dehors d'une observation du CGEDD concernant le bruit, aucun de ces avis n'a remis en cause la fiabilité des données écologiques précisées dans le dossier d'enquête ; le complément d'étude acoustique qui est inclus dans le document précité « réponses des maîtres d'ouvrage aux avis des autorités environnementales », réalisé quelques semaines avant l'ouverture des enquêtes et joint au dossier d'enquêtes avec les cartes issues de l'étude réalisée fin 2010, a permis de lever l'observation du CGEDD.

La cohérence et la compatibilité du projet avec les données environnementales fournies ont ainsi été vérifiées pour l'enquête publique. La cohérence et la compatibilité des résultats des études accompagnant la suite du projet seront également vérifiées d'un point de vue environnemental.

• Pour la réserve n°2 :

La SNCF ayant été désignée comme maître d'ouvrage coordinateur du projet de pôle d'échanges multimodal par le conseil du STIF dans sa séance du 20 septembre 2006 , et reconnue comme telle par la Ville de Versailles et RFF par la convention de financement notifiée le 29 mai 2007, les maîtres d'ouvrage conviennent de désigner le directeur du projet national de Versailles Chantiers à SNCF Gares et Connexions comme interlocuteur physique unique du public pendant toute la durée des travaux de réalisation du pôle d'échanges.

Les coordonnées (téléphone, courrier et courriel) de cette personne seront affichées sur les panneaux de chantier pour que le public puisse la contacter.

• Pour la réserve n°3 :

Le projet de PEM ne modifie pas les conditions actuelles de sécurité et d'exploitation des Moulins de Versailles. Les problèmes de sécurité et d'exploitation qui s'y posent ne sont pas consécutifs du projet soumis à enquête publique et sont situés en dehors du périmètre de celle-ci.

Pour autant, les maîtres d'ouvrage, dans la mesure de leur compétence respective, s'engagent à faciliter toute amélioration possible des conditions d'exploitation de cette activité, en conciliant intérêt public et intérêt privé, au même titre que pour l'ensemble des riverains du projet. Un courrier cosigné par les 3 maîtres d'ouvrage sera adressé en ce sens à la société des Moulins de Versailles.

• **Pour la recommandation n°1 :**

Il appartient à Monsieur le Préfet des Yvelines d'apprécier la suite à donner à cette recommandation.

• **Pour la recommandation n°2 :**

L'enquête publique a eu pour objet de soumettre au public le projet de PEM de Versailles Chantiers ainsi que de recueillir son avis et ses observations.

Le projet urbain qui sera réalisé à proximité immédiate du PEM fera l'objet, le cas échéant, des phases de concertation visées par l'article L.300-2 du Code de l'urbanisme et/ou d'enquête publique telles que prévues par la loi. Ce projet devra préserver et, si possible, améliorer l'ensemble des fonctionnalités du PEM qui fait l'objet de la présente procédure d'enquête publique.

• **Pour la recommandation n°3 :**

Le dossier d'avant-projet du projet de réaménagement du pôle d'échanges multimodal de Versailles Chantiers est finalisé et présenté pour approbation au Conseil du STIF dans sa séance du 7 décembre 2011. Cet AVP comprend une notice explicative décrivant les aménagements du PEM assortis de documents graphiques cotés détaillant ainsi les ouvrages et les équipements projetés.

L'approbation par le Conseil du STIF de ce dossier engage les maîtres d'ouvrage sur le projet qui y est présenté. Les plans qui y figureront seront consultables par le public selon les modalités prévues par la Commission d'Accès aux Documents Administratifs (CADA).

* * *

Considérant que la prise en compte des réserves et recommandations fortes exprimées par la commission d'enquête publique n'est pas de nature à modifier l'économie générale du projet ;

Considérant, au regard de l'ensemble de ces éléments, et au vu des résultats de l'enquête publique, que le projet de réaménagement du pôle d'échanges multimodal de Versailles Chantiers présente un intérêt général ;

Considérant que l'avant-projet de l'opération est établi conformément aux conclusions de la procédure d'enquête publique ;

Considérant que le Conseil municipal de Versailles s'est prononcé sur l'intérêt général du projet de réaménagement du pôle d'échanges multimodal de Versailles Chantiers dans sa séance du 29 septembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

Article 1 : le projet de réaménagement du pôle d'échanges multimodal de Versailles Chantiers est déclaré d'intérêt général.

Article 2 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France. La présente délibération sera affichée à l'Hôtel de Ville de Versailles.
Le texte de la déclaration de projet peut être consulté dans les locaux du STIF.

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

Jean-Paul HUCHON



Délibération n°2011/0918

Séance du 7 décembre 2011

**DELEGATIONS DE COMPETENCE
A LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION EUROP'ESSONNE POUR
L'ORGANISATION D'UNE DESSERTE DE NIVEAU LOCAL**



**NAVETTES COMMUNAUTAIRES DE BALLAINVILLIERS/LONGJUMEAU/MORANGIS,
CHAMPLAN, CHILLY-MAZARIN, EPINAY-SUR-ORGE, MASSY, SAULX-LES-
CHARTREUX, VILLEBON-SUR-YVETTE, LA-VILLE-DU-BOIS, LA-VILLE-DU-
BOIS/SAULX/LONGJUMEAU**

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 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** les délibérations du Conseil communautaire n°EE2009.01.03 du 4 février 2009 et n°EE2009.10.06 du 7 octobre 2009 du Conseil communautaire de la Communauté d'Agglomération Europ'Essonne ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2009/1029 du 9 décembre 2009 relative à l'organisation de la desserte régulière locale « navette gratuite Europ'Essonne »
- VU** la convention de délégation de compétence du 3 février 2010 ;
- 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 n°EEBC2011.05.05 du 26 mai 2011 autorisant le Président à demander une extension de délégation de compétence pour le déploiement d'un réseau de navettes communautaires gratuites à l'échelle de l'agglomération ;
- VU** le rapport n °2011/0918 ;
- VU** les avis de la commission de l'offre de transport du 1^{er} décembre 2011 et de la commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011 ;

CONSIDERANT la pertinence d'harmoniser les durées de délégations de compétence à la Communauté d'agglomération Europ'Essonne pour l'organisation et la mise en place d'une desserte régulière locale, de type services réguliers locaux,

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : La Communauté d'agglomération Europ'Essonne reçoit délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile de France pour l'organisation et la mise en place d'une desserte régulière locale, de type services réguliers locaux :

- « Navette gratuite Europ'Essonne - 2 », Desserte communale de Champlan et des centres commerciaux de Massy et de Villebon-sur-Yvette
- « Navette gratuite Europ'Essonne - 3 », Desserte Communale de Chilly-Mazarin
- « Navette gratuite Europ'Essonne - 4 », Desserte communale d'Epinay-sur-Orge
- « Navette gratuite Europ'Essonne - 5 », Desserte communale de Massy
- « Navette gratuite Europ'Essonne - 6 », Desserte communale du Rocher de Saulx-les-Chartreux
- « Navette gratuite Europ'Essonne - 7 », Desserte Communale de Villebon-sur-Yvette
- « Navette gratuite Europ'Essonne - 8 », Desserte Communale de la Ville-du-Bois Sud
- « Navette gratuite Europ'Essonne - 9 », Desserte communale de la ville-du-Bois, Saulx-les-Chartreux et Longjumeau

ARTICLE 2 : Les voyageurs sont admis gratuitement sur ces services.

ARTICLE 3 : La convention de délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile de France à la Communauté d'agglomération Europ'Essonne pour l'organisation et la mise en place d'une desserte régulière locale, de type navettes communautaires, jointe à la présente délibération, est approuvée.

ARTICLE 4 : Sont approuvées la modification et la prolongation jusqu'au 31 décembre 2016 de la convention de délégation de compétence du 3 février 2010 concernant :

- « Navette gratuite Europ'Essonne - 1 », Desserte communale de Longjumeau, Ballainvilliers et Morangis

ARTICLE 5 : L'avenant de prolongation n°1 à la convention de délégation de compétence du 3 février 2010, joint à la présente délibération, est approuvé.

ARTICLE 6 : La directrice générale est autorisée à signer la convention visée à l'article 3 et l'avenant visé à l'article 5 de la présente délibération.

ARTICLE 7 : 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



Convention de délégation de compétence en matière de services réguliers locaux

ENTRE :

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 41 rue de Châteaudun à Paris (9ème) (n° SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa Directrice Générale Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n° 2011/918 du 7 décembre 2011, ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- La Communauté d'Agglomération Europ'Essonne (CAEE), ayant son siège sis à l'Hôtel de Ville - 1 avenue du Général de Gaulle - 91300 MASSY, et représentée par son Président, M. Vincent DELAHAYE, en vertu de la délibération du Conseil Communautaire de la CAEE n° EEBC2011.05.05 du 26 mai 2011, ci-après désignée « 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** les délibérations du Conseil communautaire n°EE2009.01.03 du 4 février 2009 et n°EE2009.10.06 du 7 octobre 2009 du Conseil communautaire de la Communauté d'Agglomération Europ'Essonne ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2009/1029 du 9 décembre 2009 ;
- VU** la convention de délégation de compétence du 3 février 2010 ;
- 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 n°EEBC2011.05.05 du 26 mai 2011 autorisant le Président à demander une extension de délégation de compétence pour le déploiement d'un réseau de navettes communautaires gratuites à l'échelle de l'agglomération ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2011/0918 du 7 décembre 2011 ;
- VU** l'avis des transporteurs, TICE en date du 26/08/2011, RATP en date du 01/09/2011, Daniel MEYER en date du 06/09/2011 et Transdev-Cars d'Orsay en date du 07/10/2011,

PREAMBULE

La présente convention s'inscrit dans le cadre de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, modifiée par la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, codifiée dans le code des transports.

Dans ce cadre les parties à la présente convention entendent organiser la délégation de compétence permise entre le STIF et l'Autorité Organisatrice de Proximité (AOP) par l'article L.1241-3 du code des transports et par le décret du 10 juin 2005.

En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Ile-de-France, le STIF peut organiser des services réguliers locaux.

Conformément à l'article 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.

Cette délégation de compétence s'inscrit dans une volonté d'améliorer l'offre de transport et de mieux répondre aux attentes des usagers.

La Communauté d'Agglomération Europ'Essonne (CAEE), par délibération du 4 février 2009, a autorisé le Président à solliciter auprès du STIF, la reconnaissance de la CAEE comme autorité organisatrice de proximité pour l'exploitation d'une navette communautaire, limitée jusqu'alors à Longjumeau, sur l'ensemble de son territoire.

La Communauté d'Agglomération Europ'Essonne, par délibération du 7 octobre 2009, a mandaté le président pour signer avec le STIF la convention de délégation de service pour une première extension de la navette communautaire sur les villes de Ballainvilliers, Longjumeau et Morangis. Le Conseil du STIF du 9 décembre 2009 a délibéré en faveur d'une convention de délégation, afin de prendre en compte cette extension.

En application opérationnelle de son Schéma de Déplacements approuvé le 15 décembre 2010, la Communauté d'Agglomération Europ'Essonne (CAEE) souhaite mettre en œuvre le déploiement de navettes communautaires sur l'ensemble de son territoire.

Pour répondre à ce besoin, les actions à court terme consistent en un déploiement de 8 nouvelles navettes. Ces navettes s'attachent à desservir des quartiers mal pourvus en transports en commun et à rabattre les usagers sur les centres commerciaux des villes, les centres administratifs, culturels et commerciaux. C'est pourquoi, une nouvelle convention doit être passée.

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 service régulier local, ainsi que les modalités juridiques et financières de cette délégation de compétence.

La délégation de compétence porte sur les services dont la liste figure à l'article 5.1. Elle n'emporte pas délégation de compétence sur l'ensemble du territoire de l'AOP. En cas de nouveaux services à créer, le périmètre de la présente délégation pourra être élargi par avenant.

Le STIF délègue à l'AOP les compétences définies à l'article 5.2. Ces compétences sont principalement de définir le contenu du service, d'en organiser la mise en œuvre et d'en désigner l'exploitant. Il est rappelé que compte tenu de la compétence générale du STIF qui demeure dans tous les cas Autorité Organisatrice des Transports de premier rang, la présente convention de délégation n'emporte pas transfert complet de compétences au bénéfice de l'AOP. Le STIF demeure notamment autorité coordinatrice de l'offre de transport et responsable de la politique tarifaire et des politiques intermodales. En outre, la présente convention, d'une durée limitée, est réversible : à son terme, ou en cas de résiliation prévue à l'article 17, le STIF reprend la responsabilité de l'ensemble des compétences déléguées.

Article 2- Durée

La présente convention est conclue à compter de sa date de notification jusqu'au 31 décembre 2016.

Article 3- Principes généraux

Article 3.1- Principe d'exclusivité de l'AOP

Dans les limites fixées à la présente convention et sauf dispositions législatives et réglementaires contraires, les compétences déléguées sont, pendant la durée de la présente convention, exclusivement exercées par l'AOP.

Article 3.2- Principe de coopération et de transparence

Les parties mettent tout en œuvre pour assurer une coopération et une transparence permanente dans l'exécution de la présente convention.

L'AOP informe régulièrement le STIF des conditions d'exercice des compétences déléguées et le cas échéant des problèmes rencontrés à cette occasion. Elle produit chaque année avant le 1^{er} avril au STIF un rapport d'exercice des compétences déléguées conformément aux dispositions de l'article 10.

Article 4- Droits et obligations du STIF

Le STIF, en tant qu'autorité organisatrice, est garant de la politique Régionale des transports et en assure la cohérence :

- Il définit la politique tarifaire, décide la création des titres de transport et fixe les tarifs.
- Il définit les conditions générales d'exploitation et des règles minimales en matière de qualité de service. Ces obligations trouvent leur traduction dans le cahier des charges relatif à l'exploitation de services réguliers locaux figurant en Annexe I de la présente convention.
- Il contrôle ponctuellement les conditions d'exploitation des services.
- Il coordonne la modernisation du système de transport collectif francilien et garantit le caractère intermodal des systèmes.
- Il définit, assure ou fait assurer l'information multimodale.
- Il définit les principes de mise en œuvre de la loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux.

- Il définit et met en œuvre sa politique de communication.
- En contrepartie des compétences déléguées, le STIF :
 - participe au financement des services en fonction de critères d'éligibilité aux financements et de modalités définis au Titre II de la présente convention,
 - contrôle l'exécution de la présente convention ; en particulier évalue avec l'AOP les conditions de mise en œuvre ainsi que les conditions d'exécution des conventions passées avec le ou les exploitants de transport,
 - étudie toute demande de modifications de la présente convention permettant notamment un meilleur exercice de la compétence déléguée,
 - propose des solutions en cas de différends avec les exploitants.

Article 5- Droits et obligations de l'AOP

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

En vertu de la présente convention, l'AOP est responsable de l'organisation des services réguliers locaux :

- « Navette gratuite Europ'Essonne - 2 », Desserte communale de Champlan et des centres commerciaux de Massy et de Villebon-sur-Yvette
- « Navette gratuite Europ'Essonne - 3 », Desserte Communale de Chilly-Mazarin
- « Navette gratuite Europ'Essonne - 4 », Desserte communale d'Epinay-sur-Orge
- « Navette gratuite Europ'Essonne - 5 », Desserte communale de Massy
- « Navette gratuite Europ'Essonne - 6 », Desserte communale du Rocher de Saulx-les-Chartreux
- « Navette gratuite Europ'Essonne - 7 », Desserte Communale de Villebon-sur-Yvette
- « Navette gratuite Europ'Essonne - 8 », Desserte Communale de la Ville-du-Bois Sud
- « Navette gratuite Europ'Essonne - 9 », Desserte communale de la ville-du-Bois, Saulx-les-Chartreux et Longjumeau

Article 5.2- Compétences déléguées

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

- à inscrire le service au plan régional de transport, conformément aux propositions de rédaction figurant à l'annexe II ; devra spécifier, le cas échéant, le trafic transféré, suite à l'instruction menée par elle préalablement.
- l'exploitation des services, soit directement en régie, soit par une entreprise ou une association ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'AOP après, si cette dernière le souhaite, mise en concurrence, selon les modalités fixées à l'article 5.3 et à l'Annexe I,
- le financement des services, avec le concours du STIF,
- le suivi et le contrôle de l'exécution des services en particulier dans le respect du cahier des charges annexé à la présente convention,
- l'examen des mesures d'amélioration possibles du service rendu en matière de création, modification ou de suppression d'offre de transport, ou de qualité de service selon les modalités fixées à l'Annexe I,
- le respect par les entreprises de transport des règles de sécurité applicables aux systèmes qu'elles exploitent,
- le cas échéant, l'adaptation des systèmes de validation télébilletiques aux évolutions des spécifications régionales.

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

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

Article 5.3- Désignation de l'exploitant

Pour l'exploitation des services pour lesquels elle a reçu délégation de compétence par la présente convention, l'AOP décide de confier par la signature d'une convention à durée limitée l'exploitation des services à une (des) entreprise(s) après une procédure de mise en concurrence.

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

Dans tous les cas, il appartient à l'AOP de mettre en œuvre une procédure d'instruction qui consiste à demander l'avis des collectivités locales et des entreprises de transport exploitant des lignes régulières sur le secteur géographique concerné.

Cet avis est demandé sur la base d'un document envoyé par l'AOP comprenant les itinéraires et les arrêts (descriptif, cartographie, etc...), les fréquences et l'amplitude par type de jour. Dans ce cadre, l'AOP devra s'inspirer du dossier technique mis en place par le STIF.

Dans le cas où l'AOP déciderait d'organiser une mise en concurrence, la procédure d'instruction devra être mise en œuvre, sans spécifier l'opérateur pressenti, qu'au terme des négociations et avant la délibération sur le choix de l'exploitant.

En outre, conformément à l'article 16 II du décret n°2005-664 du 10 juin 2005, « *l'inscription prend effet si le syndicat n'a pas fait opposition dans un délai de trois mois à compter de la notification de la décision de l'AOP* ».

La convention passée entre l'AOP et le transporteur doit être transmise au STIF pour information dans les 10 jours suivants la délibération de l'AOP. Sa durée ne peut excéder le terme de la présente convention.

TITRE II - TARIFICATION ET FINANCEMENT DU SERVICE

Article 6- Tarification applicable

La tarification applicable aux services visés à l'article 5.1. est la gratuité.

A ce titre, l'AOP assumera la totalité du financement du service.

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

Article 7- Financement par l'AOP

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

TITRE III - INFORMATION ET CONTROLE

ARTICLE 8- SUIVI FINANCIER ET RAPPORT D'EXERCICE DES COMPETENCES DELEGUEES

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 : 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 chaque année aux services du STIF. Seront annexés à ce document le ou les rapports d'activité élaborés par le ou les exploitants.

Article 9- Contrôle

Le STIF se réserve le droit de prendre toute disposition qu'il jugera nécessaire pour contrôler la bonne application de la présente convention et exiger de l'AOP qu'elle prenne toutes les mesures nécessaires pour que l'exploitant remédie aux éventuels manquements constatés lorsqu'ils relèvent de sa responsabilité.

L'AOP s'engage à prévoir dans sa convention avec l'exploitant des dispositions permettant les contrôles et audits.

Article 10- Evaluation de la délégation de compétence

Une évaluation de la délégation de compétence sera effectuée à mi-parcours de la convention.

TITRE IV - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 11- Responsabilité

L'AOP exerce sa mission d'autorité organisatrice de proximité sous son entière responsabilité à l'exception des conséquences pouvant être générées par les décisions tarifaires ou les modifications du cahier des charges ayant des incidences financières sur les conventions d'exploitation passées par l'AOP.

Elle fait son affaire et supportera toutes les conséquences financières en cas de recours contentieux pouvant être engagés à l'occasion de l'exercice par elle des compétences qui lui sont confiées par le STIF dans le cadre de la présente convention.

Elle informe le STIF de toute action engagée à son encontre dans ce cadre.

Le STIF ne pourra, en aucun cas, ni pendant la durée de la présente convention, ni après son expiration, être mis en cause dans les litiges qui résulteraient de l'exercice par l'AOP des compétences qui lui sont déléguées.

Article 12- Résiliation

Article 12.1- Résiliation pour faute

En cas de fautes graves ou de manquements répétés de l'une des parties à une ou plusieurs de ses obligations contractuelles, l'autre partie peut décider, 15 jours après mise en demeure d'exécuter par lettre recommandée avec accusé de réception demeurée sans effet, de résilier la présente convention, sans préjudice de tous dommages et intérêts, dans le respect d'un préavis de 8 mois.

La défaillance de l'exploitant d'un des services de transport visés à l'article 5.1 ne saurait être assimilée à une faute ou un manquement. En effet, en cas de défaillance, il appartiendra à l'AOP d'assurer la continuité du service.

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

Article 12.2- Résiliation amiable

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

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

Article 13- Fin de la convention

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

Article 14- Litiges

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention. Elles se réunissent dans un délai de 1 mois à compter de la réception d'un courrier adressé par la partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé de réception.

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

Fait à
Le

En double exemplaire,

Le STIF

La directrice générale

L'AOP

Le Président de la Communauté
d'Agglomération Europ'Essonne
Sénateur-Maire de Massy

AVENANT n°1
à la convention de délégation de compétence
en matière de services réguliers locaux
du 3 février 2010

ENTRE :

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE-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°2011-0918 du 7 décembre 2011, ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- La Communauté d'Agglomération Europ'Essonne (CAEE), ayant son siège sis à l'Hôtel de Ville - 1 avenue du Général de Gaulle - 91300 MASSY, et représentée par son Président, M. Vincent DELAHAYE, en vertu de la délibération du Conseil Communautaire de la CAEE n° EEBC2011.05.05 du 26 mai 2011, ci-après désignée « 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** les délibérations du Conseil communautaire n°EE2009.01.03 du 4 février 2009 et n°EE2009.10.06 du 7 octobre 2009 du Conseil communautaire de la Communauté d'Agglomération Europ'Essonne ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2009/1029 du 9 décembre 2009 ;
- VU** la convention de délégation de compétence du 3 février 2010 ;
- 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 n°EEBC2011.05.05 du 26 mai 2011 autorisant le Président à demander une extension de délégation de compétence pour le déploiement d'un réseau de navettes communautaires gratuites à l'échelle de l'agglomération ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2011/0918 du 7 décembre 2011 ;
- VU** l'avis des transporteurs, TICE en date du 26/08/2011, RATP en date du 01/09/2011, Daniel MEYER en date du 06/09/2011 et Transdev-Cars d'Orsay en date du 07/10/2011,

PREAMBULE

La Communauté d'Agglomération Europ'Essonne (CAEE), par délibération du 4 février 2009, a autorisé le Président à solliciter auprès du STIF, la reconnaissance de la CAEE comme autorité organisatrice de proximité pour l'exploitation d'une navette communautaire, limitée jusqu'alors à Longjumeau, sur l'ensemble de son territoire.

La Communauté d'Agglomération Europ'Essonne, par délibération du 7 octobre 2009, a mandaté le président pour signer avec le STIF la convention de délégation de service pour une première extension de la navette communautaire sur les villes de Ballainvilliers, Longjumeau et Morangis. Le Conseil du STIF du 9 décembre 2009 a délibéré en faveur d'une convention de délégation, afin de prendre en compte cette extension.

En application opérationnelle de son Schéma de Déplacements approuvé le 15 décembre 2010, la Communauté d'Agglomération Europ'Essonne (CAEE) souhaite mettre en œuvre un réseau de navettes communautaires sur l'ensemble de son territoire, sur chacune des communes membres de l'agglomération.

Conformément à la décision des élus lors de la Commission Transport du 10 mai 2011 et à l'occasion du bureau communautaire du 26 mai 2011, les opérations à court terme consistent au maintien de la navette gratuite actuellement en service sur les communes de Ballainvilliers, Longjumeau et Morangis, et à la création de 8 navettes dont la vocation est d'assurer la desserte de quartiers ne bénéficiant pas aujourd'hui d'une offre en transports en commun localement satisfaisante. C'est pourquoi, une nouvelle convention doit être passée avec une échéance fixée au 31 décembre 2016.

De plus, au terme d'1,5 an de fonctionnement, la CA Europ'Essonne souhaite apporter quelques modifications à la navette Ballainvilliers, Longjumeau et Morangis, afin de créer de nouveaux points d'arrêts pour améliorer la desserte des quartiers non pourvus de transports en commun, rabattre les usagers sur des lignes de bus/RER structurantes, en particulier à la gare de Gravigny-Balizy, et caler les passages de la navette avec les horaires d'entrées et de sorties du collège Yourcenar sur la commune de Morangis.

Aussi, afin de prendre en compte ces modifications et d'harmoniser la durée de la délégation de compétence pour l'organisation de la navette avec celle de la délégation de compétence pour l'organisation des 8 nouvelles navettes, la convention du 3 février 2010 sera prolongée jusqu'au 31 décembre 2016. C'est l'objet du présent avenant.

Article 1^{er} – PROLONGATION DE LA CONVENTION DE DELEGATION DE COMPETENCE DU 3 FEVRIER 2010

La convention de délégation de compétence pour l'organisation d'une desserte locale, de type service régulier local, à la Communauté d'agglomération Europ'Essonne conclue avec le STIF le 9 décembre 2009 et datée du 3 février 2010 est prolongée jusqu'au 31 décembre 2016.

L'article 2 de cette convention est modifié comme suit :

« Article 2 – Durée

La présente convention entre en vigueur à compter de sa date de notification par le STIF et prend fin au 31 décembre 2016. »

Article 2 – MODIFICATION DE L'ANNEXE 1

L'annexe au présent avenant relative aux modifications des caractéristiques de l'offre de la navette Longjumeau – Ballainvilliers – Morangis vient remplacer l'annexe I à la convention de délégation de compétence du 3 février 2010.

Article 3 – DISPOSITIONS GENERALES

Toutes les clauses de la convention du 3 février 2010, non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, sont applicables de plein droit jusqu'au 31 décembre 2016.

Article 4 – APPLICATION DU PRESENT AVENANT

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

Fait à _____

Le _____

En double exemplaire,

Pour le STIF

La Directrice Générale

Sophie MOUGARD

Pour l'AOP

Le Président

Vincent DELAHAYE

Délibération n°2011/0919
Séance du 7 décembre 2011



**AVENANT N°2 A LA CONVENTION DE
DELEGATION DE COMPETENCE A LA COMMUNE DE DOMONT
POUR L'ORGANISATION D'UNE DESSERTE DE NIVEAU LOCAL
SERVICE REGULIER LOCAL DE DOMONT**

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

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France ;
- VU** la délibération n° 2007/0048 du 14 février 2007 relative aux dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n° DEL-2010-141 du Conseil Municipal de Domont du 13 décembre 2010 ;
- VU** la délibération n°2011/0057 du Conseil du STIF du 9 février 2011 sur l'organisation de la desserte régulière locale de Domont ;
- VU** la convention de délégation de compétence en matière de transport à la demande du 29 avril 2011 ;
- VU** la délibération n°2011/0497 du Conseil du STIF du 1^{er} juin 2011 concernant l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n°2011/0779 du conseil du STIF du 5 octobre 2011 concernant l'avenant n°1 à la convention de délégation de compétence à la Ville de Domont ;
- VU** le rapport n° 2011/0919 ;
- VU** les avis de la commission de l'offre de transport du 1^{er} décembre 2011 et de la commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Est approuvée la modification de la convention de délégation de compétence conclue entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la ville de Domont le 29 avril 2011, pour l'organisation et la mise en place d'une desserte de niveau local de type service régulier local.

ARTICLE 2 : La tarification applicable demeure la tarification francilienne, y compris, mais uniquement pour l'année scolaire 2011-2012, les « Cartes scolaires lignes régulières bus » et « Cartes scolaires bus lignes régulières RPI ».

ARTICLE 3 : L'avenant n°2 à la convention de délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile de France à la Ville de Domont pour l'organisation et la mise en place de la desserte de niveau local, telle que définie à l'article 1^{er} de la présente délibération, est approuvé.

ARTICLE 4 : La directrice générale est autorisée à signer l'avenant n°2 de la convention visée à l'article 3 de la présente délibération.

ARTICLE 5 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON

**AVENANT n°2 à la convention
de délégation de compétence
en matière de service régulier local
du 29 avril 2011**

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°2011/0919 du 7 décembre 2011, ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- La commune de Domont, ayant son siège 47 rue de la Mairie à Domont (95330), et représenté par son Maire Jérôme CHARTIER, en vertu de la délibération n° DEL-2010-141 du 13 décembre 2010, 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, L.1241-2, L.1241-3 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 n°2007/0048 du Conseil du STIF du 14 février 2007 sur les dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n° DEL-2010-141 du Conseil Municipal de Domont du 13 décembre 2010 ;
- VU** la délibération n°2011/0057 du Conseil du STIF du 9 février 2011 sur l'organisation de la desserte régulière locale de Domont ;
- VU** la convention de délégation de compétence en matière de transport à la demande du 29 avril 2011 ;
- VU** la délibération n°2011/0497 du Conseil du STIF du 1^{er} juin 2011 concernant l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n°2011/0779 du Conseil du STIF du 5 octobre 2011 concernant l'avenant n°1 à la convention de délégation de compétence à la Ville de Domont ;

Article 1^{er} – MODIFICATION DE LA TARIFICATION APPLICABLE

L'article 6 de la convention de délégation de compétence conclue le 9 février 2011 et datée du 29 avril 2011 est supprimé et remplacé par le texte suivant :

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 Rubis,
- Les forfaits journaliers et touristiques,
- Les tickets t+ et les tickets d'accès à bord.

Par ailleurs, et à titre exceptionnel et transitoire durant l'année scolaire 2011-2012, les services seront également accessibles avec les « Cartes scolaires lignes régulières bus » et « Cartes scolaires bus lignes régulières RPI » qui seront délivrées par l'AOP, conformément aux conditions prévues par la décision 2011/0030 du STIF du 9 février 2011.

Les services de l'AOP et du STIF mettront cette période à profit afin de définir dans quelles conditions les élèves actuellement utilisateurs de ce titre seront orientés vers d'autres titres de transports à compter de la rentrée scolaire 2012.

En outre, l'AOP est autorisée à mettre en place une billetterie spécifique au voyage, la valeur du billet au voyage vendu à l'unité étant égale à celle du ticket t+ vendu à l'unité.

Les recettes tarifaires perçues avec le système de billetterie, auxquelles s'ajoutent, à titre dérogatoire et exceptionnel, les recettes issues de la délivrance des « Cartes scolaires lignes régulières bus » et « Cartes scolaires bus lignes régulières RPI » pour l'année scolaire 2011/2012 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 révision des tarifs spécifiques voyageurs est décidée annuellement par le STIF.

La sécurité et l'interopérabilité du système télébillettique d'Ile-de-France, appelé « système NAVIGO », sont organisées dans une charte appelée « Charte du système télébillettique NAVIGO ».

L'AOP adhère à la charte du système télébillettique NAVIGO, jointe en Annexe II de la présente convention, et s'engage à la respecter.

L'AOP mandate le STIF pour se faire représenter au sein des comités mentionnés dans la charte.

Elle s'engage en outre, à faire respecter la dite charte par toute personne, physique ou morale, qu'elle autorise à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du système NAVIGO, en intégrant des dispositions en ce sens dans les contrats qu'elle passe avec ces personnes.

Article 2 – DISPOSITIONS GENERALES

Toutes les clauses de la convention du 29 avril 2011 et de l'avenant n°1, non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, restent applicables de plein droit jusqu'au 28 avril 2015.

Article 3 – APPLICATION DU PRESENT AVENANT

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

Fait à _____
Le _____

En double exemplaire,

Pour le STIF

La Directrice Générale

Pour l'AOP

Le Maire



**AVENANT N°2 A LA CONVENTION DE DELEGATION DE COMPETENCE
A LA COMMUNE DU PRE SAINT-GERVAIS
POUR L'ORGANISATION D'UNE DESSERTE DE NIVEAU LOCAL
SERVICE REGULIER LOCAL « P'TIT BUS DU PRE »**

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

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France ;
- VU** la délibération n° 2007/0048 du 14 février 2007 relative aux dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n° 2007/0795 du 22 novembre 2007 approuvant la délégation de compétence au profit de la commune du Pré-Saint-Gervais relative à l'exploitation d'une desserte de niveau local ;
- VU** la convention du 21 janvier 2008 de délégation de compétence relative à l'exploitation d'une desserte de niveau local ;
- VU** la délibération n° 2010/0567 du 4 octobre 2010 ;
- VU** l'avenant n°1 du 5 novembre 2010 à la convention de délégation de compétence ;
- VU** la délibération n° n°92/2011 du 14 novembre 2011 du Conseil municipal du Pré-Saint-Gervais ;
- VU** le rapport n° 2011/0920 ;
- VU** les avis de la commission de l'offre de transport du 1^{er} décembre 2011 et de la commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : Est approuvée la prolongation jusqu'au 31 décembre 2012 de la convention de délégation de compétence conclue entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la Commune du Pré-Saint-Gervais, le 21 janvier 2008, pour l'organisation et la mise en place d'une desserte de niveau local, de type service régulier local, telle que décrite ci-dessous :

- Service régulier local comprenant une sous-ligne de desserte en boucle de différents secteurs de la commune du Pré-Saint-Gervais dite « P'tit Bus du Pré ».

ARTICLE 2 : Les voyageurs sont admis gratuitement sur ces navettes.

ARTICLE 3 : L'avenant n°2 à la convention de délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile-de-France à la Commune du Pré-Saint-Gervais pour l'organisation et la mise en place d'une desserte de niveau local, visée à l'article 1^{er} de la présente délibération, est approuvé.

ARTICLE 4 : La directrice générale est autorisée à signer l'avenant n°2 à la convention visée à l'article 3 de la présente délibération.

ARTICLE 5 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JP HUCHON', written over the printed name.

AVENANT n°2 à la convention de délégation de compétence en matière de services réguliers locaux du 21 janvier 2008

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°2011-0920 du 7 décembre 2011, ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- La Ville du Pré Saint-Gervais, ayant son siège 84 bis rue André Joineau, 93310 Le Pré Saint-Gervais, représentée par Gérard COSME, en sa qualité de Maire et en vertu de la délibération n°92/2011 du Conseil Municipal en date du 14 novembre 2011, ci-après désignée « 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, L.1241-2, L.1241-3 et L.3111-14 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, notamment son article 16,
- VU** la délibération n° 2007-0048 du 14 février 2007 du Conseil du STIF sur les dessertes de niveau local,
- VU** la délibération n°82/2207 du 22 octobre 2007 du bureau du Conseil municipal de la Ville du Pré Saint-Gervais,
- VU** la délibération n° 2007/0795 du 22 novembre 2007 du Conseil du STIF ;
- VU** la délibération n° 68/2010 du 27 septembre 2010 du Conseil municipal du Pré Saint-Gervais ;
- VU** la délibération n° 2010/0567 du 4 octobre 2010 du Conseil du STIF ;
- VU** la délibération n° 92/2011 du 14 novembre 2011 du Conseil Municipal du Pré-Saint-Gervais ;
- VU** la délibération n° 2011/0920 du 7 décembre 2011 du Conseil du STIF ;
- VU** la convention du 21 janvier 2008 de délégation de compétence relative à l'exploitation d'une desserte de niveau local ;
- VU** l'avenant n°1 à la convention de délégation de compétence du 5 novembre 2010 ;

PREAMBULE

La Commune du Pré-Saint-Gervais a reçu le 22 novembre 2007 délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile de France pour l'organisation et la mise en place d'une desserte de niveau local de type service régulier local, nommé « le P'tit Bus du Pré ». La convention de délégation signée le 21 janvier 2008, pour laquelle un premier avenant de prolongation d'un an a été signé le 5 novembre 2010, arrive à échéance le 31 décembre 2011.

La Commune du Pré-Saint-Gervais a adhéré à la Communauté d'Agglomération Est Ensemble qui a été créée le 1^{er} janvier 2010. La Communauté d'Agglomération compte 400 000 habitants et neuf communes du centre-ouest du département de Seine-Saint-Denis : Bagnolet, Bobigny, Bondy, Les Lilas, Montreuil, Noisy-le-Sec, Le-Pré-Saint-Gervais, Pantin, Romainville. De premières réflexions concernant le développement d'un réseau communautaire ont démarré, y compris un projet de modification de la navette du Pré-Saint-Gervais. Toutefois, ces réflexions ne se concrétiseront qu'au cours de l'année 2012.

Dans l'attente de la prise en charge de l'organisation de ce service régulier local de transport de voyageurs par la Communauté d'Agglomération Est Ensemble, et afin d'assurer la continuité de ce service, la commune du Pré-Saint-Gervais souhaite poursuivre l'organisation et l'exploitation du « P'tit Bus du Pré », dans sa configuration actuelle. Dans ces conditions les parties conviennent de prolonger la convention de délégation par le présent avenant.

Article 1^{er} – OBJET DE L'AVENANT

Le présent avenant a pour objet de prolonger la convention de délégation de compétence en matière de services réguliers locaux, conclue le 22 novembre 2007 et datée du 21 janvier 2008.

L'article 2 de cette convention est modifié comme suit :

« *Article 2 – Durée*

La présente convention entre en vigueur à compter de sa date de notification par le STIF et prend fin au 31 décembre 2012. »

Article 2 – DISPOSITIONS GENERALES

Toutes les clauses de la convention du 21 janvier 2008, non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, sont applicables de plein droit jusqu'au 31 décembre 2012.

Fait à _____

Le _____

En double exemplaire,

Pour le STIF

Pour l'AOP

La Directrice Générale

Le Maire

Sophie MOUGARD

Gérard COSME



**AVENANT N°1 A LA CONVENTION DE DELEGATION DE COMPETENCE
A LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU VAL DE BIEVRE
POUR L'ORGANISATION D'UNE DESSERTE DE NIVEAU LOCAL
LIGNES V3, V4, V6 ET V7 DU RESEAU VALOUPETTE**

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

- VU** le code des transports (partie législative) et notamment L.1241-1, L.1241-2, L.1241-3 et L.1241-5 ;
- 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 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n° 2007/0048 du 14 février 2007 relative aux dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n° 2007/00453 du 11 juillet 2007 ;
- VU** la délibération n°2011/0497 du Conseil du STIF en date du 1^{er} juin 2011 concernant l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération de la Communauté d'agglomération du Val de Bièvre du 7 novembre 2011 ;
- VU** la convention de délégation de compétence du 27 septembre 2007 ;
- VU** les avis de la commission de l'offre de transport du 1^{er} décembre 2011 et de la commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : Est approuvée la modification de la convention de délégation de compétence conclue entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la Communauté d'agglomération du Val de Bièvre le 27 septembre 2007, pour l'organisation et la mise en place d'une desserte de niveau local, de type services réguliers locaux, telle que décrite ci-dessous :

- V3 « Service de Cachan »
- V4 « Service d'Arcueil »
- V6 « Service du Kremlin-Bicêtre »
- V7 « Service de Villejuif »

ARTICLE 2 : Les voyageurs sont admis gratuitement sur ces navettes.

ARTICLE 3 : L'avenant n°1 à la convention de délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile-de-France à la Communauté d'agglomération du Val de Bièvre pour l'organisation de services réguliers locaux, visée à l'article 1^{er} de la présente délibération, est approuvé.

ARTICLE 4 : La directrice générale est autorisée à signer l'avenant n°1 à la convention visée à l'article 3 de la présente délibération.

ARTICLE 5 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jean-Paul Huchon', written over the printed name.

AVENANT n°1 à la convention de délégation de compétence en matière de services réguliers locaux du 27 septembre 2007

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°2011-0921 du 7 décembre 2011, ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE VAL DE BIEVRE, ayant son siège 7-9 avenue François-Vincent Raspail à Arcueil (94110), et représenté par sa présidente Patricia TORDJMAN, en vertu de la délibération n° [REDACTED] du 07 novembre 2011, ci-après désignée « 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, L.1241-2, L.1241-3 et L.3111-14 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, notamment son article 16,
- VU** la délibération n° 2007/0048 du 14 février 2007 du Conseil du STIF sur les dessertes de niveau local,
- VU** la délibération n°07.06.25-12/28 du 25 juin 2007 de la Communauté d'agglomération de Val de Bièvre,
- VU** la délibération n° 2007/00453 du 11 juillet 2007 du Conseil du STIF,
- VU** la convention du 27 septembre 2007 de délégation de compétence relative à l'exploitation d'une desserte de niveau local,
- VU** la délibération n°2011/0497 du Conseil du STIF du 1^{er} juin 2011 concernant l'actualisation du financement des dessertes de niveau local,
- VU** la délibération n° [REDACTED] du 07 novembre 2011 de la Communauté d'agglomération de Val de Bièvre,
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2011/0921 du 7 décembre 2011,

PREAMBULE

La convention de délégation de compétence du STIF en matière de services réguliers locaux au profit de la Communauté d'agglomération de Val de Bièvre du 27 septembre 2007 a été conclue pour une durée de 6 ans, avec un terme au 26 septembre 2013.

Un service de transport de proximité gratuit pour les usagers, nommé Valouette, composé de 7 lignes (v1 à v7) a été mis en place le 1^{er} octobre 2007 :

- V1 « Le Kremlin-Bicêtre / L'Haÿ-les-Roses »
- V2 « L'Haÿ-les-Roses-P.Hochart / Fresnes-Pasteur »
- V3 « Service de Cachan »
- V4 « Service d'Arcueil »
- V5 « Service de Gentilly »
- V6 « Service du Kremlin-Bicêtre »
- V7 « Service de Villejuif »

Il est exploité par la RATP et entièrement financé par la Communauté d'agglomération de Val de Bièvre.

Après deux années d'exploitation du réseau Valouette, la CAVB a engagé en 2010 avec la RATP un travail d'optimisation envisageable à coût constant (moyens humains et matériels identiques) sur certaines lignes et permettant de répondre à des problématiques spécifiques. A l'issue de ce travail, il s'est avéré possible d'augmenter l'amplitude des services de la v3 et de la v7 :

- Actuellement la v3 ne circule pas entre 12h et 15h. Le déclenchement d'un départ l'après-midi à 14h12 réduirait cette interruption de service et permettrait de répondre à une demande des habitants de la Résidence pour Personnes Agées du Moulin (Cachan).
- Le service de la v7 peut être amélioré en rajoutant 2 courses supplémentaires (8h05 et 19h00) du lundi au vendredi et 3 courses supplémentaires (8h05, 18h00 et 19h00) le samedi sans dégrader les autres services.

Un travail spécifique a également été engagé pour, d'une part, répondre à une demande de la ville d'Arcueil visant à améliorer la v4, et, d'autre part, apporter une solution durable aux problèmes de régularité sur la v6 :

- Dans le cadre de son Plan de Déplacements Local, la commune d'Arcueil souhaite que le service rendu par le réseau Valouette sur son territoire soit amélioré par : une optimisation de l'itinéraire de la v4 pour éviter les doublons avec la ligne v1, la réduction du temps de trajet entre les quartiers et l'amélioration des accès des différents quartiers aux centres administratifs et commerciaux. Le nouvel itinéraire de V4 est constitué de deux boucles avec un point de convergence au centre-ville. Il permet de supprimer les doublons avec la ligne v1, sans toutefois supprimer des points d'arrêt existants, de mieux relier le quartier du Plateau au centre-ville et de desservir le centre commercial de la Vache Noire. L'itinéraire passe de 8,9 km à 9,5 km, avec une fréquence qui reste à l'heure.
- A la mise en place de la v6, le temps de révolution d'une course avait été fixé à 30 mn pour conserver les fréquences du service urbain du Kremlin-Bicêtre qui fonctionnait alors en soirée. L'augmentation de la fréquentation du service liée à une utilisation de tous les points d'arrêt et les difficultés de circulation liées à un fonctionnement en journée ont rendu le respect des horaires très difficile. Aujourd'hui la fréquence de 30 mn est trop juste et engendre la perte de courses. En cas de retard important, les chauffeurs se recalent en effet sur l'horaire de départ de la course suivante. De plus, le terminus devant le CHU du Kremlin-Bicêtre n'est pas équipé d'un local technique (toilettes et point d'eau), ce qui pose problème aux chauffeurs qui doivent se rendre au terminus de la ligne 47. Pour garantir le respect essentiel des horaires sans toucher à l'itinéraire compte tenu de l'utilisation de tous les points d'arrêt, il convient de passer à une fréquence de

40 minutes. Ceci aura pour conséquence de réduire le service de 5 courses en semaine et de 4 courses le samedi. A coût constant, il demeure possible d'ajouter un dernier départ à 19h40 (au lieu de 19h00).

La Communauté d'agglomération de Val de Bièvre souhaite mettre en place ces améliorations de service sur ces 4 lignes du réseau à compter du 12 décembre 2011.

Le présent avenant a pour objet de prendre en compte ces éléments en modifiant la convention de délégation de compétence du 27 septembre 2007.

Il est convenu ce qui suit :

Article 1^{er} – MODIFICATION DE L'ANNEXE 1

L'annexe au présent avenant, relative aux modifications des caractéristiques de l'offre des lignes v3, v4, v6 et v7 vient compléter l'annexe I à la convention de délégation de compétence conclue avec le Syndicat des transports d'Ile-de-France du 27 septembre 2007.

Article 2 – DISPOSITIONS GENERALES

Toutes les clauses de la convention du 27 septembre 2007, non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, sont applicables de plein droit jusqu'au 26 septembre 2013.

Article 3 – APPLICATION DU PRESENT AVENANT

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

Fait à Arcueil

Le

En double exemplaire,

Pour le STIF
La Directrice Générale

Sophie MOUGARD

Pour l'AOP
La Présidente

Patricia TORDJMAN

Annexe I

CAHIER DES CHARGES APPLICABLE AUX SERVICES REGULIERS LOCAUX V3, V4, V6 et V7 DU RESEAU VALOUPETTE

2. ORGANISATION DU TRANSPORT

2.1. Conditions générales d'exploitation

2.1.3. Description de la consistance et de la nature du service

- **Service de Cachan v3**

Le service est exploité du lundi au samedi de 7h27 à 17h36 (premiers et derniers départs), sauf les jours fériés. Ajout d'une course supplémentaire à 14h12. Modification de l'horaire de passage de la course de 17h24 reculée à 17h36.

Fréquence : toutes les heures

Nombre de courses par jour : 11

Nombre de points d'arrêt desservis : 26

Longueur de la ligne : 5 730 mètres

Itinéraire desservi inchangé

Rue Gallieni, avenue Carnot, rue de l'Espérance, rue Marcel Bonnet, avenue du président Wilson, avenue Jean Jaurès, avenue Chateaubriand, avenue du pont Royal, rue de Reims, rue d'Estienne d'Orves, rue de Verdun, avenue Paul Vaillant Couturier, avenue Victor Hugo, rue Pierre Curie, avenue Pasteur, avenue de l'Europe, avenue de la Division Leclerc, rue Marc Sangnier, rue François Rude, rue du Moulin de Cachan, rue Etienne Dolet, avenue Léon Blum, avenue Louis Georgeon, rue Camille Desmoulins, rue Gallieni, rue Gallieni, rue Camille Desmoulins, avenue Louis Georgeon, avenue Léon Blum, rue des Saussaies, rue Gabriel Péri, rue du Lunain, boulevard de la Vanne, rue de la Citadelle, rue des Tournelles, avenue Cousin de Méricourt, rue Gallieni.

Horaires

Lundi au samedi (sauf jours fériés)											
Centre Ville - Le Coteau											
Centre ville - Le Coteau	07:27	08:36	09:36	10:24	11:12	12:10	14:12	15:00	15:48	16:36	17:36
Place Ovale - Théâtre	07:28	08:37	09:37	10:25	11:13	12:11	14:13	15:01	15:49	16:37	17:37
Blum - Belgrand	07:30	08:39	09:39	10:27	11:15	12:13	14:15	15:03	15:51	16:39	17:39
Blum - Saussaies	07:31	08:40	09:40	10:28	11:16	12:14	14:16	15:04	15:52	16:40	17:40
Le Coteau - Courbet	07:33	08:42	09:42	10:30	11:18	12:16	14:18	15:06	15:54	16:42	17:42
Le Coteau - Lunain	07:34	08:43	09:43	10:31	11:19	12:17	14:19	15:07	15:55	16:43	17:43
Le Coteau - Pleïade	07:35	08:44	09:44	10:32	11:20	12:18	14:20	15:08	15:56	16:44	17:44
Le Coteau - Panorama	07:36	08:45	09:45	10:33	11:21	12:19	14:21	15:09	15:57	16:45	17:45
Le Coteau - Defait	07:37	08:46	09:46	10:34	11:22	12:20	14:22	15:10	15:58	16:46	17:46
La Citadelle	07:39	08:48	09:48	10:36	11:24	12:22	14:24	15:12	16:00	16:48	17:48
Saint-Joseph	07:40	08:49	09:49	10:37	11:25	12:23	14:25	15:13	16:01	16:49	17:49
Cousin de Méricourt	07:41	08:50	09:50	10:38	11:26	12:24	14:26	15:14	16:02	16:50	17:50
Centre ville	07:43	08:52	09:52	10:40	11:28	12:26	14:28	15:16	16:04	16:52	17:52
Centre Ville - Cité Jardins											
Centre ville	07:47	09:08	09:56	10:44	11:32	14:32	15:20	16:08	16:56	17:56	
Wilson - Provigny	07:49	09:10	09:58	10:46	11:34	14:34	15:22	16:10	16:58	17,58	
Arcueil - Cachan RER	07:50	09:11	09:59	10:47	11:35	14:35	15:23	16:11	16:59	17,59	
Les Lumières	07:52	09:13	10:01	10:49	11:37	14:37	15:25	16:13	17:01	18,01	
Paul Bert	07:55	09:16	10:04	10:52	11:40	14:40	15:28	16:16	17:04	18,04	
Jean Jaurès	07:56	09:17	10:05	10:53	11:41	14:41	15:29	16:17	17:05	18,05	
Pont Royal	07:57	09:18	10:06	10:54	11:42	14:42	15:30	16:18	17:06	18,06	
Aristide Briand	07:58	09:19	10:07	10:55	11:43	14:43	15:31	16:19	17:07	18,07	
Cité Jardins - V. Hugo	07:59	09:20	10:08	10:56	11:44	14:44	15:32	16:20	17:08	18,08	
Cité Jardins - P. Curie	08:00	09:21	10:09	10:57	11:45	14:45	15:33	16:21	17:09	18,09	
Piscine	08:02	09:23	10:11	10:59	11:47	14:47	15:35	16:23	17:11	18,11	
Place Edouard Herriot	08:05	09:26	10:14	11:02	11:50	14:50	15:38	16:26	17:14	18,16	
La Plaine	08:06	09:27	10:15	11:03	11:51	14:51	15:39	16:27	17:15	18,15	
RPA Le Moulin	08:07	09:28	10:16	11:04	11:52	14:52	15:40	16:28	17:16	18,16	
Place Ovale - Théâtre	08:09	09:30	10:18	11:06	11:54	14:54	15:42	16:30	17:18	18,18	
Centre ville	08:11	09:32	10:20	11:08	11:56	14:56	15:44	16:32	17:20	18,20	

- **Service d’Arcueil v4**

Le service est exploité du lundi au vendredi de 08h00 à 11h00 et de 15h00 à 18h00 (premiers et derniers départs), sauf les jours fériés.

Modification de l’itinéraire : mise en place d’un circuit « en 8 ».

Fréquence : toutes les heures

Nombre de courses par jour : 8

Nombre de points d’arrêt desservis : 22

Longueur de la ligne : 10 676 mètres

Itinéraire desservi

Le service démarre devant l’Hôtel de Ville, avenue Paul Doumer, puis avenue Paul Vaillant Couturier, rue Auguste Delaune, rue du Colonel Fabien, avenue Gabriel Péri (demi tour au niveau du Carrefour Malleret-Joinville), avenue Gabriel Péri, rue du Colonel Fabien, rue Auguste Delaune, avenue Paul Vaillant Couturier, avenue Paul Doumer, rue de Stalingrad, rue Emile Bougard, rue Henri Barbusse, avenue Paul Doumer, rue de la Division du Général Leclerc, rue de la Fontaine, rue de la Convention, avenue François-Vincent Raspail, rue Louis Frébault, rue Marius Sidobre, rue Emile Raspail, avenue des Aqueducs, rue du 8 mai 1945, rue Berthollet, avenue Aristide Briand, avenue Laplace, avenue Jeanne D’Arc, avenue Jean Jaurès, rue Emile Bougard, rue Henri Barbusse, avenue Paul Doumer (terminus devant l’Hôtel de Ville).

Le nouvel itinéraire de la desserte, avec ses points d’arrêts, est repris sur le plan ci-après.



Horaires

Lundi à Vendredi (sauf jours fériés)								
Hôtel de ville / Centre	08:00	09:00	10:00	11:00	15:00	16:00	17:00	18:00
Maison du Grand Cèdre	08:01	09:01	10:01	11:01	15:01	16:01	17:01	18:01
Colonel Fabien	08:03	09:03	10:03	11:03	15:03	16:03	17:03	18:03
Quatre Chemins - Pauline Kergomard	08:07	09:07	10:07	11:07	15:07	16:07	17:07	18:07
Ricardo – Le Plateau	08:08	09:08	10:08	11:08	15:08	16:08	17:08	18:08
Ricardo	08:10	09:10	10:10	11:10	15:10	16:10	17:10	18:10
Quatre Chemins	08:12	09:12	10:12	11:12	15:12	16:12	17:12	18:12
Colonel Fabien	08:16	09:16	10:16	11:16	15:16	16:16	17:16	18:16
Maison du Grand Cèdre	08:18	09:18	10:18	11:18	15:18	16:18	17:18	18:18
Hôtel de ville / Centre	08:19	09:19	10:19	11:19	15:19	16:19	17:19	18:19
Henri Barbusse	08:23	09:23	10:23	11:23	15:23	16:23	17:23	18:23
Hôtel de ville / Centre	08:26	09:26	10:26	11:26	15:26	16:26	17:26	18:26
Maison des Gardes	08:31	09:31	10:31	11:31	15:31	16:31	17:31	18:31
Bibliothèque	08:33	09:33	10:33	11:33	15:33	16:33	17:33	18:33
La Poste	08:34	09:34	10:34	11:34	15:34	16:34	17:34	18:34
Emile Raspail	08:36	09:36	10:36	11:36	15:36	16:36	17:36	18:36
Arcueil Cachan RER	08:38	09:38	10:38	11:38	15:38	16:38	17:38	18:38
Centre de Santé	08:39	09:39	10:39	11:39	15:39	16:39	17:39	18:39
Croix d'Arcueil	08:41	09:41	10:41	11:41	15:41	16:41	17:41	18:41
Vache Noire	08:45	09:45	10:45	11:45	15:45	16:45	17:45	18:45
Lenine	08:46	09:46	10:46	11:46	15:46	16:46	17:46	18:46
Chaperon Vert	08:47	09:47	10:47	11:47	15:47	16:47	17:47	18:47
Benoît Malon	08:48	09:48	10:48	11:48	15:48	16:48	17:48	18:48
Henri Barbusse	08:49	09:49	10:49	11:49	15:49	16:49	17:49	18:49
Hôtel de ville / Centre	08:52	09:52	10:52	11:52	15:52	16:52	17:52	18:52

boucle 1

boucle 2

- **Service du Kremlin-Bicêtre v6**

Le service est exploité du lundi au vendredi de 6h55 à 19h40 (premiers et derniers départs) et le samedi de 9h00 à 19h00, sauf les jours fériés.

Fréquence : passage d'une fréquence de 30 minutes à 40 minutes

Nombre de courses par jour du lundi au vendredi : 20

Nombre de courses par jour le samedi : 16

Nombre de points d'arrêt desservis : 13

Longueur de la ligne : 2 400 mètres

Itinéraire desservi inchangé

Terminus de la mairie de Kremlin-Bicêtre puis rue du docteur Lacroix, rue Pierre Brossolette, rue du Général Leclerc, avenue Eugène Thomas, rue Jean Monnet, rue Anatole France, rue de Verdun, avenue Charles Gide, rue Benoît Malon, rue Albert Einstein, rue Léo Lagrange, rue Gabriel Péri, avenue Charles Gide, rue Marcel Sembat, rue Séverine, rue Gabriel Péri, rue de la Convention.

Horaires

	Lundi à Vendredi (sauf jours fériés)									
Leclerc-Thomas	07:00	07:40	08:20	09:00	09:40	10:20	11:00	11:40	12:20	13:00
Espace culturel André Malraux	07:02	07:42	08:22	09:02	09:42	10:22	11:02	11:42	12:22	13:02
Hôpital du Kremlin Bicêtre	07:04	07:44	08:24	09:04	09:44	10:24	11:04	11:44	12:24	13:03
Barnufles - Piscine	07:06	07:46	08:26	09:06	09:46	10:26	11:06	11:46	12:26	13:05
Benoît Malon - Martinets	07:08	07:48	08:28	09:08	09:48	10:28	11:08	11:48	12:28	13:06
Lycée D.Milhaud - Benoît Malon	07:10	07:50	08:30	09:10	09:50	10:30	11:10	11:50	12:30	13:08
Léo Lagrange	07:12	07:52	08:32	09:12	09:52	10:32	11:12	11:52	12:32	13:10
lycée D.Milhaud - Charles Gide	07:15	07:55	08:35	09:15	09:55	10:35	11:15	11:55	12:35	13:12
Marcel Sembat - Collège A.Cron	07:18	07:58	08:38	09:18	09:58	10:38	11:18	11:58	12:38	13:15
Benserade - CHU de Bicêtre	07:20	08:00	08:40	09:20	10:00	10:40	11:20	12:00	12:40	13:17
Convention - Jean Jaurès	07:22	08:02	08:42	09:22	10:02	10:42	11:22	12:02	12:42	13:19
Mairie du Kremlin Bicêtre	07:24	08:04	08:44	09:24	10:04	10:44	11:24	12:04	12:44	13:21
Général Leclerc - 14 Juillet	07:26	08:06	08:46	09:26	10:06	10:46	11:26	12:06	12:46	13:23
Leclerc-Thomas	07:30	08:10	08:50	09:30	10:10	10:50	11:30	12:10	12:50	13:26
Leclerc-Thomas	13:40	14:20	15:00	15:40	16:20	17:00	17:40	18:20	19:00	
Espace culturel André Malraux	13:42	14:22	15:02	15:42	16:22	17:02	17:42	18:22	19:02	
Hôpital du Kremlin Bicêtre	13:44	14:24	15:04	15:44	16:24	17:04	17:44	18:24	19:04	
Barnufles - Piscine	13:46	14:26	15:06	15:46	16:26	17:06	17:46	18:26	19:06	
Benoît Malon - Martinets	13:48	14:28	15:08	15:48	16:28	17:08	17:48	18:28	19:08	
Lycée D.Milhaud - Benoît Malon	13:50	14:30	15:10	15:50	16:30	17:10	17:50	18:30	19:10	
Léo Lagrange	13:52	14:32	15:12	15:52	16:32	17:12	17:52	18:32	19:12	
lycée D.Milhaud - Charles Gide	13:55	14:35	15:15	15:55	16:35	17:15	17:55	18:35	19:15	
Marcel Sembat - Collège A.Cron	13:58	14:38	15:18	15:58	16:38	17:18	17:58	18:38	19:18	
Benserade - CHU de Bicêtre	14:00	14:40	15:20	16:00	16:40	17:20	18:00	18:40	19:20	
Convention - Jean Jaurès	14:02	14:42	15:22	16:02	16:42	17:22	18:02	18:42	19:22	
Mairie du Kremlin Bicêtre	14:04	14:44	15:24	16:04	16:44	17:24	18:04	18:44	19:24	
Général Leclerc - 14 Juillet	14:06	14:46	15:26	16:06	16:46	17:26	18:06	18:46	19:26	
Leclerc-Thomas	14:10	14:50	15:30	16:10	16:50	17:30	18:10	18:50	19:30	

Samedi (sauf jours fériés)								
Leclerc-Thomas	09:00	09:40	10:12	11:00	11:40	12:20	13:00	13:40
Espace culturel André Malraux	09:02	09:42	10:14	11:02	11:42	12:22	13:02	13:42
Hôpital du Kremlin Bicêtre	09:04	09:44	10:16	11:04	11:44	12:24	13:03	13:44
Barnufles - Piscine	09:06	09:46	10:18	11:06	11:46	12:26	13:05	13:46
Benoît Malon - Martinets	09:08	09:48	10:20	11:08	11:48	12:28	13:06	13:48
Lycée D.Milhaud - Benoît Malon	09:10	09:50	10:22	11:10	11:50	12:30	13:08	13:50
Léo Lagrange	09:12	09:52	10:24	11:12	11:52	12:32	13:10	13:52
lycée D.Milhaud - Charles Gide	09:15	09:55	10:27	11:15	11:55	12:35	13:12	13:55
Marcel Sembat - Collège A.Cron	09:18	09:58	10:30	11:18	11:58	12:38	13:15	13:58
Benserade - CHU de Bicêtre	09:20	10:00	10:32	11:20	12:00	12:40	13:17	14:00
Convention - Jean Jaurès	09:22	10:02	10:34	11:22	12:02	12:42	13:19	14:02
Mairie du Kremlin Bicêtre	09:24	10:04	10:36	11:24	12:04	12:44	13:21	14:04
Général Leclerc - 14 Juillet	09:26	10:06	10:38	11:26	12:06	12:46	13:23	14:06
Leclerc-Thomas	09:30	10:10	10:42	11:30	12:10	12:50	13:26	14:10
Leclerc-Thomas	14:20	15:00	15:40	16:20	17:00	17:40	18:20	19:00
Espace culturel André Malraux	14:22	15:02	15:42	16:22	17:02	17:42	18:22	19:02
Hôpital du Kremlin Bicêtre	14:24	15:04	15:44	16:24	17:04	17:44	18:24	19:04
Barnufles - Piscine	14:26	15:06	15:46	16:26	17:06	17:46	18:26	19:06
Benoît Malon - Martinets	14:28	15:08	15:48	16:28	17:08	17:48	18:28	19:08
Lycée D.Milhaud - Benoît Malon	14:30	15:10	15:50	16:30	17:10	17:50	18:30	19:10
Léo Lagrange	14:32	15:12	15:52	16:32	17:12	17:52	18:32	19:12
lycée D.Milhaud - Charles Gide	14:35	15:15	15:55	16:35	17:15	17:55	18:35	19:15
Marcel Sembat - Collège A.Cron	14:38	15:18	15:58	16:38	17:18	17:58	18:38	19:18
Benserade - CHU de Bicêtre	14:40	15:20	16:00	16:40	17:20	18:00	18:40	19:20
Convention - Jean Jaurès	14:42	15:22	16:02	16:42	17:22	18:02	18:42	19:22
Mairie du Kremlin Bicêtre	14:44	15:24	16:04	16:44	17:24	18:04	18:44	19:24
Général Leclerc - 14 Juillet	14:46	15:26	16:06	16:46	17:26	18:06	18:46	19:26
Leclerc-Thomas	14:50	15:30	16:10	16:50	17:30	18:10	18:50	19:30

- **Service de Villejuif v7**

Le service est exploité du lundi au samedi de 8h00 à 19h00 (premiers et derniers départs), sauf les jours fériés.

Fréquence : toutes les heures

Nombre de courses par jour : 12

Nombre de points d'arrêt desservis : 30

Longueur de la ligne : 11 591 mètres

Itinéraire desservi inchangé

Avenue de Stalingrad, rue Jean Jaurès, rue Georges Le Bigot, rue Edouard Vaillant, rue de Verdun, avenue Paul Vaillant Couturier, rue Guy Moquet, rue Marcel Paul, boulevard Chastenot de Géry, rue René Thibert, rue Dauphin, rue Pasteur, rue Henri Barbusse, rue Emile Bastard, rue Emile Zola, rue Bizet, rue J. B. Clément, boulevard Paul Vaillant Couturier, rue Jean Jaurès, rue Guynemer, boulevard, Maxime Gorki, avenue de Stalingrad, rue des Villas, avenue Karl Marx, rue de Chevilly, rue de Bicêtre, demi-tour au terminus des Dahlias, rue de Bicêtre, rue de Chevilly, avenue Karl Marx, rue des Villas, avenue de Stalingrad.

Horaires

Lundi à Samedi (sauf jours fériés)												
Villejuif - Louis Aragon Métro	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00
Guynemer Place des Fusillés	08:01	09:01	10:01	11:01	12:01	13:01	14:01	15:01	16:01	17:01	18:01	19:01
Mairie de Villejuif	08:03	09:03	10:03	11:03	12:03	13:03	14:03	15:03	16:03	17:03	18:03	19:03
Edouard Vaillant Cimetiére	08:04	09:04	10:04	11:04	12:04	13:04	14:04	15:04	16:04	17:04	18:04	19:04
Institut Gustave Roussy	08:06	09:06	10:06	11:06	12:06	13:06	14:06	15:06	16:06	17:06	18:06	19:06
Verdun Grosmeuil	08:07	09:07	10:07	11:07	12:07	13:07	14:07	15:07	16:07	17:07	18:07	19:07
Groupe Hospitalier Paul Brousse	08:08	09:08	10:08	11:08	12:08	13:08	14:08	15:08	16:08	17:08	18:08	19:08
Guy Môquet	08:10	09:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10
Ambroise Croizat	08:11	09:11	10:11	11:11	12:11	13:11	14:11	15:11	16:11	17:11	18:11	19:11
Les Coquettes	08:12	09:12	10:12	11:12	12:12	13:12	14:12	15:12	16:12	17:12	18:12	19:12
Rue des Guipons	08:14	09:14	10:14	11:14	12:14	13:14	14:14	15:14	16:14	17:14	18:14	19:14
Dauphin Rn7	08:15	09:15	10:15	11:15	12:15	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15	19:15
Groupe Scolaire Pasteur	08:16	09:16	10:16	11:16	12:16	13:16	14:16	15:16	16:16	17:16	18:16	19:16
Henri Barbusse	08:17	09:17	10:17	11:17	12:17	13:17	14:17	15:17	16:17	17:17	18:17	19:17
Emile Zola	08:18	09:18	10:18	11:18	12:18	13:18	14:18	15:18	16:18	17:18	18:18	19:18
Beaumarchais	08:19	09:19	10:19	11:19	12:19	13:19	14:19	15:19	16:19	17:19	18:19	19:19
Clément Bizet	08:20	09:20	10:20	11:20	12:20	13:20	14:20	15:20	16:20	17:20	18:20	19:20
Paul Vaillant Couturier M	08:22	09:22	10:22	11:22	12:22	13:22	14:22	15:22	16:22	17:22	18:22	19:22
Guynemer Place des Fusillés	08:23	09:23	10:23	11:23	12:23	13:23	14:23	15:23	16:23	17:23	18:23	19:23
Guynemer Maxime Gorki	08:24	09:24	10:24	11:24	12:24	13:24	14:24	15:24	16:24	17:24	18:24	19:24
Villejuif - Louis Aragon Métro	08:25	09:25	10:25	11:25	12:25	13:25	14:25	15:25	16:25	17:25	18:25	19:25
Les Bons Enfants	08:27	09:27	10:27	11:27	12:27	13:27	14:27	15:27	16:27	17:27	18:27	19:27
Auguste Delaune Stade Nautique	08:29	09:29	10:29	11:29	12:29	13:29	14:29	15:29	16:29	17:29	18:29	19:29
Les Lozaites	08:31	09:31	10:31	11:31	12:31	13:31	14:31	15:31	16:31	17:31	18:31	19:31
Youri Gagarine	08:33	09:33	10:33	11:33	12:33	13:33	14:33	15:33	16:33	17:33	18:33	19:33
Les Dahlias	08:40	09:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:40	16:40	17:40	18:40	19:35
Youri Gagarine	08:42	09:42	10:42	11:42	12:42	13:42	14:42	15:42	16:42	17:42	18:42	19:37
Les Lozaites	08:44	09:44	10:44	11:44	12:44	13:44	14:44	15:44	16:44	17:44	18:44	19:39
Auguste Delaune Stade Nautique	08:46	09:46	10:46	11:46	12:46	13:46	14:46	15:46	16:46	17:46	18:46	19:41
Les Bons Enfants	08:48	09:48	10:48	11:48	12:48	13:48	14:48	15:48	16:48	17:48	18:48	19:43
Villejuif - Louis Aragon Métro	08:50	09:50	10:50	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	19:45

3. ECONOMIE GLOBALE DU SERVICE

3.2. Niveau d'offre

Nombre de kilomètres commerciaux annuels prévisionnels pour les 4 lignes dont le service va être modifié au 12 décembre 2011 :

- v3 : 32 782 km
- v4 : 21 094 km
- v6 : 28 080 km
- v7 : 42 201 km

Nombre de kilomètres de remisage annuels prévisionnels pour les 4 lignes dont le service va être modifié au 12 décembre 2011 : inchangé.

Délibération n° 2011/0922

Séance du 7 décembre 2011

**DELEGATION DE COMPETENCE
A LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DU GATINAIS VAL DE LOING
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 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 Conseil Communautaire de la Communauté de Communes du Gâtinais Val de Loing N° 2011-07-01_6 du 1^{er} juillet 2011 ;
- VU** le rapport n °2011/0922 ;
- VU** les avis de la commission de l'offre de transport du 1^{er} décembre 2011 et de la commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : La Communauté de communes Gâtinais Val de Loing reçoit délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile de France pour l'organisation et la mise en place d'une desserte régulière locale de type transport à la demande, telle que décrite ci-dessous :

- Le service de transport à la demande propose une solution de déplacement de point d'arrêt en point d'arrêt aux personnes non motorisées et/ou habitant dans les communes non desservies par les lignes régulières de transport pendant les heures creuses (10h-16h). Le service effectué avec un véhicule de 8 places fonctionnera tout au long de l'année (hors jours fériés) du lundi au vendredi. Le service sera accessible sur abonnement, les usagers réserveront leur déplacement par téléphone.

ARTICLE 2 : Le tarif applicable au service de transport à la demande est une tarification spécifique de 2 euros par voyage.

ARTICLE 3 : La convention de délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile de France à la Communauté de Communes Gâtinais Val de Loing pour l'organisation et la mise en place de la desserte de niveau local, telle que définie à l'article 1^{er} de la présente délibération, est approuvée.

ARTICLE 4 : La participation du STIF au financement de la desserte régulière locale de type transport à la demande est de 28 900 € TTC (valeur 2011) en année pleine ; elle est revalorisée chaque année en fonction de la formule de révision fixée dans la convention de délégation de compétence.

ARTICLE 5 : La directrice générale est autorisée à signer la convention visée à l'article 3 de la présente délibération.

ARTICLE 6 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France, 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



Convention de délégation de compétence en matière de service de transport à la demande

ENTRE :

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE-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° 2011/0922 du 7 décembre 2011, ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- La Communauté de communes du Gâtinais – Val de Loing, ayant son siège 44 avenue du Maréchal Leclerc 77460 Souppes-sur-Loing, et représentée par son Président Monsieur Jean-Jacques HYEST, en vertu de la délibération n° 1-2010 du 11 janvier 2010, 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 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 Conseil communautaire de la Communauté de Communes du Gâtinais – Val de Loing n° 2011-07-01_6 du 1^{er} juillet 2011 ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2011/0922 du 7 décembre 2011 ;

PREAMBULE

La présente convention s'inscrit dans le cadre de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, modifiée par la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, codifiée dans le code des transports.

Dans ce cadre les parties à la présente convention entendent organiser la délégation de compétence permise entre le STIF et l'Autorité Organisatrice de Proximité (AOP) par l'article L.1241-3 du code des transports et par le décret du 10 juin 2005.

En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Ile-de-France, le STIF peut organiser des services de 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.

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 service 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 à compter de sa date de notification par le STIF jusqu'au 31 décembre 2016.

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 transports 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 transports à la demande décrit ci-dessous :

Présentation du système

Le service de transport à la demande de type zonal assure la desserte de pôles identifiés, points d'arrêts de transport public desservant des équipements ou pôles urbains de centralité.

Le territoire de la Communauté de Communes du Gâtinais – Val de Loing est découpé en trois zones bénéficiant de dessertes différenciées à destination des divers pôles.

Le service est conçu comme une aide au déplacement des personnes non motorisées et/ou habitant dans les communes non desservies par les lignes régulières de transport en commun pendant les heures creuses.

Il est réservé aux voyageurs abonnés ayant réservé par téléphone auprès de la centrale de réservation.

Le service est assuré à la demande, sur réservation entre un point « d'origine », arrêt du réseau de bus d'une zone, vers un point de « destination » parmi les « pôles à desservir » dans le sens aller ; et réciproquement dans le sens retour.

Règles de prise en charge

La prise en charge et la dépose s'effectuent à un point d'arrêt du réseau d'autobus (arrêt de ligne régulière, de circuit de ramassage scolaire ou point d'arrêt spécifiquement créé pour le TAD).

Pour les trajets « aller », la prise en charge s'effectue à partir de n'importe quel point d'arrêt d'une zone, défini en accord entre la centrale de réservation et le client (généralement l'arrêt le plus proche ou accessible du domicile) et la dépose s'effectue à un arrêt « pôle ». Les arrêts définis comme « pôles » sont les suivants :

- Souppes-sur-Loing – Office du tourisme
- Souppes-sur-Loing – Place de la République
- Souppes-sur-Loing – Gare SNCF de Souppes-Château-Landon
- Souppes-sur-Loing – Collège Foyer
- Château-Landon – Place Verdun
- Château-Landon – Place du Marché
- Egreville – Piscine Egreville
- Egreville – Place Berne Bellecourt
- Nemours – Gare SNCF de Nemours – Saint Pierre Place
- Nemours – Eglise
- Nemours – Hôpital
- Montereau-Fault-Yonne – Gare SNCF de Montereau
- Montereau-Fault-Yonne – Hôpital

Horaires de fonctionnement

Chaque zone bénéficie d'une desserte quotidienne à destination d'un pôle identifié et variant selon les jours de la semaine. Les horaires sont fixés de manière à permettre un aller-retour dans une demi-journée.

Article 5.2 - Compétences déléguées

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

- La mise en service des services visés au 5.1 avant le 31 janvier 2013.
- L'exploitation des services, soit directement en régie, soit par une entreprise ou une association ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'AOP après mise en concurrence, selon les modalités fixées à l'Article 5.3 et à l'Annexe I.

- Le financement des services, avec le cas échéant le concours du STIF, sur la base des modalités fixées à l'Article 8.
- 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 télébilletiques aux évolutions des spécifications régionales.

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

- Informer le STIF de tout 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 service et autorisant l'AOP à signer ladite convention,
 - La convention exécutoire signée des parties accompagnée de 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 service,
 - 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 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 de mise en service par la conclusion d'un avenant à la présente convention,
- 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.

Titre II - TARIFICATION ET FINANCEMENT DU SERVICE

Article 6 - Tarification applicable

La tarification applicable aux services visés à l'Article 5.1 est une tarification spécifique au voyage.

Un système de billetterie propre sera mis en place par l'AOP permettant la vente de ticket.

Le tarif au voyage fixé par la présente convention est fixé à 2€ par voyage. Ce tarif pourra être ajusté chaque année par la Communauté de communes avec pour minima la tarification francilienne fixée par le STIF.

L'AOP s'engage à ne pas appliquer de réductions par rapport au tarif fixé qui ne serait pas mentionnées 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.

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

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 transports à la demande de la Communauté de communes du Gâtinais-Val de Loing est fixée à 28 900 € TTC en année pleine (valeur 2011).

La participation du STIF sera actualisée chaque année à la date anniversaire du démarrage du service comme suit :

$$\begin{aligned} & \text{Valeur en année pleine pour l'année N} \\ & = \\ & \text{Valeur en année pleine pour l'année N-1} \times K_N \\ & \text{avec } K_N = 0,429 S_{N-1}/S_{N-2} + 0,088 C_{N-1}/C_{N-2} + 0,483 \text{IPS}_{N-1}/\text{IPS}_{N-2} \end{aligned}$$

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 8.1 est facturée par l'AOP à la fin de chaque trimestre. La facture est présentée par l'AOP au plus tard 45 jours après la fin de chaque trimestre.

Le 1^{er} versement de la participation du STIF est conditionné à la notification par l'AOP au STIF de la date de mise en place du service de transport à la demande.

Domiciliation bancaire :

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 chaque année aux services du STIF. Seront annexés à ce document le ou les rapports d'activité élaborés par le ou les exploitants.

Article 11 - Contrôle

Le STIF se réserve le droit de prendre toute disposition qu'il jugera nécessaire pour contrôler la bonne application de la présente convention et exiger de l'AOP qu'elle prenne toutes les mesures nécessaires pour que l'exploitant remédie aux éventuels manquements constatés lorsqu'ils relèvent de sa responsabilité.

L'AOP s'engage à prévoir dans sa convention avec l'exploitant des dispositions permettant les contrôles et audits.

Article 12 - Evaluation de la délégation de compétence

Une évaluation de la délégation de compétence sera, 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 du service de transport visé 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 de 1 mois à compter de la réception d'un courrier adressé par la partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé de réception.

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

Fait à _____

Le _____

En double exemplaire,

Pour le STIF

Pour la Communauté de
communes du Gâtinais – Val de
Loing

La Directrice Générale

Le Président

ANNEXE I

CAHIER DES CHARGES APPLICABLE AU SERVICE DE TRANSPORT A LA DEMANDE DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DU GATINAIS VAL DE LOING

1. ELEMENTS DE CONTEXTE JUSTIFIANT DE LA CREATION DU SERVICE

La Communauté de communes du Gâtinais – Val de Loing compte aujourd’hui près de 20 000 habitants. Le vaste territoire de la Communauté de communes est caractérisé par une urbanisation peu dense sous forme de centres-bourgs et de nombreux hameaux très dispersés.

Cette configuration ne permet pas au réseau de bus de répondre de manière satisfaisante aux besoins de mobilité de ses habitants.

L’incapacité du réseau à réaliser une desserte aussi fine s’illustre notamment par la concentration des lignes régulières le long du principal axe d’urbanisation constitué le long de la voie ferrée entre Nemours et Château-Landon.

Les quelques lignes qui irriguent les parties les plus rurales et excentrées du territoire ne proposent qu’une offre réduite, les matins et soirs, principalement orientée vers les besoins scolaires et absente en heures creuses.

Le service de transport à la demande doit donc pallier les lacunes du réseau de bus existant en desservant les hameaux isolés et ainsi limiter le recours obligé à l’automobile.

Il doit permettre aux personnes peu ou non motorisées (personnes âgées, en insertion, jeunes sans permis et ménages défavorisés) de se déplacer en heures creuses et ainsi faciliter les déplacements non-obligés (achats, démarches administratives et d’insertion, santé, loisirs...) à destination des pôles urbains.

L’étude réalisée a mis en avant l’étendue des secteurs ne bénéficiant d’aucune desserte satisfaisante et a donc mené à l’élaboration d’un projet de type zonal.

2. ORGANISATION DU TRANSPORT

2.1. Conditions générales d’exploitation

2.1.1. Zone géographique desservie

Le service de transport à la demande dessert l’ensemble du territoire de la Communauté de communes du Gâtinais – Val de Loing.

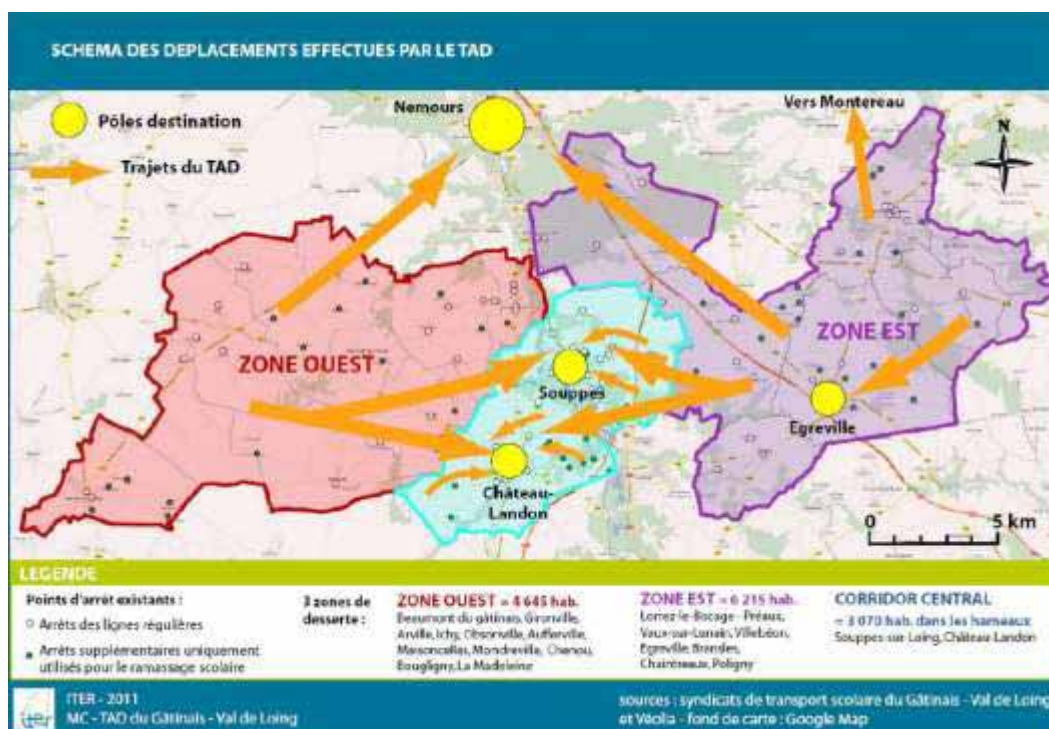
2.1.2. Ayants droit

Il est accessible à tout public, avec inscription préalable au service.

2.1.3. Description de la consistance et de la nature du service

Le service de transport à la demande du Gâtinais – Val de Loing est de type zonal et assure la desserte de pôles identifiés et points d’arrêts de transport public desservant des équipements ou pôles urbains de centralité.

Le territoire de la Communauté de Communes du Gâtinais – Val de Loing est découpé en trois zones bénéficiant de dessertes différenciées à destination des divers pôles :



Les arrêts du réseau VEOLIA – STILL définis comme « pôles » sont les suivants :

- Souppes-sur-Loing – Office du tourisme
- Souppes-sur-Loing – Place de la République
- Souppes-sur-Loing – Gare SNCF de Souppes-Château-Landon
- Souppes-sur-Loing – Collège Foyer
- Château-Landon – Place Verdun
- Château-Landon – Place du Marché
- Egreville – Piscine Egreville
- Egreville – Place Berne Bellecourt
- Nemours – Gare SNCF de Nemours – Saint Pierre Place
- Nemours – Eglise
- Nemours – Hôpital
- Montereau-Fault-Yonne – Gare SNCF de Montereau
- Montereau-Fault-Yonne - Hôpital

Chaque zone bénéficie d'une desserte quotidienne à destination d'un pôle identifié et variant selon les jours de la semaine. Les horaires sont fixés de manière à permettre un aller-retour dans une demi-journée.

Cf. page suivante

Trajet « aller » d'une zone vers les pôles :

- Matin arrivées aux pôles entre 9h30 et 10h00
- Après-midi arrivées aux pôles entre 14h00 et 14h30

Trajet « retour » des pôles vers une zone :

- Matin départ des pôles entre 11h30 et 12h00
- Après-midi départ des pôles entre 16h00 et 16h30

	LUNDI		MARDI		MERCREDI		JEUDI		VENDREDI	
	Matin	Après midi	Matin	Après midi	Matin	Après midi	Matin	Après midi	Matin	Après midi
Ouest	-	Souppes, Château-Landon	-	-	-	Egreville (piscine) + 1 ou 2 autres pôles à définir plus précisément. (clubs sportifs, activités parascolaires)	Château-Landon (Marché) + Souppes	Nemours	-	-
Est	Egreville (marché) + Souppes	-	-	Nemours	Montereau		-	-	-	Souppes, Château-Landon
Centre	Souppes	Souppes, Château-Landon	Souppes, Château-Landon	-	-		Souppes, Château-Landon	-	Souppes, Château-Landon	Souppes, Château-Landon

2.1.4. Matériel roulant

- Véhicule utilitaire de 8 personnes en plus du chauffeur, dont un accessible UFR.
- Pas de girouette sur le véhicule, une plaque est apposée derrière le pare-brise.

2.1.5. Centrale de réservation

- Les réservations sont assurées par le mandataire dans son activité de « centrale de réservation ».
- Le mandataire met en œuvre une centrale de réservation par téléphone. Cette centrale fonctionne du lundi au vendredi, l'après-midi (par exemple de 13h à 17h). Le numéro de téléphone de la centrale est communiqué à tous les abonnés au service, il s'agit d'un numéro de téléphone non surtaxé.
- Le service fonctionne si au moins une réservation a été effectuée auprès de la centrale de réservation au plus tard la veille du jour de circulation du service à 17H00.

2.2. Qualité de service

2.2.1. Délais de réservation

- Au plus tard la veille du jour de circulation du service à 17H00.
- Pour le service du lundi, les réservations doivent être faites auprès de la centrale avant le vendredi qui précède à 17H00.

2.2.2. Information voyageurs

- horaires de la ligne, plan de la ligne, information à l'intérieur des véhicules : un dépliant d'information exposant le fonctionnement du service sera distribué.
- information aux points d'arrêts : service signalé sur les points d'arrêt matérialisés, en concordance avec les autres services de transports (lignes régulières, transport scolaire).
- chaque point d'arrêt est conforme au cahier des charges du STIF.
- identification du service, image du réseau : Charte Proxi'Bus (CG77).

2.2.3. Contrôle du service

- Présentation des titres : au conducteur.
- Modalités de contrôle : aléatoire par la collectivité ou un agent mandaté par elle.
- Sanctions appliquées : service soumis à l'achat d'un titre de transport.
- Assermentation des agents contrôleurs : non.

2.2.4. Continuité du service et exigences de qualité

- pénalités appliquées en cas de non réalisation du service (cf. convention de délégation du STIF):
 - 1 - Anomalies de 1er niveau entraînant un avertissement puis une sanction de 50 euros : Non respect des horaires de prise en charge des usagers (plus de 10 minutes de retard).
 - 2 - Anomalies de 2ème niveau entraînant un avertissement puis une sanction de 100 euros : Non respect de l'itinéraire ou des arrêts définis dans le cahier des charges et par la feuille de route.
 - 3 - Anomalies de 3ème niveau entraînant un avertissement puis une sanction de 200 euros : Service non exécuté.
- conditions de mise en place d'un service de substitution : si le véhicule habituel est immobilisé pour des raisons matérielles, le service est assuré grâce à un véhicule de substitution.
- bonus/malus sur indicateurs de qualité de service : pénalités 200 € en cas d'absence de documents de restitution.

3. ECONOMIE GLOBALE DU SERVICE

3.1. Estimation du trafic

	Sectionnement des trajets	Sectionnement moyen	Estimation des trafics*
Zone Ouest vers Souppes - Château-Landon	11,0	5,36	1 100
Zone Ouest vers Nemours	6,2	6,20	550
Zone Centre vers Souppes - Château-Landon	3,9	2,00	2 520
Zone Est vers Souppes - Château-Landon	5,5	4,63	1 660
Zone Est vers Nemours	7,8	6,80	830
Zone Est vers Montereau	11,0	10,14	830
Tout le territoire vers Egreville	5,5	6,01	1 570
Total		5,88	9 060

* Estimation au terme d'une période de montée en charge du trafic de 2 ans

3.2. Niveau d'offre

du lundi au vendredi	estimation km réalisés /an
Zone Ouest vers Souppes - Château-Landon	4 650
Zone Ouest vers Nemours	2 050
Zone Centre vers Souppes - Château-Landon	2 500
Zone Est vers Souppes - Château-Landon	4 350
Zone Est vers Nemours	2 000
Zone Est vers Montereau	2 900
Tout le territoire vers Egreville	3 050
Total	21 500

3.3. Tarification

- tarification applicable spécifique au voyage : 2 euros par voyage.
- points de vente dans le cas d'une tarification spécifique : achat à bord des véhicules.
- conditions de perception des recettes directes perçues dans les véhicules : monnaie.

3.4. Bilan économique prévisionnel

Le coût annuel du service est estimé à environ 80 000 euros (2011).

4. MODALITES D'EXPLOITATION

4.1. Exploitation par un tiers

- type de contrat : forfait + intéressement au voyage.
- modalités de prise en compte des risques sur les recettes, sur l'évolution des coûts.
- modalités de paiement par la collectivité : mensuel.



Délibération n°2011/0923

Séance du 7 décembre 2011

**DELEGATION DE COMPETENCE
A LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU VAL D'ORGE
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 du Conseil du STIF n°2011/0497 du 1er juin 2011 sur l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du Conseil Communautaire du val d'Orge n°11.161 du 9 novembre 2011 ;
- VU** le rapport n °2011/0923 ;
- VU** les avis de la commission de l'offre de transport du 1^{er} décembre 2011 et de la commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : La communauté d'agglomération du Val d'Orge reçoit délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile de France pour l'organisation et la mise en place d'une desserte régulière locale de type transport à la demande, telle que décrite ci-dessous :

- Le service de transport à la demande se compose de lignes virtuelles, avec des itinéraires, des arrêts et horaires fixes, définis à l'avance et desservis uniquement si une réservation est faite au préalable par téléphone par au moins un voyageur abonné. Il comporte quatre lignes : trois lignes se substituant aux lignes régulières durant les plages horaires où ces dernières ne circulent pas et une quatrième ligne à vocation de desserte des commerces de la RN20. Le service fonctionnera toute l'année, du lundi au dimanche (hors jours fériés).

ARTICLE 2 : La tarification applicable est une tarification francilienne.

ARTICLE 3 : La convention de délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile de France à la Communauté d'agglomération du Val d'Orge pour l'organisation et la mise en place de la desserte de niveau local, telle que définie à l'article 1^{er} de la présente délibération, est approuvée.

ARTICLE 4 : Pour un volume d'appels supérieur à 350 appels par mois, les coûts d'investissement de la centrale de réservation (serveur vocal et logiciel de réservation et d'optimisation des courses) seront subventionnés à l'installation à hauteur de 1/3 dans la limite d'un coût global de 100 000 euros HT à l'achat. En l'espèce, ce coût global étant de 15 000 euros, la participation du STIF pour l'achat de la centrale de réservation sera de 5 000 euros.

ARTICLE 5 : La participation du STIF au financement de cette desserte de niveau local est de 71 500 € TTC (valeur 2011) en année pleine ; elle est revalorisée chaque année en fonction de la formule de révision fixée dans la convention de délégation de compétence.

ARTICLE 6 : La directrice générale est autorisée à signer la convention visée à l'article 3 de la présente délibération.

ARTICLE 7 : 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, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end, positioned below the printed name.

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° 2011/0923 du 7 décembre 2011, ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- La Communauté d'agglomération du Val d'Orge, ayant son siège 1, place Saint-Exupéry 91704 Sainte-Geneviève-des-Bois cedex, et représenté par son Président Monsieur Olivier LEONHARDT, en vertu de la délibération n° _____ du _____, 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 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 conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération du Val d'Orge n° _____ du _____ ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2011/0923 du 7 décembre 2011 ;

PREAMBULE

La présente convention s'inscrit dans le cadre de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, modifiée par la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, codifiée dans le code des transports.

Dans ce cadre les parties à la présente convention entendent organiser la délégation de compétence permise entre le STIF et l'Autorité Organisatrice de Proximité (AOP) par l'article L.1241-3 du code des transports et par le décret du 10 juin 2005.

En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Ile-de-France, le STIF peut organiser des services de 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.

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 service 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 à compter de sa date de notification par le STIF jusqu'à l'échéance du 31 décembre 2016.

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 transports 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 et de la gestion de la centrale de réservation :

Présentation du système

Le service de transport à la demande du Val d'Orge se compose de 4 lignes virtuelles, avec des itinéraires, des arrêts et horaires fixes, définis à l'avance et desservis uniquement si une réservation est faite au préalable par téléphone par au moins un voyageur abonné.

Trois lignes virtuelles (Leuville – Brétigny, Villiers – Villemoisson, Plessis Pâté – Brétigny) se substituent aux lignes régulières (DM13, DM6, 010 015, 227 003) durant les plages horaires où ces dernières ne circulent pas (heures creuses et week-end).

Une quatrième ligne a vocation à desservir les commerces de la RN20, une fois par semaine (jour à définir, à partir de Villemoisson et Villiers). Cette ligne est développée à titre expérimental.

Le service propose donc une offre de mobilité complémentaire aux services existants (réseau de bus classique, services d'aide à la mobilité des personnes mis en place par les communes, Pam91) répondant à des besoins diffus sur les secteurs non desservis, notamment en heures creuses.

Le public visé est essentiellement composé des populations captives des transports en commun (jeunes, ménages non motorisés) ainsi que des personnes âgées.

Ce service doit être souple et modulable, et doit pouvoir s'adapter après une phase d'expérimentation (modification d'offre, complément, nouvelles lignes...).

Règles de prise en charge

La prise en charge et la dépose s'effectuent à un point d'arrêt matérialisé du réseau de bus, défini en accord entre le client et la centrale de réservation.

Horaires de fonctionnement

Le nombre de services repose sur le principe d'une fréquence à l'heure.

Les plages horaires pour chacune des lignes sont les suivantes :

- Leuville-sur-Orge <> Brétigny RER :
10h – 15h30 (5 allers-retours) du lundi au vendredi
8h – 20h (12 allers-retours) le samedi et le dimanche
- Villiers-sur-Orge <> Villemoisson <> RER Sainte Geneviève et Epinay-sur-Orge
10h – 15h30 (5 allers-retours) du lundi au vendredi
8h (Villemoisson)/10h (Villiers) – 15h30 (Villiers)/20h (Villemoisson) le samedi (12 allers-retours)
8h – 20h (12 allers-retours) le dimanche
- Plessis Pâté <> Brétigny
8h30 - 19h30 (11 allers-retours) le dimanche
- Villemoisson <> RN20 - Carrefour La Ville du Bois
12h – 14h (1 aller-retour) le lundi

Evolution du système

Le service de TAD est développé en complément des lignes régulières et devra tenir compte de l'évolution de ces dernières.

Article 5.2 - Compétences déléguées

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

- La mise en service des services visés au 5.1 avant le 31 janvier 2013.
- L'exploitation des services, soit directement en régie, soit par une entreprise ou une association ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'AOP après mise en concurrence, selon les modalités fixées à l'Article 5.3 et à l'Annexe I.
- Le financement des services, avec le cas échéant le concours du STIF, sur la base des modalités fixées à l'Article 8.
- 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 télébilletiques aux évolutions des spécifications régionales.

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

- Informer le STIF de tout 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 service et autorisant l'AOP à signer ladite convention,
 - La convention exécutoire signée des parties accompagnée de 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 service,
 - 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 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 de mise en service par la conclusion d'un avenant à la présente convention,
- 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.

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'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.

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 télébilletique d'Ile-de-France, appelé « système NAVIGO », sont organisées dans une charte appelée « Charte du système télébilletique NAVIGO ».

L'AOP adhère à la charte du système télébilletique NAVIGO, jointe en Annexe II de la présente convention, et s'engage à la respecter.

L'AOP mandate le STIF pour se faire représenter au sein des comités mentionnés dans la charte.

Elle s'engage en outre, à faire respecter la dite charte par toute personne, physique ou morale, qu'elle autorise à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du système NAVIGO, en intégrant des dispositions en ce sens dans les contrats qu'elle passe avec ces personnes.

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

Article 8.1 - Montant de la participation

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

La participation du STIF au financement des services de transports à la demande de la Communauté d'agglomération du Val d'Orge est fixée à 71 500 € en année pleine (valeur 2011 TTC).

La participation du STIF sera actualisée chaque année à la date anniversaire du démarrage du service 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, In est la moyenne arithmétique de janvier N-1 à décembre N-1.

Article 8-2 Montant de la participation du STIF pour l'achat de la centrale de réservation

Pour un volume d'appels supérieur à 350 appels par mois, les coûts d'investissement de la centrale de réservation (serveur vocal et logiciel de réservation et d'optimisation des courses) seront subventionnés à l'installation à hauteur de 1/3 dans la limite d'un coût global de 100 000 euros HT à l'achat. En l'espèce, ce coût global étant de 15 000 euros, la participation du STIF pour l'achat de la centrale de réservation sera de 5 000 euros.

Article 9 - Modalités de règlement de la participation du STIF

La participation du STIF au titre de l'Article 8.1 est facturée par l'AOP à la fin de chaque trimestre. La facture est présentée par l'AOP au plus tard 45 jours après la fin de chaque trimestre.

La participation du STIF au titre de l'article 8.2 est versée sur présentation de facture après installation de la centrale de réservation.

Le 1^{er} versement de la participation du STIF est conditionné à la notification par l'AOP au STIF de la date de mise en place du service de transport à la demande.

Domiciliation bancaire :

Relevé d'Identité Bancaire à utiliser exclusivement pour les virements émis au profit du compte BdF du comptable			
TITULAIRE : Trésorerie de Ste Geneviève des Bois DOMICILIATION : BdF EVRY			
RIB automatisé			
CODE BANQUE	CODE GUICHET	N° COMPTE	CLÉ RIB
30001	00312	E915 0000000	74

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 chaque année aux services du STIF. Seront annexés à ce document le ou les rapports d'activité élaborés par le ou les exploitants.

Article 11 - Contrôle

Le STIF se réserve le droit de prendre toute disposition qu'il jugera nécessaire pour contrôler la bonne application de la présente convention et exiger de l'AOP qu'elle prenne

toutes les mesures nécessaires pour que l'exploitant remédie aux éventuels manquements constatés lorsqu'ils relèvent de sa responsabilité.

L'AOP s'engage à prévoir dans sa convention avec l'exploitant des dispositions permettant les contrôles et audits.

Article 12 - Evaluation de la délégation de compétence

Une évaluation de la délégation de compétence sera, le cas échéant, effectuée à mi-parcours de la convention (fin 2014).

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 du service de transport visé 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 de 1 mois à compter de la réception d'un courrier adressé par la partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé de réception.

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

Fait à _____

Le _____

En double exemplaire,

Pour le STIF

La Directrice Générale

Pour la Communauté
d'agglomération du Val d'Orge

Le Président

ANNEXE I

CAHIER DES CHARGES APPLICABLE AU SERVICE DE TRANSPORT A LA DEMANDE DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU VAL D'ORGE

1. ELEMENTS DE CONTEXTE JUSTIFIANT DE LA CREATION DU SERVICE

La Communauté d'agglomération du Val d'Orge compte aujourd'hui 130 000 habitants. L'agglomération dispose d'une offre de transport public relativement importante à l'heure de pointe, mais très insuffisante en heure creuse, notamment pour les secteurs de faible densité.

Le service de transport à la demande doit compléter les services existants.

Certaines communes, membres de la Communauté d'agglomération, ont mis en œuvre des services d'aide à la mobilité, le plus souvent destinés à un public âgé. Le service de transport à la demande projeté constitue une alternative à ces services à la personne, au réseau de transport public par autobus et aux taxis. Le coût d'un déplacement en taxi à l'intérieur de l'agglomération apparaît dissuasif pour une large frange de la population. Le réseau de transport public quant à lui assure un bon maillage du territoire à l'heure de pointe mais reste inexistant en dehors de ces heures de pointe sur certains secteurs.

L'étude réalisée a mis en avant les secteurs prioritaires où les lacunes sont flagrantes. C'est pourquoi ces cibles ont été retenues pour l'expérimentation du service de transport à la demande.

2. ORGANISATION DU TRANSPORT

2.1. Conditions générales d'exploitation

2.1.1. Zone géographique desservie

- Leuville-sur-Orge
- Villemoisson-sur-Orge
- Villiers-sur-Orge
- Le Plessis-Pâté
- Plus généralement le territoire de la Communauté d'agglomération, ainsi que la zone commerciale de La Ville-du-Bois RN20.

2.1.2. Ayants droit

- Tout public, avec inscription préalable au service.

2.1.3. Description de la consistance et de la nature du service

- **Leuville-sur-Orge <> Brétigny RER**

Objectif : Permettre aux habitants de Leuville-sur-Orge de rejoindre la gare et le centre-ville de Brétigny-sur-Orge dans la journée.

Amplitude moyenne de la ligne : 10h – 15h30 du lundi au vendredi, 8h-20h les samedis et dimanches.

Fréquence moyenne par type de jour : 1 service par heure et par sens du lundi au dimanche.

Longueur (km) : 5,3 km

Points d'arrêts desservis : Arrêts de la DM13
 Leuville-sur-Orge Aristide Briand
 Petit Paris
 Brétigny-sur-Orge Côte Valorge
 Bois Badeau
 Rue Lucien Clause
 Gare Brétigny-sur-Orge

Sectionnement : La ligne virtuelle TAD présente le même sectionnement, conforme aux dispositions approuvées par le Conseil du STIF du 11 juillet 2000, que la ligne régulière à laquelle elle se substitue (cf. plan DM13 ci-dessous).



Source : Guide du bus - Val d'Orge

Niveau d'offre en fonction des périodes de l'année : même niveau d'offre tout au long de l'année.

• **Plessis Pâté <> Brétigny**

Objectif :

- Permettre aux habitants du Plessis-Pâté de rejoindre le centre de Brétigny et la gare le dimanche (lorsque la ligne 227 003 ne fonctionne) pour les activités de loisirs.
- Permettre aux habitants de Brétigny/Orge et du Plessis-Pâté de rejoindre la zone commerciale de la Croix Blanche le dimanche.

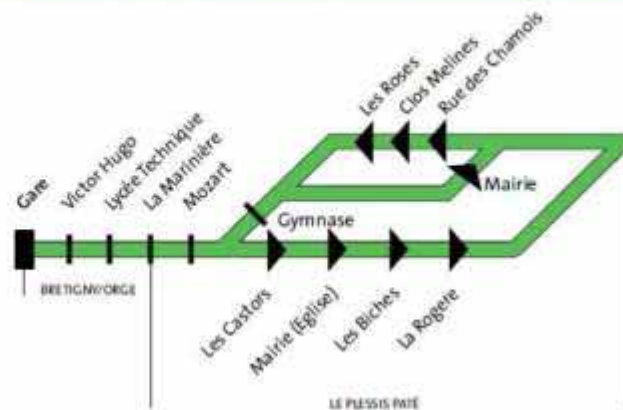
Amplitude moyenne de la ligne : 8h30 -19h30

Fréquence moyenne par type de jour : 1 service par heure et par sens le dimanche

Longueur (km) : 3,8 km

Points d'arrêts desservis : Arrêts de la 227 003
 Le Plessis-Pâté ZI de la Croix Blanche
 La Rogère
 Mairie
 Gymnase
 Mozart
 Brétigny-sur-Orge La Marinière
 Lycée Technique
 Victor Hugo
 Gare Place

Sectionnement : La ligne virtuelle TAD présente le même sectionnement, conforme aux dispositions approuvées par le Conseil du STIF du 11 juillet 2000, que la ligne régulière à laquelle elle se substitue (Cf. plan 227 003 ci-dessous).



Source : Guide du bus - Val d'Orge

Niveau d'offre en fonction des périodes de l'année : même niveau d'offre tout au long de l'année.

- **Villiers-sur-Orge <> Villemoisson <> RER Sainte Geneviève et Epinay-sur-Orge**

Objectif : Permettre aux habitants de Villiers/Orge de rejoindre la gare de Ste-Geneviève-des-Bois et aux habitants de Villemoisson/Orge de rejoindre la gare d'Epinay dans la journée.

Amplitude moyenne de la ligne :

- 10h – 15h30 du lundi au vendredi
- 8h (Villemoisson)/10h (Villiers) – 15h30 (Villiers)/20h (Villemoisson) le samedi
- 8h – 20h le dimanche

Fréquence moyenne par type de jour : 1 service par heure et par sens du lundi au dimanche

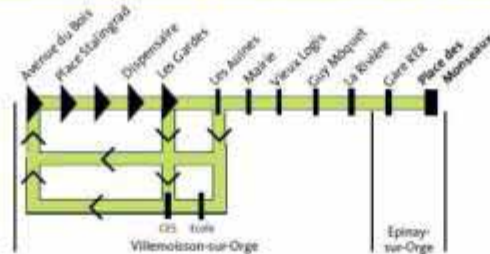
Longueur (km) : 5,9 km

Points d'arrêts desservis : Arrêts de la DM6 (a et b) et 010 015 :

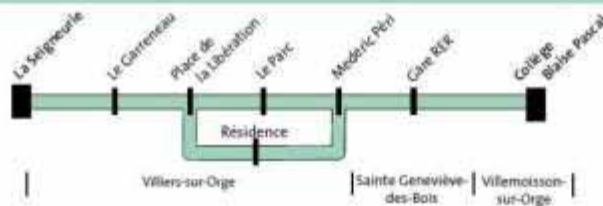
Villiers-sur-Orge	La Seigneurie Garreneau Place de la Libération Le Parc ZA Pointe à l'Abbé Résidence Carrefour Méderic / Péri
Ste-Geneviève-des-Bois	Gare RER
Villemoisson-sur-Orge	Collège B. Pascal Avenue du Bois Place Stalingrad Place d'Orgeval Dispensaire Les Gardes Les Aulnes Mairie Vieux Logis Guy Môquet La Rivière
Epinay-sur-Orge	Gare RER

Sectionnement : La ligne virtuelle TAD présente le même sectionnement, conforme aux dispositions approuvées par le Conseil du STIF du 11 juillet 2000, que les lignes régulières auxquelles elle se substitue (Cf. plans 010 015 et DM6 (a et b) ci-dessous).

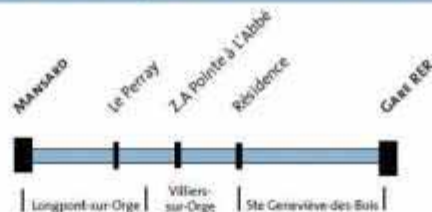
010.015 VILLEMORISSON-SUR-ORGE (AVENUE DU BOIS) > EPINAY-SUR-ORGE (GARE RER) > VILLEMORISSON-SUR-ORGE (MAIRIE)



DM 6A VILLEMORISSON-SUR-ORGE (COLLEGE B. PASCAL) > VILLIERS-SUR-ORGE (LA SEIGNEURIE)



DM 6B LONGPONT-SUR-ORGE (MANSART VILLEBOUZIN) > SAINTE-GENEVIÈVE-DES-BOIS GARE RER



Source : Guide du bus - Val d'Orge

Niveau d'offre en fonction des périodes de l'année : même niveau d'offre tout au long de l'année.

• **Villemaisson <> RN20 - Carrefour La Ville du Bois**

Objectif : Permettre aux habitants de Villemaisson/Orge et de Villiers/Orge de rejoindre le pôle commercial de la Ville-du-Bois (RN20). Cette ligne serait développée à titre expérimental en substitution des services mis en œuvre par les communes.

Amplitude moyenne de la ligne : 12h – 14h

Fréquence moyenne par type de jour : 1 service par sens le lundi

Longueur (km) : 6,9 km

Points d'arrêts desservis : Arrêts de la DM6 (a et b) et 010 015 :
 Villemaisson : Mairie, Les Aulnes, Les Gardes, Dispensaire, Place d'Orgeval, Place Stalingrad, Avenue du Bois
 Ste-Geneviève-des-Bois : Gare

Villiers-sur-Orge

Médéric Péri
Le Parc
Place de la Libération
ZA Pointe à l'Abbé

Sectionnement : La ligne virtuelle TAD présente un même sectionnement, conforme aux dispositions approuvées par le Conseil du STIF du 11 juillet 2000, que les lignes régulières auxquelles elle se substitue (*Cf. plans DM6 (a et b) et 010 015 ci-dessus*).

Niveau d'offre en fonction des périodes de l'année : même niveau d'offre tout au long de l'année.

2.1.4. Matériel roulant

- 2 véhicules utilitaires de 8 personnes en plus du chauffeur dont un accessible UFR.
- Pas de girouette, une plaque est apposée derrière le pare-brise à l'avant du véhicule.

2.1.5. Centrale de réservation

- Les réservations sont assurées par le mandataire dans son activité de « Centrale de Réservation ».
- Le mandataire met en œuvre une centrale de réservation par téléphone et par internet sur le site de la Communauté d'agglomération du Val d'Orge. Cette centrale fonctionnera du lundi au vendredi selon des horaires à définir. Le numéro de téléphone de la centrale est communiqué à tous les abonnés au service, il s'agit d'un numéro de téléphone non surtaxé.
- Le service fonctionne si au moins une réservation a été effectuée auprès de la centrale de réservation.

2.2. Qualité de service

2.2.1. Délais de réservation

- Au plus tard la veille du jour de circulation du service à 17H00.
- Pour le service du lundi, les réservations doivent être faites auprès de la centrale avant le vendredi qui précède à 17H00.

2.2.2. Information voyageurs

- horaires de la ligne, plan de la ligne, information à l'intérieur des véhicules : dépliant d'information exposant le fonctionnement du service et les modalités de réservation.
- chaque point d'arrêt est conforme au cahier des charges du STIF.

2.2.3. Contrôle du service

- Présentation des titres : au conducteur
- Modalités de contrôle : aléatoire par la collectivité ou un agent mandaté par elle.
- Sanctions appliquées par la Communauté d'agglomération du Val d'Orge à l'entreprise de transport en cas de manquements cités à l'article 2.2.4.
- Assermentation des agents contrôleurs : non.

2.2.4. Continuité du service et exigences de qualité

- pénalités appliquées en cas de non réalisation du service en cours de définition, par exemple ci-dessous :
 - 1 - Anomalies de 1^{er} niveau entraînant un avertissement puis une sanction de 50 euros : Non respect des horaires de prise en charge des usagers (plus de 10 minutes de retard).
 - 2 - Anomalies de 2^{ème} niveau entraînant un avertissement puis une sanction de 100 euros : Non respect de l'itinéraire ou des arrêts définis dans le cahier des charges et par la feuille de route.
 - 3 - Anomalies de 3^{ème} niveau entraînant un avertissement puis une sanction de 200 euros : Service non exécuté.
- conditions de mise en place d'un service de substitution : non défini.
- bonus/malus sur indicateurs de qualité de service : pénalités 200 € en cas d'absence de documents de restitution.

3. ECONOMIE GLOBALE DU SERVICE

3.1. Estimation du trafic annuel

Lignes	Sectionnement de la ligne	Sectionnement moyen	Estimation moyenne du trafic annuel
Leuville – Brétigny	3	2,35	13 200
Villiers - Villemoisson	4	2,20	30 000
Plessis Pâté – Brétigny	2	2,00	2 100
Villemoisson – RN20	3	2,70	500
Total		2,31	45 800

- Aucun report modal originaire d'une ligne régulière existante

3.2. Niveau d'offre

Lignes	Origine	Destination	estimation km réalisés /an
1	Leuville-sur-Orge et les Joncs Marins	RER Brétigny	13 500
2	Villiers-sur-Orge et Villemoisson	RER Ste-Geneviève et Epinay	15 050
3	Plessis-Pâté	RER Brétigny	2 250
4	Villemoisson	La Ville du Bois (centre commercial)	600
Total			31 400

3.3. Tarification

- tarification applicable : francilienne
- conditions de perception des recettes directes perçues dans les véhicules : tickets.

3.4. Bilan économique prévisionnel

Le coût annuel du service est estimé à 251 000 € TTC.

Les coûts d'investissements nécessaires à l'installation d'une centrale de réservation s'élèvent à 15 000 € HT.

4. MODALITES D'EXPLOITATION

- type de contrat : forfait + intéressement au voyage
- modalités de prise en compte des risques sur les recettes, sur l'évolution des coûts
- modalités de paiement par la collectivité : mensuel

**Délibération n°2011/0934
Séance du 7 décembre 2011**



**DELEGATION DE COMPETENCE
A LA VILLE DE LIVRY-GARGAN
POUR L'ORGANISATION D'UNE DESSERTE DE NIVEAU LOCAL**

Service communal de Livry-Gargan « La navette »

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 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 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France ;
- VU** la délibération du conseil du STIF n° 2007/0048 du 14 février 2007 relative aux dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n°2011/0497 du Conseil du STIF en date du 1^{er} juin 2011 concernant l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n° 2011-04-38 du Conseil municipal de Livry-Gargan du 28 avril 2011 sur la demande de délégation de compétence au STIF pour l'exploitation d'un service communal ;
- VU** le rapport n° 2011/0934 ;
- VU** les avis de la commission de l'offre de transport du 1^{er} décembre 2011 et de la commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La Ville de Livry-Gargan reçoit délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile de France pour l'organisation et la mise en place d'une desserte de niveau local, de type service régulier local, telle que décrite ci-dessous :

- Service communal de déplacement urbain « la navette ».

ARTICLE 2 : Les voyageurs sont admis gratuitement à bord de cette navette.

ARTICLE 3 : La convention de délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile de France à la Ville de Livry-Gargan pour l'organisation et la mise en place d'une desserte de niveau local, telle que définie à l'article 1^{er} de la présente délibération, est approuvée.

ARTICLE 4 : La directrice générale est autorisée à signer la convention visée à l'article 3 de la présente délibération.

ARTICLE 5 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, et notamment de la mise à jour du plan régional des transports. La présente délibération sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jean-Paul Huchon', written over the printed name.

Convention de délégation de compétence en matière de services réguliers locaux

ENTRE :

- Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 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° 2011/0934 du 7 décembre 2011, ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- La Ville de Livry-Gargan, ayant son siège 3, place François Mitterrand, B.P. 56, 93891 Livry-Gargan Cedex, et représenté par son Maire Alain CALMAT, en vertu de la délibération n° 2011-04-38 du 28 avril 2011, 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 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 Conseil municipal de Livry-Gargan n° 2011-04-38 du 28 avril 2011 sur la demande de délégation de compétence au STIF pour l'exploitation d'un service communal ;

PREAMBULE

La présente convention s'inscrit dans le cadre de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, modifiée par la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, codifiée dans le code des transports.

Dans ce cadre les parties à la présente convention entendent organiser la délégation de compétence permise entre le STIF et l'Autorité Organisatrice de Proximité (AOP) par l'article L.1241-3 du code des transports et par le décret du 10 juin 2005.

En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Ile-de-France, le STIF peut organiser des services réguliers locaux.

Conformément à l'article 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.

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 réguliers locaux, 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 3 ans à compter de sa date de notification par le STIF.

Article 3 - Principes généraux

Article 3.1 - Principe d'exclusivité de l'AOP

Dans les limites fixées à la présente convention et, sauf dispositions législatives et réglementaires contraires, les compétences déléguées sont, pendant la durée de la présente convention, exclusivement exercées par l'AOP.

Article 3.2 - Principe de coopération et de transparence

Les parties mettent tout en œuvre pour assurer une coopération et une transparence permanente dans l'exécution de la présente convention.

L'AOP informe régulièrement le STIF des conditions d'exercice des compétences déléguées et le cas échéant des problèmes rencontrés à cette occasion. Elle produit chaque année avant le 1^{er} avril au STIF un rapport d'exercice des compétences déléguées conformément aux dispositions de l'Article 10.

Article 4 - Droits et obligations du STIF

Le STIF, en tant qu'autorité organisatrice, est garant de la politique régionale des transports et en assure la cohérence :

- Il 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 réguliers locaux figurant en Annexe I de la présente convention.
- Il contrôle ponctuellement les conditions d'exploitation des services.
- Il coordonne la modernisation du système de transport collectif francilien et garantit le caractère intermodal des systèmes.
- Il définit, assure ou fait assurer l'information multimodale.
- Il définit les principes de mise en œuvre de la loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux.
- Il définit et met en œuvre sa politique de communication.
- En contrepartie des compétences déléguées, le STIF :
 - participe au financement des services en fonction de critères d'éligibilité aux financements et de modalités définis au Titre II de la présente convention,
 - contrôle l'exécution de la présente convention ; en particulier évalue avec l'AOP les conditions de mise en œuvre ainsi que les conditions d'exécution des conventions passées avec le ou les exploitants de transport,
 - étudie toute demande de 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 régulier local décrit ci-dessous :

- Service communal de déplacement urbain « la navette »

Article 5.2 - Compétences déléguées

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

- La mise en service des services visés au 5.1 au 1^{er} janvier 2012.
- 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 télébilletiques aux évolutions des spécifications régionales.

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

- Informer le STIF de tout 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 8 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 service en régie,
- soit de confier par la signature d'une convention à durée déterminée l'exploitation du service 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 service et autorisant l'AOP à signer ladite convention,
 - La convention exécutoire signée des parties accompagnée de 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 service,
 - 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 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 de mise en service par la conclusion d'un avenant à la présente convention,
- 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.

Titre II - TARIFICATION ET FINANCEMENT DU SERVICE

Article 6 - Tarification applicable

La tarification applicable aux services visés à l'Article 5.1 est la gratuité.

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

Article 7 - Financement par l'AOP

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.

Titre III - INFORMATION ET CONTROLE

Article 8 - Suivi financier et rapport d'exercice des compétences déléguées

Le suivi financier a pour objet de contrôler l'évolution de la dépense de transport dans une approche globale du coût des services de transport collectif en Ile-de-France et dans l'éventualité d'un retour au STIF des compétences transférées au terme de la convention. L'AOP établit annuellement le rapport d'exercice des compétences déléguées comportant au minimum les éléments suivants :

- Analyse détaillée de l'usage du service : 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 chaque année aux services du STIF. Seront annexés à ce document le ou les rapports d'activité élaborés par le ou les exploitants.

Article 9 - Contrôle

Le STIF se réserve le droit de prendre toute disposition qu'il jugera nécessaire pour contrôler la bonne application de la présente convention et exiger de l'AOP qu'elle prenne toutes les mesures nécessaires pour que l'exploitant remédie aux éventuels manquements constatés lorsqu'ils relèvent de sa responsabilité.

L'AOP s'engage à prévoir dans sa convention avec l'exploitant des dispositions permettant les contrôles et audits.

Article 10 - Evaluation de la délégation de compétence

Une évaluation de la délégation de compétence sera, le cas échéant, effectuée à mi-parcours de la convention.

Titre IV - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 11 - Responsabilité

L'AOP exerce sa mission d'autorité organisatrice de proximité sous son entière responsabilité à l'exception des conséquences pouvant être générées par les décisions tarifaires ou les modifications du cahier des charges ayant des incidences financières sur les conventions d'exploitation passées par l'AOP.

Elle fait son affaire et supportera toutes les conséquences financières en cas de recours contentieux pouvant être engagés à l'occasion de l'exercice par elle des compétences qui lui sont confiées par le STIF dans le cadre de la présente convention.

Elle informe le STIF de toute action engagée à son encontre dans ce cadre.

Le STIF ne pourra, en aucun cas, ni pendant la durée de la présente convention, ni après son expiration, être mis en cause dans les litiges qui résulteraient de l'exercice par l'AOP des compétences qui lui sont déléguées.

Article 12 - 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 13 - Résiliation

Article 13.1 - 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 13.2 - 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 14 - 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 15 - Litiges

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention. Elles se réunissent dans un délai de 1 mois à compter de la réception d'un courrier adressé par la partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé de réception.

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

Fait à _____

Le _____

En double exemplaire,

Pour le STIF

La Directrice Générale

Pour l'AOP

Le Maire

ANNEXE I

PRESENTATION DU SERVICE REGULIER LOCAL DE LIVRY-GARGAN

1. ELEMENTS DE CONTEXTE

A compter du 1^{er} janvier 2012 la ville de Livry-Gargan, dans le cadre de sa délégation AOP accordée par le STIF, assurera le transport public de voyageurs sur le territoire de la commune par le biais de la navette municipale.

2. ORGANISATION DU TRANSPORT

2.1. Conditions générales d'exploitation

Le Garage municipal assurera à partir du 2 janvier 2012 la prestation « navette » en régie en remplacement de la prestation assurée par l'entreprise « les autobus du Fort ».

Pour réaliser cette prestation, seront utilisés deux cars :

- 1) Un car qui fonctionnera en début et fin de journée, là où la fréquentation est la plus importante,
- 2) Un car de plus petite capacité qui fonctionnera le reste du temps.

La ville dans le cadre de la régie municipale doit :

- fournir les biens nécessaires à l'exploitation,
- assurer le transport des voyageurs dans les meilleures conditions de sécurité, de régularité, de confort, de propreté et de rapidité,
- entretenir ou faire entretenir (pour le matériel en location) le matériel roulant de telle sorte que celui-ci soit constamment en parfait état de fonctionnement, de propreté et de confort,
- la régie informera périodiquement la collectivité des performances de la ligne,
- les agents en contact avec les voyageurs doivent avoir une tenue correcte et faire preuve de courtoisie.

En 2012 le grand car sera loué sur une période de 6 mois renouvelable en attente d'une acquisition, le petit car appartient à la Ville. Celui-ci sera remplacé à terme par un minibus urbain accès Handicapé type « City 21 ».

2.2. Description de la consistance et de la nature du service

Ce parcours aura la forme d'une boucle de 11 km afin de permettre de se rendre d'un bout à l'autre de la ville dans un temps d'environ ½ heure. Le temps total du parcours aller et retour est de 1 heure.

Le service fonctionnera du lundi au vendredi et ne fonctionnera pas le samedi, le dimanche, les jours fériés, les mois de juillet et d'août et pourra être allégé pendant les vacances scolaires (par exemple utiliser uniquement le minibus à la place du grand car).

Toutes les voies empruntées lors de ce parcours doivent permettre à un car de 12 m de circuler sans problème majeur.

Il y aura 8 rotations par jour du lundi au vendredi réparties tout au long de la journée de 7h30 à 17h42 :

- Les deux premières rotations seront effectuées par le grand car de 7h30 à 9h30.
- Les quatre rotations suivantes seront réalisées par le petit car de 10 h à 15 h 23 avec une interruption entre 12 h03 et 13h20.

- Les deux dernières rotations seront effectuées par le grand car de 15h42 à 17h42.

La définition des horaires de départ doit intégrer la recherche d'une optimisation du service pour les usagers.

2.3. Exécution du service

La régie est tenue de respecter :

- Points de départ et de terminus existants (hôtel de ville),
- Les lieux et établissements à desservir,
- La durée optimale de la rotation et du kilométrage optimal du parcours,
- Emprunter au minimum les voies déjà exploitées par des lignes de transports en commun.

CONTROLE DE L'EXECUTION DU SERVICE

Les contrôles d'exécution du service par la collectivité portent sur :

- l'état d'entretien du matériel roulant,
- l'état de propreté du matériel roulant,
- l'état et l'actualisation de l'information aux voyageurs,
- l'attitude du personnel vis à vis de la clientèle,
- la continuité du service en cas de défaillance d'un véhicule,
- la régularité de l'exploitation.

RESPONSABILITE - ASSURANCES

Une assurance doit être souscrite pour prendre en charge tous les litiges relatifs aux dommages qui pourraient survenir du fait du service.

Toutefois, conformément à la loi, il y a obligation de contracter une assurance illimitée du "risque tiers et voyageurs transportés" couvrant les responsabilités que la collectivité encoure du fait de l'exploitation du service.

2.4. Zone géographique desservie

Il est prévu un départ et une arrivée devant la mairie, comme la navette actuelle, ainsi que 20 arrêts répartis tout au long de la boucle, distribuant principalement les gares, les collèges, le centre commercial, le centre des impôts, etc.

ITINERAIRE

Le circuit doit permettre tous déplacements vers les principaux pôles attractifs de la ville (services administratifs, sociaux-culturels, commerces, complexes sportifs, groupes scolaires, établissements de soins, lieux de cultes, cimetières, ...).

En cas de modification de l'itinéraire (arrêts, parcours...etc.), le maître d'ouvrage se charge de toutes les démarches nécessaires auprès du STIF.

Outre cela et en tenant compte des exigences précisées à l'article 2.1, il relie la gare SNCF/T4 et doit compléter l'offre de déplacement par des correspondances avec des lignes d'autobus exploitées par TVS (54-08-Meaux), RATP (146, 147, 234, 334, 347, 547, V) et TRA (601, 605, 613, 623).

Les lieux et établissements à desservir sont situés :

GRAND CAR :

- Départ Hôtel de Ville Place François Mitterrand,

Points d'arrêt :

- Avenue du Président J.F. Kennedy
- Rue de Simiane
- Allée La Fontaine
- Allée Bayard
- Gare SNCF T4
- Boulevard Jean Moulin
- Lycée Henry Sellier
- Allée de l'Abbaye
- Avenue d'Orléans
- Boulevard Jean Jaurès
- Collèges
- Allée des Bosquets
- Allée de Pontoise
- Avenue Lucie Aubrac
- Rue du Docteur Roux
- Avenue de la Poudrerie
- Résidence Jean Monnet
- Allée Jean Coulon
- Centre des impôts
- Place de la Libération
- Terminus Hôtel de Ville

PETIT CAR

- Départ Hôtel de Ville Place François Mitterrand,

Points d'arrêt :

- Avenue du Président J.F. Kennedy
- Rue de Simiane,
- Allée La Fontaine
- Allée Bayard
- Gare SNCF T4
- Boulevard Jean Moulin
- Lycée Henry Sellier
- Allée de l'Abbaye
- Avenue d'Orléans
- Boulevard Jean Jaurès
- Collèges
- Allée des Bosquets
- Allée de Pontoise
- Avenue Lucie Aubrac
- Rue du Docteur Roux
- Avenue de la Poudrerie
- Résidence Jean Monnet
- Allée Jean Coulon
- Centre des impôts
- Place de la Libération
- Terminus Hôtel de Ville

La liste des voies empruntées par les lignes existantes RATP et TRA sont les suivantes :

- RN 3 : Avenues Aristide Briand, Consul Général Nordling, Maréchal Leclerc & Place de la Libération,
- RN 370 : Avenues Winston Churchill, J.F.Kennedy & Boulevard Jean Jaurès,

- RN 403 : Avenues Léon Blum & Camille Desmoulins,
- RD 116 : Avenues Albert Thomas, Benoît-Malon, Boulevard Roger Salengro & Marx Dormoy,
- RD 44 : Rue du Docteur Roux,
- RD 78 : Avenue Jules Guesde,
- Voies communales : Avenue de la Gare, Place Oissey Forfry, Avenue d'Alembert, avenue Montgolfier, Boulevard de la République, Chemin des Postes, Rue du Docteur Herpin, Rue de Vaujourns, Rue Philippe Lebon, Rue Marc Sangnier, Boulevard Robert Schuman, Avenue de la Poudrerie, Avenue Jean-Jacques Rousseau, Rue Eugène Massé, Allée Joseph Noize, Allée Stanislas Kubacki, Avenue Liégeard, Avenue César Collavéri, Avenue Vauban, Rue Jules Vallès & Rue Rabelais, Avenue Fernand Pelloutier, Boulevard Edouard Vaillant, Avenue Charles de Gaulle.

2.5. Ayants droit

La ligne est ouverte à tout public.

2.6. Matériel roulant

La régie municipale affecte l'exécution du service défini ci-dessus par deux véhicules de transport en commun, de préférence climatisés, dont un accessible aux personnes à mobilité réduite.

En outre, la régie dispose d'une réserve de matériel équivalent suffisante pour pallier dans les moindres délais les défaillances du véhicule en service, en cas d'immobilisation pour raisons de panne, accident, révisions, ...

L'habillage du véhicule est conforme à la charte graphique de la ville de Livry-Gargan.

3. QUALITE DE SERVICE

3.1. Information voyageurs

POINTS D'ARRETS

Les dispositifs d'arrêt existants pourront être remplacés. Ils sont, de fait, intégrés au domaine public communal.

Nota : Pour des motifs de concurrence sur les lignes exploitées par RATP et TRA, la ville ne peut pas implanter plus de deux points d'arrêt en commun.

AFFICHAGE DES ITINERAIRES ET HORAIRES

L'édition, la diffusion des horaires et tracé sont assurées par la ville, ainsi que l'affichage aux points d'arrêt et dans les véhicules.

De plus la régie municipale assure l'information, quelques jours avant, par voie d'affichage sur les dispositifs d'arrêt et dans le véhicule, de l'interruption du service le samedi, le dimanche, les jours fériés, les mois de juillet et d'août, les horaires spécifiques durant les vacances scolaires et en cas de travaux (modification du circuit et/ou changement d'arrêts).

DEPLIANT Horaire

La ville fournit des dépliants où figurent impérativement : le logo de la ville, le nom du service exploitant, le circuit avec ses arrêts, les horaires en cours.

PUBLICITE

La commune se réserve le droit de gérer elle-même toute publicité sur le matériel roulant aux emplacements réservés à cet effet et qui viendra minorer les coûts d'exploitation de la commune.

ADMISSION DES VOYAGEURS

Le service de transport dans le cadre de l'AOP est gratuit.

Constatation des infractions – Assermentation des agents

Les agents du prestataire sont habilités à veiller au bon ordre dans les véhicules et installations, ainsi qu'à l'application des règlements.

La ville doit également faire assermenter les agents qui sont chargés, conformément aux prescriptions de l'article R. 130-4 du code de la route, de constater les contraventions aux dispositions concernant l'arrêt et le stationnement qui affectent la circulation, l'arrêt ou le stationnement de ses propres véhicules.

3.2. Continuité du service et exigences de qualité

PERSONNEL

Toute absence ou défaillance du personnel de conduite affectée sur le service urbain sera palliée, dans le respect du code du travail.

PENALITES

Les cas de force majeure de même que les problèmes d'exploitation imputables à des conflits sociaux, ou à des travaux entraînant des difficultés d'exploitation, les conditions météorologiques difficiles, ne peuvent donner lieu à aucune pénalité.

INTEGRATION DU SERVICE URBAIN AU SEIN DU RESEAU RATP ET TRA

En cas de restructuration des lignes RATP et TRA dans le périmètre d'activités du réseau urbain, il est convenu que ce dernier ne saurait être un obstacle à l'évolution de lignes à caractère intercommunal, intégrées dans un ensemble « réseau » ; les parties étudieront ensemble, les modifications et les évolutions à apporter pour que les 2 réseaux conservent leur caractère de complémentarité.

4. ECONOMIE GLOBALE DU SERVICE

4.1. Estimation du trafic

Les prévisions de trafic sont de l'ordre de 300 à 500 voyageurs du lundi au vendredi.

Kilométrage effectué :

Lundi à vendredi : 88 Km par jour (hormis kilométrage de remisage).

Soit par semaine type : environ 440 km (hormis kilométrage de remisage).

4.2. Bilan économique prévisionnel

La régie doit communiquer annuellement au plus tard 1 mois après la clôture d'un exercice calendaire le coût du service pour l'ensemble de la ligne.

Délibération n° 2011/0924

Séance du 7 décembre 2011

**MISE EN PLACE DE TRAINS LONGS LE WEEK-END
POUR LES LIGNES B ET D DU RER**



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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France,
- VU** le contrat du 21 février 2008 conclu entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la RATP, notamment son annexe A2 (service de référence)
- VU** le rapport n °2011/0924 ;
- VU** l'avis de la commission de l'offre de Transport du 1^{er} décembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Le nombre de caisse*km supplémentaires annuelles correspondant à la mise en place de trains longs le week-end pour les lignes B et D du RER est de 2,16 millions pour le RER B et de 0,39 millions pour le RER D.

ARTICLE 2 : En année pleine, les coûts d'exploitation supplémentaires à la charge du STIF s'élèvent à s'élèvent à :

- 1,808 M€ HT 2007 pour le RER B ;
- 0,345 M€ HT 2007 pour le RER D.

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JP Huchon', written over the printed name.



MODALITES DE LA CONCERTATION PREALABLE
AU PROJET DE SERVICE DES NAVETTES FLUVIALES DE TRANSPORT
REGULIER DE PERSONNES SUR LE BIEF PARISIEN DE LA SEINE

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

VU le Code Général des Collectivités Territoriales,

VU le Code de l'urbanisme et notamment ses articles L 300-2 et R 300-1,

VU le Code des transports et notamment son article L 1231-2,

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

VU les courriers en date du 7 octobre 2011 présentant les modalités de la concertation envisagée et adressé aux communes de Suresnes, Vitry-sur-Seine, Saint Cloud, Issy-les-Moulineaux, Ivry-sur-Seine, Alfortville, Sèvres, Meudon, Maisons-Alfort, Charenton-le-Pont, Paris et Boulogne Billancourt et à l'établissement public de coopération intercommunale Grand Paris Seine Ouest,

VU le rapport n° 2011/0925 ;

VU les avis de la commission de l'offre de transport et de la commission de la démocratisation du 1^{er} décembre 2011 ;

CONSIDERANT les avis des communes sur les modalités ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

Article 1 : Les modalités de la concertation avec les habitants, riverains, usagers, associations locales et autres personnes concernées, d'une durée minimum de quatre semaines, comprendront notamment :

- Des affiches et dépliants d'information présentant les enjeux, les objectifs et les principales caractéristiques du projet ;
- Un espace internet dédié à la concertation sur ce projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation (documents d'information, compte rendu de réunion...) et le dépôt d'observations ou de suggestions du public ;
- Des registres dans les mairies des communes concernées par le projet, permettant au public de consigner ses suggestions ou ses observations ;

Article 2 : La directrice générale est autorisée à prendre toute décision et à signer tout acte permettant la concrétisation du projet.

Article 3 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs de Syndicat des Transports d'Ile-de-France, par l'adoption de tout acte nécessaire à la mise en œuvre des procédures de concertation.

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

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jean-Paul HUCHON'.

**Délibération n° 2011/0926
Séance du 7 Décembre 2011**

**EXPLOITATION DES DEUX LIGNES REGULIERES EXPRESSES
EMPRUNTANT L'AUTOROUTE A 14
AVENANT DE PROLONGATION**



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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code Général des Collectivités Territoriales, et notamment ses articles L. 1411-1 et suivants et R. 1411-1 et suivants ;
- VU** la délibération du conseil en date du 7 juillet 2010 décidant du principe d'une gestion déléguée à un tiers de l'exploitation de deux lignes régulières express empruntant l'autoroute A14 ;
- VU** les avis d'appel à la concurrence publiés en exécution de cette délibération ;
- VU** les procès verbaux de la Commission de délégation de service public en date des 22 novembre 2010, 20 juin 2011 et 14 septembre 2011 ;
- VU** le Rapport présentant les motifs du choix du candidat et l'économie générale du contrat en date du 21 novembre 2011 ;
- VU** le courrier d'envoi aux membres du conseil de l'ensemble des documents afférents à ce dossier en date du 21 novembre 2011 ;
- VU** les avis de la commission de l'offre de transport du 1^{er} décembre 2011 et de la commission économique et tarifaire du 2 décembre 2011 ;
- VU** le rapport n° 2011/0926 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : d'approuver le choix de la Société CTVMI, Groupe RATP DEV comme délégataire de service public pour l'exploitation de deux lignes régulières express empruntant l'autoroute A14 ;

ARTICLE 2 : d'approuver le contrat de délégation de service public joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 3 : d'inviter la Directrice Générale à effectuer toutes les formalités de publicité, de transmission et de notification requises pour l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du STIF.

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.



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



**DELEGATION DE SERVICE PUBLIC POUR
L'EXPLOITATION DE DEUX LIGNES EXPRESS REGULIERES
ROUTIERES EMPRUNTANT L'AUTOROUTE A14**

Le présent contrat est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 9 février 2011..

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

Compagnie des Transports de Voyageurs du Mantois Interurbain, Société par Action Simplifiée au capital de 3 300 000 €, inscrite au RCS de Versailles n° B 438 472 185 dont le siège est situé 2 rue Sainte Claire Deville 78200 Mantes-la-Jolie représentée par son Président, Monsieur Daniel Maison.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

TITRE I - SOMMAIRE

TITRE I - SOMMAIRE	3
TITRE II - DISPOSITIONS GENERALES.....	6
Article 1 - Objet et Champ d'application	7
Article 2 - Durée	8
Article 3 - Droits et obligations des Parties	8
Article 4 - Cession des droits, intuitu personae	10
Article 5 - Contrats de travaux, de fournitures ou de services avec les tiers.....	10
Article 6 - Société dédiée	11
Article 7 - Respect de la réglementation générale.....	11
Article 8 - Portée des présentes	12
TITRE III - LE SERVICE DE REFERENCE.....	13
CHAPITRE I - L'OFFRE DE REFERENCE	14
Article 9 - Description de l'offre de référence	14
Article 10 - Programmation de l'offre de référence	15
Article 11 - Modification de l'offre de référence	15
CHAPITRE II - LES OBLIGATIONS DE QUALITE DE SERVICE ASSOCIEES A L'EXECUTION DE L'OFFRE DE REFERENCE.....	16
Article 12 - Régularité	16
Article 13 - Pôles d'échanges et gares routières	17
Article 14 - Accessibilité aux personnes à mobilité réduite	18
Article 15 - Information des voyageurs	19
Article 16 - Lutte contre la fraude	21
CHAPITRE III - Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité.....	22
Article 17 - Equipement et suivi des véhicules	22
Article 18 - Attitude commerciale de l'Entreprise et de ses personnels	22
TITRE IV - TARIFICATION ET DISTRIBUTION DES PRODUITS TARIFAIRES.....	25
Article 19 - Tarification et contrôle des titres de transport	25
Article 20 - Dispositions tarifaires.....	25
Article 21 - Remontées des données de validation des titres.....	27
Article 22 - Gestion communautaire	29
TITRE V - REALISATION DU SERVICE DE REFERENCE.....	30
CHAPITRE I - REALISATION DE L'OFFRE DE REFERENCE	30
Article 23 - Continuité du service	30
Article 24 - Information du STIF sur les perturbations significatives.....	30
Article 25 - Mesure de réalisation de l'offre de référence	30
Article 26 - Pénalités pour non réalisation de l'offre de référence (hors grève)	31
Article 27 - Engagement de service et d'information par l'Entreprise en cas de grève	31
CHAPITRE II - QUALITE DE SERVICE	33
Article 28 - Principe généraux.....	33
Article 29 - Thèmes prioritaires de la qualité de service	33

Article 30 - Critères d'appréciation de la qualité de service (indicateurs)	33
Article 31 - Modalités de mesures	33
Article 32 - Niveau de service et intéressement	34
CHAPITRE III - COMMUNICATION	35
Article 33 - Principes de gouvernance des actions de communication	35
Article 34 - Identité du STIF et cohérence interrégionale.....	37
Article 35 - Diffusion par le réseau de l'Entreprise	39

TITRE VI - MOYENS MATERIELS ET HUMAINS NECESSAIRES A L'EXPLOITATION..... 40

CHAPITRE I - REGIME DES BIENS.....	40
Article 36 - Biens mis à disposition de l'Entreprise.....	40
Article 37 - Biens propres.....	41
Article 38 - Biens de reprise	41
Article 39 - Biens de retour	41
CHAPITRE II - OBLIGATIONS RELATIVES AUX BIENS.....	41
Article 40 - Entretien et maintenance	41
Article 41 - Renouvellement et rénovation.....	42
Article 42 - Matériel roulant.....	43
CHAPITRE III - PROGRAMMATION ET SUIVI DES INVESTISSEMENTS REALISES PAR L'ENTREPRISE.....	44
Article 43 - Principes généraux	44
Article 44 - Programmation des investissements	45
Article 45 - Réalisation du programme d'investissements - Conditions de réalisation du P145	
Article 46 - Réalisation du programme d'investissements – suivi de la réalisation.....	47
Article 47 - Information en cas de modification du programme d'investissement.....	47
CHAPITRE IV - REGIME SOCIAL.....	48
Article 48 - Généralités	48
Article 49 - Qualification et formation du personnel	48

TITRE VII - REGIME FINANCIER 49

CHAPITRE I - LA REMUNERATION	49
Article 50 - Principes généraux relatifs à la rémunération.....	49
Article 51 - Les recettes de trafic.	50
Article 52 - Les recettes annexes	53
Article 53 - Les contributions du STIF	53
CHAPITRE II - RECETTES DIRECTES	55
Article 54 - Recettes directes au titre des forfaits Imagine'R.....	55
Article 55 - Recettes directes au titre du ticket t+	55
CHAPITRE III - INTERESSEMENT A LA VENTE.....	56
Article 56 - Intéressement à la vente de la carte Imagine'R.....	56
CHAPITRE IV - LES ADAPTATIONS DE LA REMUNERATION LIEES A L'EXECUTION DU SERVICE DE REFERENCE	56
Article 57 - Principe général	56
Article 58 - Ajustement des objectifs de recettes.....	56
Article 59 - Ajustement des contributions.....	56
Article 60 - Mesures tarifaires.....	57
CHAPITRE V - INCITATIONS FINANCIERES EN TERMES D'OFFRE REALISEE ET DE QUALITE DE SERVICE	58
Article 61 - Incitation financière à la qualité de service.	58

CHAPITRE VI - MODALITES DE FACTURATION ET DE REGLEMENT	61
Article 62 - Règlement des acomptes mensuels.	61
Article 63 - Facturation annuelle	62
CHAPITRE VII - FISCALITE	64
Article 64 - Fiscalité	64
TITRE VIII - MODALITES D'EXECUTION DU CONTRAT	66
CHAPITRE I - INFORMATION, SUIVI ET CONTROLE	66
Article 65 - Informations sur l'exécution du contrat	66
Article 66 - Comité de suivi	69
Article 67 - Contrôle de l'exécution du contrat	69
CHAPITRE II - VIE DU CONTRAT.....	71
Article 68 - Responsabilité.....	71
Article 69 - Assurances	71
Article 70 - Garantie.....	72
CHAPITRE III - SANCTIONS – FIN DE LA CONVENTION - INDEMNITES	74
Article 71 - Sanctions Pécuniaires	74
Article 72 - Sanctions coercitives	74
Article 73 - Sanction résolutoire.....	75
Article 74 - Résiliation	75
Article 75 - Sort des biens en fin de convention	75
Article 76 - Continuité du service en fin de contrat	79
Article 77 - Reprise des autres contrats et engagements de l'entreprise.....	79
Article 78 - Engagements financiers à la fin du contrat	80
CHAPITRE IV - DISPOSITIONS DIVERSES	81
Article 79 - Révision et sauvegarde.	81
Article 80 - Recours à la procédure d'avenant.....	81
Article 81 - Procédure de conciliation.....	82
Article 82 - Redressement, liquidation judiciaire et contrôle fiscal.....	82
Article 83 - Jugement des contestations.....	82
Article 84 - Election de domicile.	82
Article 85 - Non validité partielle.....	82
TABLE DES ANNEXES	84

TITRE II - DISPOSITIONS GENERALES

Exposé préalable

➤ La création de deux lignes régulières Express en 2003

La création, puis le succès de la ligne Mantes-la Défense directe par autocar empruntant l'autoroute A 14, a suscité des demandes de plusieurs collectivités des Yvelines auprès du STIF pour mettre en place des liaisons identiques pour desservir leurs populations.

Après avoir mené des études relatives aux flux de déplacements et des liaisons à créer qui en découlent, le STIF a considéré que les communes des Mureaux, de Verneuil-Vernouillet et d'Orgeval présentaient un réel potentiel pour la création de dessertes nouvelles.

Lors de sa séance du 7 novembre 2003, le conseil d'administration du STIF a ainsi autorisé le Directeur Général à lancer une consultation pour désigner le(s) exploitant(s) des deux nouvelles lignes régulières Express, dérogeant ainsi au système de l'autorisation unilatérale issue du Décret n° 49-1473 du 14 novembre 1949, permettant de désigner les exploitants de services routiers réguliers.

➤ La mise en place d'une procédure *ad hoc*

Afin de répondre aux exigences fixées par le conseil d'administration du 7 novembre 2003, et compte tenu du régime spécifique de dévolution du service de transport en commun en Ile-de-France¹, le STIF a suivi une procédure de consultation *ad hoc* s'appuyant sur les dispositions du Décret n° 49-1473 du 14 novembre 1949 et l'article 6 bis du Décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 et respectant le principe d'égalité de traitement des candidats.

Au terme de cette procédure, le conseil d'administration du STIF a décidé, lors de sa séance du 8 avril 2005, d'entamer les négociations avec la Compagnie des Transports Collectifs de l'Ouest Parisien (ci après « CTCOP ») sur chacune des deux lignes pour l'élaboration des contrats. Deux contrats ont donc été signés le 27 mai 2005, pour une période de cinq ans, confiant l'exploitation des deux lignes régulières Express à la CTCOP. Ils sont arrivés à échéance le 16 octobre 2010.

La loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et la régulation du transport ferroviaire (ci-après « Loi ORTF ») impacte directement le renouvellement des contrats relatifs à l'exploitation des deux lignes Express.

En effet, la Loi ORTF fait entrer dans le droit commun la dévolution des nouveaux services de transports en Ile-de-France créés après le 3 décembre 2009.

Certes, les services en question ont été créés avant le 3 décembre 2009, mais ils ont été confiés après une procédure de mise en concurrence *ad hoc*.

A l'échéance de cette durée, le STIF est donc tenu de remettre en concurrence les conventions attribuées en 2005, dans le respect des articles L. 1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales (codifiant les Articles 38 et suivants de la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 dite loi Sapin) et ses décrets n° 93-471 du 24 mars 1993 et n° 93-1190 du 21 octobre 1993, ainsi qu'à l'Article 11 de la loi n° 91-3 du 3 janvier 1991 et son décret d'application n° 92-311 du 31 mars 1992.

Lors de sa séance du 7 juillet 2010, le Conseil du STIF s'est prononcé sur le principe d'une gestion déléguée à un tiers de l'exploitation des deux lignes régulières Express empruntant

¹ CE, Avis n° 356 931, 9 mars 1995.

l'autoroute A14 et a autorisé Madame la Directrice Générale à lancer l'avis d'appel public à la concurrence en vue de recueillir des candidatures.

Une publicité a ensuite été envoyée au niveau national avec une date limite de remise des candidatures fixée au 15 octobre 2010, 12h.

Le 22 novembre 2010, la Commission de Délégation de Service Public a dressé la liste des candidats admis à recevoir le dossier de consultation comprenant d'une part le document définissant les caractéristiques quantitatives et qualitatives des prestations demandées (Cahier des charges) et d'autre part le règlement de consultation précisant les délais et les modalités de présentation des offres). Cette liste a été dressée après l'examen, par la CDSP, de leur garanties professionnelles et financières, de leur respect de l'obligation d'emploi de travailleurs handicapés prévue à l'article L. 323-1 du Code du Travail et de leur aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public.

Les offres formulées par les candidats retenus serviront de base à une négociation directe engagée entre le STIF et eux.

Conformément à l'Article L. 1411.5 du Code Général des Collectivités Territoriales, « *au vue de l'avis de la Commission, l'autorité habilitée à signer la convention engage librement toutes discussions utiles avec une ou des entreprises ayant présenté une offre. Elle saisit l'assemblée délibérante du choix de l'entreprise auquel elle a procédé. Elle lui transmet le rapport de la commission présentant notamment la liste des entreprises admises à présenter une offre et l'analyse des propositions de celles-ci ainsi que les motifs du choix de la candidate et l'économie générale du contrat*».

Article 1 - Objet et Champ d'application

Article 1-1 - Objet du contrat

Par le présent contrat, le STIF délègue à l'Entreprise le soin exclusif d'assurer l'exploitation de deux lignes Express empruntant l'Autoroute A 14 :

- La Ligne « Les Mureaux – La Défense » ;
- La ligne « Verneuil/Vernouillet – Orgeval – La Défense ».

Le présent contrat définit les modalités précises de fonctionnement des relations entre le STIF et l'Entreprise en ce qui concerne notamment :

- la consistance et les engagements de réalisation du service public régulier de voyageurs, appelé dans les articles suivants « service de référence », qui est défini au TITRE III - ;
- les obligations associées à « l'offre de référence » en matière de qualité de service, de tarification, de distribution des titres et de lutte contre la fraude, telles que définies dans les TITRE III -CHAPITRE II - et du Titre II - ;
- la mesure de la réalisation de « l'offre de référence » et des obligations associées, dans les conditions prévues au TITRE V -CHAPITRE II - du Titre III - ;
- le régime et les obligations relatives aux biens ainsi que les principes de programmation et de réalisation des
- investissements, qui sont définis au TITRE VI - ;
- la rémunération du service, dans les conditions prévues au TITRE VII -CHAPITRE I - ;

- les modalités spécifiques de fonctionnement de la relation contractuelle entre le STIF et l'Entreprise en termes d'information, de suivi, de contrôle, de révision et de fin de contrat (TITRE VIII -).

L'Entreprise exploite le service à ses risques et périls dans les conditions définies par le présent contrat et sous le contrôle du STIF. D'une manière générale, il fait son affaire personnelle de l'ensemble des risques et des litiges directement ou indirectement liés à la gestion du service.

Article 1-2 - Champ d'application

En application de l'article Ier paragraphe II de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 codifié aux articles L. 1241-1 et suivants du Code des Transports, le présent contrat fixe la consistance générale et les modalités de fonctionnement et de financement des services réguliers de transports de voyageurs. Ces services sont décrits au TITRE III - du présent contrat et constituent le « service de référence ».

Article 2 - Durée

Le contrat de délégation de service public prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

L'exploitation effective du service interviendra le 1^{er} janvier 2012 et prendra fin le 31 décembre 2016, ladite convention ne prenant fin qu'une fois les obligations contractuelles de l'Entreprise entièrement remplies.

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

Article 3 - Droits et obligations des Parties

Article 3-1 - Le STIF

Conformément à l'article Ier paragraphe II de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 codifié aux articles L. 1241-1 et suivants du Code des Transports, le STIF est chargé de l'organisation des transports publics de personnes en Ile de France.

A ce titre, en tant qu'Autorité organisatrice des transports de voyageurs en Ile-de-France, le STIF :

- fixe les relations à desservir ;
- désigne les exploitants et conclut avec eux des contrats de service public ;
- définit les modes d'exécution des services et les conditions générales d'exploitation ;
- définit l'offre de transport et le niveau de la qualité de service ;
- définit la politique tarifaire, décide la création des titres de transports et fixe les tarifs, compétence qui n'est pas susceptible d'être déléguée ;
- contrôle l'exécution du service de référence ;
- coordonne la modernisation du système de transport collectif francilien, en définissant les schémas de principe des grands investissements publics et en approuvant les avant-projets correspondant des maîtres d'ouvrages concernés ; Le STIF peut dans ce cas assurer la maîtrise d'ouvrage ;
- définit les principes de mise en œuvre de la loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux ;

- définit et met en œuvre, en lien avec la ou les collectivités concernées le cas échéant, la politique de communication, hormis celles des entreprises de transports ;
- définit l'habillage des véhicules intérieur et extérieur ;
- définit, assure ou fait assurer l'information multimodale ;
- a accès, sans délai, à tous les équipements et documents lui permettant d'apprécier le respect par l'entreprise des règles de sécurité applicables au transport public de voyageur ;
- garantit le caractère intermodal des systèmes.

Article 3-2 - L'Entreprise

1. Obligations générales

L'Entreprise exploite le service public de transport régulier routier de voyageurs que constituent les deux lignes Express empruntant l'Autoroute A14. De ce fait, elle est soumise légalement et contractuellement, à des obligations de service public au sens du droit communautaire et du droit national, et notamment à l'obligation :

- d'entretenir et d'exploiter, notions entendues comme l'obligation pour l'Entreprise de prendre, pour les lignes et installations dont l'exploitation lui a été confiée, toutes les mesures en vue de garantir un service de transport répondant à des normes de continuité, de régularité, de fréquence, d'amplitude, de sécurité et de qualité ;
- de transporter, s'analysant comme l'obligation pour l'Entreprise d'accepter et d'effectuer tout transport de voyageurs à des tarifs publics et conditions de transport déterminées par le STIF ;
- d'appliquer la tarification, considérée comme l'obligation pour l'Entreprise de vendre et d'accepter les produits tarifaires selon les conditions générales de vente et d'utilisation décidées par le STIF ;
- de participer à des systèmes intégrés en matière d'information, de délivrance des titres de transport, d'horaires et d'utilisation des points de correspondance ;
- de contribuer à la sécurité et sûreté des voyageurs.

2. Missions de l'Entreprise

Dans le cadre de ces obligations, l'Entreprise :

- assure le service de référence dans le respect des règles de sécurité qui s'imposent à elle en tant que transporteur de voyageurs ;
- assure la fourniture, l'entretien, la maintenance et le renouvellement des matériels, installations et équipements nécessaires à l'exécution du service ;
- contribue à la promotion du service (marketing et développement) en lien avec le STIF ;
- propose les adaptations de l'offre qui lui paraissent nécessaire compte tenu de sa connaissance des besoins de la clientèle ;
- met à disposition les informations dont elle dispose pour assurer le fonctionnement du dispositif d'information communautaire assuré par le STIF ;

- assure une information globale auprès de la clientèle et assure les relations avec les voyageurs ;
- contribue à la mise en œuvre de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux ;
- respecte les spécifications définies par le STIF en matière d'interopérabilité des systèmes et des réseaux et met en œuvre, en collaboration avec le STIF et les autres transporteurs, les moyens adéquats pour l'assurer ;
- informe le STIF sur l'exécution du service public et du présent contrat, notamment au moyen du rapport annuel ;
- réalise le programme d'investissement défini dans le présent contrat
- exerce une mission générale de conseil auprès du STIF et, à ce titre, est force de proposition tant en ce qui concerne la qualité, la modernisation des réseaux et leur interopérabilité, que le développement de l'offre et la coordination avec les autres transporteurs et autres services de transport en Ile-de-France.

Sous réserve du respect des règles fixées par le présent contrat, l'Entreprise dispose de tous pouvoirs en ce qui concerne le choix et l'organisation des moyens nécessaires à l'accomplissement de ses missions.

Le personnel de l'exploitation dépend de l'Entreprise qui exécute, conformément aux lois, règlements et conventions, toutes les opérations d'embauche et, éventuellement, de mutation et de licenciement.

L'Entreprise fixe les rémunérations et avantages du personnel, conformément aux usages de la profession, ainsi qu'aux dispositions de la convention collective applicable.

Article 4 - Cession des droits, intuitu personae

Le présent contrat est conclu en considération des qualités, compétences et capacités de l'Entreprise.

En conséquence et sous réserve des lois et règlements en vigueur, la cession partielle ou totale du présent contrat ne pourra intervenir sans autorisation préalable du STIF. En cas de refus de la cession, la décision du STIF doit être motivée.

Ne sont pas assimilées à une cession les donations ou successions entre personnes physiques, dans la mesure où ces opérations n'aboutissent pas à la création de sociétés nouvelles.

De même, sauf exception figurée à l'alinéa suivant, l'Entreprise est tenue d'assurer personnellement l'exécution du service qui lui est confié. Tout projet de cession de la présente convention par l'Entreprise ouvre droit pour le STIF à obtenir toutes les informations nécessaires sur les garanties techniques, financières et de tous ordres qui s'appliqueraient à la continuation de l'exécution de la présente convention par suite de la nouvelle situation.

Article 5 - Contrats de travaux, de fournitures ou de services avec les tiers

L'Entreprise est responsable de la gestion des approvisionnements, en conformité aux lois et aux règlements en vigueur.

Tous les contrats passés par l'Entreprise avec des tiers ne peuvent avoir une échéance postérieure à la date de fin du présent contrat, sauf accord du STIF. Dans ce dernier cas, ces contrats devront comporter une clause réservant expressément au STIF la faculté de se substituer à l'Entreprise à la fin du présent contrat, afin d'assurer la continuité du service.

L'Entreprise prend toutes précautions utiles dans la conclusion de ses contrats de travaux, de services et de fournitures pour garantir la continuité du service et le meilleur rapport qualité-prix de ces prestations.

L'Entreprise informe le STIF, dans le cadre du rapport annuel prévu à l'article 65-3 de l'ensemble des contrats de prestations conclus avec les entreprises tierces.

Article 6 - Société dédiée

Pour faciliter le contrôle des engagements pris, l'Entreprise s'engage à exploiter dans le cadre d'une société ad hoc, dont l'objet social est dédié à l'activité objet de la présente convention de délégation de service public.

Ainsi à la société signataire du présent contrat se substitue, après immatriculation, et avec l'accord préalable du STIF, une société dédiée dont l'objet social est réservé à l'exécution du présent contrat.

La création de la société dédiée doit respecter les conditions prévues au présent article sous peine d'entraîner la résiliation de la présente convention pour faute de l'Entreprise.

Cette substitution doit intervenir dans un délai de deux (2) mois suivants la notification du contrat à l'Entreprise.

Dès l'achèvement des formalités de constitution et d'enregistrement, (au plus tard dans les quinze jours suivant son inscription au Registre du Commerce et des Sociétés), la société ainsi créée informe officiellement le STIF de son existence.

L'Entreprise doit alors indiquer la forme juridique de la Société : un extrait K Bis, les statuts ainsi qu'une fiche descriptive reprenant les principales informations financières concernant la société. Ces documents devront être transmis au STIF dans les quinze jours suivant l'inscription au registre du Commerce et des Sociétés.

Article 7 - Respect de la réglementation générale

L'Entreprise devra pouvoir justifier à tout moment de ses obligations légales et pourra être amenée à fournir, à la demande du STIF, des justificatifs en la matière (inscription au registre des transports, attestation de capacité financière, attestation de capacité professionnelle...).

En tout état de cause, ces justificatifs devront être fournis dès le début de l'exploitation puis annexés au rapport annuel défini à l'article 65-3.

L'Entreprise est tenue de se conformer à la législation en vigueur concernant le transport routier de personnes.

Il s'engage notamment au respect :

- de la législation sociale applicable au transport et en particulier à la déclaration intégrale à l'URSSAF des heures effectuées ;
- de la convention collective à laquelle il adhère ;
- de la législation fiscale applicable au transport public de voyageurs.

Tout manquement au respect de la réglementation en vigueur peut donner lieu à une résiliation de plein droit, sans aucune indemnité, du présent contrat dans les conditions prévues à l'article 74.

Article 8 - Portée des présentes

Les présentes expriment l'intégralité des droits et obligations des parties relativement à leur objet.

Elles ne peuvent être modifiées que par voie d'avenant écrit et signé par les personnes expressément habilitées à cet effet par chacune des parties.

Elles comportent toutes les suites naturelles et nécessaires que commande l'exécution loyale et de bonne foi du contrat.

Article 8-1 - Documents contractuels

Les documents contractuels sont :

- le présent contrat,
- les annexes au présent contrat,
- les documents joints aux annexes au présent contrat.

En cas de contradiction entre leurs stipulations, le présent contrat prime sur ses annexes, qui ont-elles-mêmes une valeur juridique supérieure aux documents qui y sont joints le cas échéant.

Article 8-2 - Annexes et autres documents joints

Les Annexes du présent contrat sont listées en Table des Annexes.

TITRE III - LE SERVICE DE REFERENCE

Le service de référence dont l'exécution est confiée à l'Entreprise par le présent contrat, est constitué de l'offre de référence, ainsi que des obligations associées en matière de qualité de service, de tarification, de distribution des titres et de contrôle.

L'exécution de l'offre de référence est assortie d'un système de mesure de l'engagement de production kilométrique décrit au TITRE V -CHAPITRE I -.

L'offre de référence peut être modifiée en cours d'exécution du présent contrat, selon les dispositions prévues à l'Article 11 -.

Les obligations de qualité de service associées à l'exécution de l'offre de référence concernent :

- la régularité des services ;
- l'accessibilité des services aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) ;
- l'accueil et la gestion des lieux associés au transport (gares, stations, gares routières et points d'arrêt), lorsque l'entreprise en a la gestion ;
- la sûreté des voyageurs ;
- l'information des voyageurs ;
- le traitement des réclamations-voyageurs.

Le système de mesure de la qualité de service est décrit au TITRE V -CHAPITRE II - et au du Titre III, celui des incitations financières associées à l'Article 32 -.

Les obligations associées à l'exécution de l'offre de référence en matière de tarification, de distribution des titres, et de lutte contre la fraude sont décrites dans le TITRE IV -.

Chacune de ces obligations fait l'objet :

- d'engagements de l'Entreprise, le plus souvent quantifiables et mesurables ;
- d'indicateurs mesurant les résultats obtenus, auxquels peuvent être associées des incitations financières de type bonus-malus ;
- d'un droit de contrôle et d'audit du STIF sur la mesure des engagements ;
- d'une obligation de compte-rendu sur l'exécution du contrat (information).

CHAPITRE I - L'OFFRE DE REFERENCE

Le présent chapitre a pour objet de décrire l'offre de référence, ainsi que les principes encadrant sa modification en cours de contrat.

Article 9 - Description de l'offre de référence

L'offre de référence décrite en Annexe A.3 est donnée ligne par ligne. L'annexe précitée comporte les éléments suivants :

- Les caractéristiques physiques et spatiales de la ligne :
 - Le schéma de ligne, document visant à informer les voyageurs avec le nom des points d'arrêts,
 - La longueur de la ligne,
- Les caractéristiques du matériel roulant
 - Le type de matériel
 - Le nombre de bus maximum en lignes hors réserve

- L'offre théorique

L'offre des lignes régulières est organisée en fonction de périodes de base : plein trafic, petites vacances scolaires, juillet, août.

L'offre théorique est décrite ligne par ligne pour chacune des périodes de base, à l'aide des informations suivantes :

- Le calendrier d'application de ces journées types ;
- Les KCC (kilomètres commerciaux contractuels), les KT (km totaux) annuels, y compris les adaptations ponctuelles périodiques programmées ;
- Les KCC de chaque journée type de chacune des périodes de base.

Pour chacune des journées types, pour chacune des périodes types de Tableau de Marche, sont précisés par ligne :

- Le n° de sous-ligne ;
- la longueur de la sous-ligne ;
- le nombre de courses par tranche horaire en distinguant l'aller et le retour.

Les éléments précités sont fournis selon le format de Tableau de Marche fourni en Annexe A.3 qui sera une extraction de la requête.

L'actualisation de l'Annexe A.3 soit le service de référence au 1^{er} janvier de l'année, est communiquée au plus tard le 28 février de chaque année.

- Variante

L'offre de la ligne 244 244 003 (Verneuil Vernouillet – Orgeval – La Défense) est complétée par une offre de service en heures creuses.

L'exploitant et le STIF décideront du calendrier de mise en place de cette offre.

Cette variante est mise en œuvre à tout moment par le STIF, en fonction des besoins.

Article 10 - Programmation de l'offre de référence

Les modifications d'offre envisagées au cours de l'exécution du contrat font l'objet d'une programmation annuelle, examinée par le comité de suivi du contrat dont les conditions de fonctionnement sont définies à l'Article 66-1 -.

Article 11 - Modification de l'offre de référence

Par modification de l'offre de référence, on entend les adaptations à la hausse et à la baisse par rapport à l'offre de référence au 1^{er} janvier de l'année en cours définie à l'Article 9 - et qui font l'objet d'une validation préalable et écrite du STIF.

Les modifications temporaires recouvrent le cas de travaux de voirie et perturbant de façon significative l'exploitation normale du service : déviation, ou exploitation en mode dégradé.

Les événements exceptionnels peuvent nécessiter des renforts d'offre ponctuels, afin de pouvoir assurer l'amplitude et la fréquence souhaitées à l'occasion de manifestation particulière pour chacune des lignes.

1. Modifications temporaires sans incidence financière

En instantané, le cumul de ces modifications temporaires ne peut conduire à une variation de plus de 2% de l'offre de référence.

L'entreprise est toutefois tenue de déclarer l'offre non réalisée dans le cadre du dispositif prévu à l'Article 25 -.

2. Modifications temporaires avec incidence financière

Le demandeur assure la charge financière du renfort de l'offre de référence (amplitude, fréquence) qu'il sollicite. L'Entreprise adresse préalablement à la mise en place, un courrier d'information au STIF.

Article 11-2 - Les modifications pérennes de l'offre de référence

Les adaptations de l'offre en cours d'année rendent nécessaire la passation d'un avenant au présent contrat et conduisent à l'actualisation de l'offre de référence.

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

Article 12 - Régularité

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

La régularité est une priorité du STIF.

L'Entreprise doit respecter les horaires. En particulier, il ne doit pas y avoir de passage en avance par rapport aux horaires affichés.

Pour cela, l'Entreprise gère la régulation aux points d'arrêts prévus à cet effet, notamment à l'aide de son SAEIV (Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs). Les lignes express doivent être équipées de SAEIV.

2. Cas spécifique des départs décalés en cas de perturbations du réseau ferré

La mise à disposition par les opérateurs ferroviaires d'une information en temps réel en gare et station sur l'heure de passage des trains, RER et lignes Transilien doit permettre l'amélioration de la correspondance avec les bus et cars sur le réseau routier, notamment en fin de service lorsque l'offre est moins dense.

Dans les cas où l'Entreprise a conclu un accord avec le transporteur ferré pour disposer de l'information en temps réel ou si la gare est équipée de l'information déportée, l'Entreprise s'engage à mettre en place des départs décalés dans les conditions suivantes : donner aux conducteurs la consigne d'exploitation de différer leur départ jusqu'à 5 minutes par rapport à l'horaire affiché dès lors que cela ne perturbe pas le service rendu aux clients.

Cette obligation de retarder le départ ne s'applique pas aux tranches horaires des lignes disposant d'une fréquence moyenne inférieure ou égale à 10 minutes.

3. Les partenariats à mettre en œuvre.

La régularité relève d'une compétence partagée. Les conditions de circulation et d'arrêts des véhicules sur le réseau routier sont de la compétence des collectivités locales qui mettent en place des programmes d'aménagements de voirie et de priorités aux feux. L'Entreprise s'engage :

- à répondre aux sollicitations des collectivités et à participer aux processus formalisés qu'elles mettent en œuvre pour améliorer la vitesse et la régularité ;
- à promouvoir et accompagner les démarches ayant un impact sur la rapidité et la ponctualité, en sensibilisant les collectivités locales sur la suppression des points durs et l'importance du partage de la voirie.

A l'issue d'opérations majeures pour lesquelles il est montré qu'elles se traduisent par des gains de productivité, l'Entreprise évalue ces gains. Elle propose au STIF des mesures d'amélioration de la qualité de service et/ou de développement de l'offre permettant de les réinvestir. Il est tenu compte de l'impact de ces éléments dans l'analyse de l'exécution du contrat.

Au titre des informations à communiquer au STIF, figure une synthèse dans le rapport annuel des actions engagées sur la thématique régularité et gestion des correspondances, ainsi que des actions d'adaptation de l'offre et de qualité prises suite aux opérations d'aménagements majeurs réalisées par les collectivités.

4. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité.

- Régularité ;
- Départs décalés : une méthode de mesure sera définie au cours de l'exécution du contrat en lien avec l'indicateur régularité.

Article 13 - Pôles d'échanges et gares routières

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

Afin de favoriser l'intermodalité et l'information des voyageurs au sein des pôles d'échanges et gares routières pour faciliter les liaisons intermodales, l'Entreprise est réputée avoir connaissance de l'ensemble du contenu du Schéma Directeur des Gares Routières du STIF et s'engage sur les points suivants :

a) Adaptation des horaires pour assurer les correspondances

- L'Entreprise adapte dans la mesure du possible ses horaires théoriques au plus près de l'offre de transport qui lui est transmise par les opérateurs des réseaux lourds sur demande de l'Entreprise.
- L'Entreprise met en place, pour assurer la correspondance en temps réel avec le mode ferré, en particulier sur les derniers services, des départs décalés dans les conditions décrites à l'Article 12 -.

b) Points d'arrêt

- L'Entreprise utilise les points d'arrêts situés en gare routière.

2. Les partenariats à mettre en œuvre

- L'Entreprise contribue à l'amélioration de la qualité des prestations apportées dans les gares routières en prenant part aux études pilotées par le STIF et aux études concernant le Plan de Déplacements Urbains (PDU) et ses déclinaisons locales (PLD).
- L'Entreprise s'engage à participer aux démarches partenariales avec les autres transporteurs et collectivités qui visent à la mise en œuvre d'une information multimodale dans les gares routières et pôles d'échange, le STIF doit en être informé.

3. Informations à communiquer au STIF

- Etat annuel des participations aux actions d'amélioration de l'intermodalité et de l'information voyageurs au sein des pôles d'échanges et gares routières : démarches partenariales entre transporteurs et collectivités, procédures de maintien et mise à jour de l'information statique (plans de réseaux et horaires), diffusion de contenu d'information sur des panneaux multimodaux.
- Plan et action de communication relatifs au service.

4. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité

- Lien avec l'indicateur départs décalés.
- Lien avec les indicateurs sur l'information voyageurs (information théorique, circonstancielle et temps réel aux points d'arrêts).

Article 14 - Accessibilité aux personnes à mobilité réduite

L'accessibilité des PMR constitue une priorité du STIF, renforcée par les nouvelles obligations fixées par la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées ». Il est prévu un délai de 10 ans pour rendre accessibles les services de transport public. En partenariat avec le STIF et les autres collectivités publiques, l'Entreprise met en œuvre les moyens pour que l'objectif d'accessibilité soit atteint dans les délais impartis.

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

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

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

- Les véhicules accessibles aux Usagers en Fauteuil Roulant sont affectés aux lignes dont la mise en accessibilité est déclarée prioritaire dans le Schéma Directeur d'Accessibilité. Les véhicules sont conformes à la directive européenne 2001/85/CE et aux arrêtés du 3 mai 2007 et 3 août 2007 qui modifient l'arrêté du 2 juillet 1982.
- Dès déclaration d'accessibilité d'une ligne aux Usagers en Fauteuil Roulant (UFR), l'Entreprise dispose d'un délai de 2 mois pour :
 - dispenser à l'ensemble des personnels concernés une formation adéquate au bon fonctionnement des équipements d'accessibilité ;
 - mettre à jour et transmettre les documents d'information contractuels concernant l'accessibilité des lignes ;
 - apposer des stickers accessibles UFR sur les véhicules et les poteaux des arrêts accessibles ;
 - renseigner l'accessibilité UFR des points d'arrêts sur les plans et/ou fiches horaires de la ligne affichés aux points d'arrêt, sur internet, dans les véhicules ou distribués aux usagers.
- Lors d'un retraitage postérieur à la déclaration d'accessibilité aux Usagers en Fauteuil Roulant de la ligne, l'entreprise s'engage à indiquer sur les plans de réseaux affichés aux points d'arrêt, sur internet, dans les véhicules ou distribués aux usagers, les lignes accessibles.
- Les équipements d'information sonore et visuelle déployés à bord des véhicules le cas échéant sont maintenus en bon état de fonctionnement.
- Les équipements permettant l'accessibilité des véhicules aux Usagers en Fauteuil Roulant sont testés régulièrement afin de garantir leur effectivité.
- Tout équipement bénéficiant d'un financement du STIF est conforme avec les prescriptions du cahier de Référence du STIF.

2. Les partenariats à mettre en œuvre.

L'Entreprise s'engage à participer aux réunions pilotées par la collectivité locale gestionnaire de la voirie et à être force de proposition en collaboration avec les associations représentatives pour :

- examiner les lignes à équiper et les arrêts à aménager ;
- faire un diagnostic terrain (en présence des associations et du gestionnaire de voirie) de l'accessibilité des points d'arrêt, afin de déterminer précisément les aménagements nécessaires (participation au diagnostic de l'état d'accessibilité du point d'arrêt et propositions d'aménagements).

L'Entreprise participe aux études initiées par le STIF ou les collectivités locales de diffusion sonore aux arrêts sous une forme adaptée aux non-voyants et malvoyants pour les points les plus fréquentés ou les plus pertinents, particulièrement pour les perturbations prévues ou imprévues.

3. Informations à communiquer au STIF.

Bilan annuel :

- du nombre de véhicules équipés de dispositif d'aide à l'embarquement ;
- du nombre de points d'arrêts accessibles et du nombre de points d'arrêt restant à rendre accessibles ;
- du nombre de points d'arrêt dotés d'un système d'information dynamique adapté aux personnes à mobilité réduite ;
- Estimation du nombre d'UFR empruntant les lignes équipées de véhicules adaptés (par ligne) ;
- Statistique et analytique des demandes et réclamations en matière d'accessibilité ;
- de la formation aux conducteurs à l'accueil/prise en charge des PMR en particulier des UFR (type de formation donnée, associations représentatives impliquées, durée de la formation, fréquence de la formation).

4. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité

- Disponibilité des Equipements (palettes).

Article 15 - Information des voyageurs

Article 15-1 - L'information des voyageurs sur le service offert par les réseaux concerne:

- l'information multimodale qui favorise en particulier les correspondances d'un mode à l'autre et l'usage du transport public en général ;
- l'information théorique aux points d'arrêt et à bord du véhicule ;
- l'information temps réel aux points d'arrêt et à bord du véhicule ;
- l'information circonstancielle, qui complète l'information théorique par des indications sur les perturbations prévues ou imprévues ;
- la définition du Schéma Directeur d'Information Voyageurs (SDIV) permet au STIF d'avoir une politique d'ensemble relative à l'information voyageur au niveau du territoire francilien, partagée par l'ensemble des acteurs.

L'entreprise s'engage à respecter les orientations du SDIV.

Article 15-2 - Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'Entreprise

L'Entreprise met en œuvre les moyens nécessaires à l'élaboration, la mise à jour et la maintenance de l'information. Elle assure le bon état de marche des équipements permettant sa diffusion.

Ces obligations sont détaillées dans l'Annexe B.8.

Elle s'engage aussi à respecter les obligations concernant la fourniture des données à la base de données communautaires, conformément au « Protocole sur les échanges de données entre l'Entreprise et la base de données communautaire du STIF » - Annexe B.3, ainsi que celles portant sur les échanges de données temps réel - « Protocole sur les échanges de données temps réel – Application de la norme SIRI en Île de France » - Annexe B.9.

1. Les partenariats à mettre en œuvre

- Information aux points d'arrêt : Pour la mise en œuvre de ses engagements relatifs à l'information aux points d'arrêt, l'Entreprise se rapproche autant que de besoin de la collectivité locale compétente et informe le STIF.
- Information multimodale : l'Entreprise participe aux politiques intermodales d'information sur les services de transport.

Si l'Entreprise possède un site internet d'information sur ses services, elle est tenue de mettre un lien vers le site d'information multimodale et multi opérateurs du STIF et d'en faire figurer la nature et l'objet.

- Information dans les pôles d'échange et en gares routières : Dans les pôles d'échange et les gares routières, l'Entreprise, conformément à l'Article 13 -, participe aux démarches partenariales avec les autres transporteurs et collectivités, qui visent à mettre en œuvre et développer une information multimodale dans les gares routières et les pôles d'échanges.

2. Informations à communiquer au STIF.

- Bilan annuel du déploiement des systèmes d'information dynamique aux points d'arrêts et embarqués en distinguant le visuel et le sonore ;
- bilan des expérimentations mises en place dans le cadre du SDIV ;
- Point sur l'activité des systèmes d'information à distance.

3. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité (Annexe B.1)

- Information théorique aux points d'arrêts. (y compris information en cas de situation perturbée prévue) ;
- information théorique à bord du véhicule. (y compris information en cas de situation perturbée prévue) ;
- information temps réel aux points d'arrêt (y compris en cas de situation perturbée prévue) ;
- information temps réel à bord des véhicules (y compris en cas de situation perturbée prévue) ;
- Information en cas de situation perturbée imprévue.

Article 16 - Lutte contre la fraude

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

La lutte contre la fraude est une des priorités du STIF et de l'Entreprise. Le STIF fixe les objectifs généraux de lutte contre la fraude et définit plus particulièrement les exigences minimales de sécurité.

L'Entreprise a la responsabilité opérationnelle de la lutte contre la fraude dans le réseau qu'elle exploite. Elle s'engage à mettre en place les équipements et agents nécessaires au contrôle des titres de transport et poursuivre ou faire poursuivre conformément aux textes en vigueur les voyageurs en infraction. Les règles et le montant de l'amende encourue doivent être affichés à bord des véhicules.

Compte tenu de l'interdépendance des réseaux, l'entreprise s'engage à collaborer efficacement avec les autres entreprises de transport d'Ile de France afin d'harmoniser les règles dans ce domaine, notamment en termes de régularisation des contrevenants et de règles de validation.

Dans ce cadre l'entreprise doit :

- assurer une norme minimale d'effort de contrôle ;
- mettre en place des équipes d'au minimum 2 agents de contrôles par véhicule contrôlé ; ces agents peuvent être recrutés en interne ou faire partie d'une structure externe ;
- adapter l'intensité des contrôles par période horaire en fonction des pics de fraude qui sont historiquement constatés (heure de pointe, soirée, week-end) ;
- assurer au personnel en place des formations régulières, notamment sur les différents aspects de la lutte contre la fraude ;
- conduire des actions d'information des voyageurs sur les titres de transports existants et sur les sanctions passibles en cas de fraude ;
- conduire, dans la mesure du possible, des opérations ciblées et sécurisées (afin de sécuriser les opérations de contrôle et de diminuer le phénomène de fraude, certaines opérations peuvent être menées conjointement avec la police), ces opérations nécessitant un accroissement ponctuel du personnel de contrôle.

2. Informations à communiquer au STIF :

- Aspect quantitatif de la fraude :
 - o nombre et taux de fraudeurs constatés ;
 - o nombre et taux de fraudeurs réels estimés en cas d'enquête réalisée par l'Entreprise ;
 - o courbe de l'évolution de la fraude constatée sur l'année écoulée et si elle existe sur les 5 dernières années ;
 - o information de synthèse sur la saisonnalité de la fraude par tranche horaire et période (semaine, soirée, week-end).
- Aspect financier de la fraude :
 - o coûts constatés et/ou réels estimés (perte de recette) ;
 - o coûts des moyens mis en place pour lutter contre la fraude ;
 - o taux et coûts de recouvrement des amendes.
- Action sur la fraude et prévention :
 - o Action sur les causes externes au transport (ex : comportement sportif, ludique, effets de bande, attitude de défi, ...) ;
 - o Action sur les causes internes au transport (ex : pièges tarifaires, obstacles matériels, ...) ;
 - o Moyens humains et matériels mis en œuvre pour lutter contre la fraude ;

- Bilan des actions mises en place et perspectives;
- Taux de contrôle ;
- Lien avec les indicateurs Disponibilité des Equipements (valideurs et équipements de sûreté existants) et Attitude Conducteur traités.

CHAPITRE III - Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité

Article 17 - Equipement et suivi des véhicules

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

- Les véhicules doivent être équipés de l'ensemble des équipements embarqués nécessaires au transport des voyageurs dans des conditions de voyage optimales :
 - Valideurs de titre de transport ;
 - Boutons de demande d'arrêt ou affichette indiquant la démarche à suivre ;
 - Bouton de commande de porte lorsqu'ils existent ;
 - Palettes ou dispositifs d'aide à l'embarquement des personnes à mobilité réduite (au fur et à mesure du déploiement de ces équipements) ;
 - Equipements de sûreté (au fur et à mesure du déploiement de ces équipements) ;
 - Dispositifs dynamiques d'information visuelle, d'information sonore, de Haut-parleur à la porte avant (au fur et à mesure du déploiement de ces équipements).
- Les équipements ci-dessus correspondent aux exigences du schéma directeur d'accessibilité, du schéma directeur d'information voyageurs, à la directive européenne 2001/85/CE (annexe 7) et aux arrêtés du 3 mai 2007 (annexe 11) et du 3 aout 2007 (annexe 7) modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982.
- L'Entreprise est responsable de la gestion et du maintien en état de marche des véhicules et des équipements embarqués, y compris télébilletiques, afin qu'ils offrent en permanence les meilleures conditions d'utilisation, de confort et de propreté.

2. Informations à communiquer au STIF :

- les informations nécessaires au suivi des équipements et des véhicules sont intégrées à l'Etat de Parc (Cf. Annexe D.1)

3. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité :

- taux de disponibilité des équipements (valideurs, commandes d'arrêts, boutons de porte, palettes...). La liste des équipements est adaptée au fur et à mesure des équipements mis en service ;
- état et netteté intérieure et extérieure des véhicules

Article 18 - Attitude commerciale de l'Entreprise et de ses personnels

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

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

Traitement des réclamations voyageurs :

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

Afin de permettre au STIF de traiter de manière optimale les réclamations qui lui sont adressées, les entreprises s'engagent à transmettre au STIF tout élément utile qu'il souhaiterait obtenir pour leur traitement : éléments d'information, documents, copie de courriers et/ou de réponses de courrier, etc.

A cette fin, il est précisé à chaque année :

- le nom et les coordonnées d'un ou des correspondants chargés de répondre aux demandes du STIF ;
- le nom et les coordonnées de la ou des personnes du STIF en charge de la réponse aux réclamations des voyageurs le délai maximum de transmission des éléments demandés par le STIF : 15 jours ;
- l'entreprise s'engage à transmettre automatiquement au STIF la copie de la réponse qu'elle projette d'adresser à un client, dès lors que le courrier/mail de réclamation qui lui est adressé précise que le STIF est en copie, par mail ou le cas échéant par courrier postal.

Une typologie de motifs de réclamations voyageurs commune au STIF et aux entreprises de transports d'Ile-de-France est en cours d'élaboration, en collaboration avec les représentants des opérateurs. Dès sa finalisation, le STIF la transmet directement à l'Entreprise afin qu'elle l'applique et l'intègre à son bilan annuel du suivi des réclamations.

Dispositions spécifiques aux réclamations pour l'accessibilité des systèmes de transports :

Dans le cadre des dispositions de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées (article 45, alinéa 7), l'Entreprise :

- met à disposition des personnes à mobilité réduite auprès des conducteurs et sur le site internet, des formulaires de demande ou de réclamation (Annexe B.7), en vue de supprimer, de réduire ou de compenser les obstacles auxquels elles auraient été confrontées dans leurs déplacements ;
- répond aux demandeurs dans un délai inférieur à 30 jours à compter de la date de réception de la réclamation ;

- tient un registre spécifique centralisé de l'ensemble des demandes et réclamations visées aux alinéas précédents, qu'il tient à la disposition du STIF lorsque celui-ci en fait la demande ;
- transmet, chaque année, conformément aux informations à communiquer en matière d'accessibilité PMR listée dans l'Article 15 - un bilan statistique et analytique des demandes et réclamations en matière d'accessibilité.

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

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

2. Informations à communiquer au STIF :

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

3. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité :

- attitude du conducteur ;
- Confort de conduite ;
- réponse aux réclamations.

TITRE IV - TARIFICATION ET DISTRIBUTION DES PRODUITS TARIFAIRES

Article 19 - Tarification et contrôle des titres de transport

L'Entreprise est tenue d'appliquer et de faire respecter la tarification décidée par le STIF.

Les titres de transport respectent les couleurs et modèles définis par le STIF.

Tout voyageur doit se munir d'un titre de transport correspondant au trajet qu'il effectue. Dans tout véhicule, les voyageurs doivent pouvoir se procurer des billets vendus à l'unité.

Les voyageurs doivent pouvoir valider leur titre télébillettique.

Les titres de transport sont vendus par les organismes habilités dans les points de vente agréés à cet effet.

L'Entreprise prendra toutes les dispositions nécessaires permettant le contrôle des titres de transport selon leur nature.

Les fonctionnaires ou agents participant au contrôle sont, dans l'exercice de leurs fonctions, transportés gratuitement au vu d'une carte de circulation délivrée par les entreprises de transport éventuellement représentées par leur mandataire.

Article 20 - Dispositions tarifaires

Article 20-1 - Développements liés à la tarification.

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

Le STIF définit la politique tarifaire et fixe les tarifs publics des titres de transport en Ile-de-France. Le STIF publie ses décisions à chaque changement de tarif.

Un titre de transport est la combinaison du droit d'un individu à utiliser les transports collectifs sur un périmètre géographique et temporel donné, d'un tarif et d'un profil de son détenteur.

Un produit tarifaire est la matérialisation du titre de transport sur un support (papier, magnétique ou télébillettique).

Le STIF décide de la création des nouveaux titres de transport et des produits tarifaires et de l'évolution des titres de transport et produits tarifaires existants, en tenant compte des délais de mise en œuvre discutés entre le STIF et l'ensemble des transporteurs concernés :

- il nomme les titres et les produits tarifaires ;
- il définit leurs visuels en tenant compte des contraintes techniques des exploitants ;
- il dépose les marques associées auprès de l'INPI pour en être propriétaire ;
- il fixe leurs tarifs ;
- il décide des conditions générales de vente et d'utilisation, en accord avec les transporteurs pour en vérifier la faisabilité.

En cas de modification tarifaire décidée par le STIF, l'Entreprise est informée des spécifications détaillées retenues pour les titres créés ou modifiés.

Les modifications des prix publics sont notifiées par le STIF à l'Entreprise au plus tard 15 jours avant la date de vente des produits tarifaires concernés et accompagnées de tout élément nécessaire à leur application.

Deux types d'évolutions tarifaires sont définis :

- les évolutions ordinaires,
- les évolutions exceptionnelles.

1. Les évolutions ordinaires :

Il s'agit des évolutions tarifaires ne nécessitant que des évolutions logicielles sommaires, comme le codage ou le changement de codage de titre et le paramétrage de nouveaux profils d'usagers. Les évolutions ordinaires d'une année peuvent généralement être regroupées dans une seule intervention annuelle sur le système billettique.

La prise en compte de l'évolution ordinaire doit être opérationnelle au plus tard au premier jour du deuxième mois suivant le mois de la notification du STIF.

Les coûts des évolutions ordinaires sont pris en compte dans les charges d'exploitation telles que prévues à l'Article 50 -.

2. Les évolutions exceptionnelles :

Il s'agit des évolutions tarifaires importantes entraînant entre autres la création de nouveaux traitements titre au valideur, une adaptation profonde des systèmes de vente, l'introduction de nouveaux supports télébillettiques.

Dans ce cas, les coûts de développement inhérents à cette évolution sont partagés à parité entre le STIF et l'Entreprise. L'Entreprise réalise les développements et appelle la contribution du STIF à posteriori sur la base des coûts constatés imputables à l'évolution considérée.

La contribution annuelle de l'entreprise à ce titre est plafonnée à 0,2% du chiffre d'affaire annuel. Au-delà du plafond, le STIF prend en charge l'intégralité du financement de ces développements.

Après transmission par le STIF des spécifications de l'évolution demandée précisant la date de mise en œuvre, l'Entreprise analyse les répercussions de cette évolution selon les meilleures conditions technico-économiques et fait parvenir au STIF un devis détaillé.

Les coûts des développements mis en œuvre au cours d'une année seront pris en compte dans la facture annuelle telle que prévue à l'Article 63 -, le STIF se réservant le droit de contrôler, a posteriori, la réalité des charges encourues.

Dans le cas où l'Entreprise ne met pas en œuvre les évolutions tarifaires à la date arrêtée entre les Parties, l'Entreprise supportera une pénalité d'un montant égal 0,4% de sa rémunération totale annuelle par quinzaine de retard.

Article 20-2 - Mise en œuvre des décisions du STIF relatives aux supports des titres de transport

Le STIF décide des supports sur lesquels les titres de transport sont déclinés, après consultation des transporteurs pour en vérifier la faisabilité :

- il nomme les supports ;
- il définit leurs visuels en tenant compte des contraintes techniques des exploitants ;
- il dépose les marques associées auprès de l'INPI pour en être propriétaire ;
- il définit leurs spécifications générales (fonctionnelles et techniques) ;
- il décide des conditions générales de vente et d'utilisation, en accord avec les transporteurs pour en vérifier la faisabilité.

L'Entreprise applique l'ensemble des décisions du STIF relatives aux supports des titres de transport. Elle s'engage en particulier à acheter les supports nécessaires à la distribution des titres.

L'Entreprise assure, autant que de besoin, un rôle de conseil et d'études. Elle propose au STIF des contributions aux spécifications générales (techniques et fonctionnelles) des supports qui lui paraissent souhaitables, qu'il s'agisse de l'introduction de nouveaux supports, de la suppression de supports existants ou de l'amélioration des supports en circulation en termes de services offerts.

L'entreprise fournit chaque année:

- la liste des types de supports en circulation avec les fournisseurs ;
- les quantités commandées annuellement.

L'entreprise informe le STIF des marchés programmés en vue de l'acquisition de supports. Ces informations sont confidentielles.

Article 20-3 - Validation des titres.

Le principe est celui de la validation systématique des passes télébillettiques et des tickets magnétiques à l'entrée dans le véhicule. Pour voyager sur les réseaux de transports collectifs franciliens, tout voyageur doit être muni d'un titre de transport validé correspondant au trajet qu'il effectue.

Au cours du présent contrat, le STIF définira, pour l'ensemble des réseaux contractualisés, un process et un planning pour le contrôle de la validation systématique en entrée de véhicule et les modalités d'application des amendes.

A ce titre, les véhicules disposent des équipements permettant à tout voyageur de valider son titre de transport et l'Entreprise met en œuvre les moyens adéquats pour informer le voyageur de l'obligation de valider son titre de transport et pour l'inciter à le faire.

Toute exception au principe de validation systématique à l'entrée devra faire l'objet d'une autorisation expresse du STIF.

Les équipements de validation utilisés par l'entreprise sont décrits en Annexe D.1 en précisant : leur nom, leurs fonctionnalités, leur lieu type d'installation, leur date d'installation.

Article 21 - Remontées des données de validation des titres

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

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

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

Article 21-1 - Principe des remontées.

Ces données concernent notamment :

- les événements de validation réussie, hors validation des cartes de maintenance et de tests, et hors validation refusée ;
- les caractéristiques des produits tarifaires, objets des validations ;

- un descriptif des lignes de transport qui permette l'analyse des données de validation, en particulier : la codification des lignes et sous-lignes relative à l'offre de référence du présent contrat, la codification et la description des arrêts (y compris leurs coordonnées géographiques) : conformément aux documents :
 - o « codification télébilletique » version 7 ou supérieure ;
 - o « codification Optile » version 1.26 ou supérieure ;
 - o Annexe B.3 § 1.I.2 du présent contrat.

La liste des données attendues a minima figure à l'Annexe C.1.

Afin d'améliorer la qualité des données remontées dans le système d'information du STIF, l'Entreprise s'attache à ce que les systèmes remontent ces données dans un délai de quinze jours et alerte le STIF en cas de difficultés spécifiques ou d'incidents. A cette fin :

- en cas de difficulté technique relative à l'infrastructure de communication, le STIF et l'Entreprise mettent en place, pour les différents flux d'information concernés, un mode de transfert dit « dégradé » qui sera défini conjointement ;
- le STIF peut solliciter l'Entreprise en cas de détection de défauts majeurs et répétés sur les données remontées. L'Entreprise s'engage, dans ce cas, à faire un retour d'information sur ce qui est connu des causes probables du défaut dans un délai de 8 jours, à rechercher une solution corrective et à indiquer son calendrier de mise en œuvre dans les meilleurs délais.

Article 21-2 - Organisation et contrôle de la qualité.

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

- d'effectuer un suivi régulier de l'indisponibilité, des pannes ou des événements exceptionnels qui affectent la chaîne de remontées des données ;
- de suivre les évolutions techniques des systèmes de remontées de données et d'informations de l'Entreprise et du STIF ;

L'Entreprise fournit chaque semestre :

- une information sur les événements qui affectent de manière significative le volume de validation.

Le STIF peut auditer le système de remontées de données de validation de l'Entreprise pour analyser l'intégrité des processus et des données produites.

Le STIF mesure un indicateur relatif à la qualité des données de validation. Suivant la valeur de cet indicateur, chaque journée est considérée comme « normale », « incomplète » ou « inacceptable ».

Un bilan de cet indicateur est dressé sur une périodicité semestrielle et communiqué à l'Entreprise si les seuils d'alerte sont atteints ou dépassés.

Les modalités de calculs et seuils de ces indicateurs sont définies en Annexe C.1.

Article 21-3 - Conventions spécifiques.

Certains produits tarifaires, gérés en commun par les exploitants des services de transports publics de voyageurs, en raison de leur spécificité, n'entrent pas dans le cadre du cahier des charges mentionné à l'Article 22-1 -, mais sont l'objet de conventions spécifiques passées entre l'ensemble des transporteurs concernés, la ou les personne(s) morale(s) bénéficiaire(s) de ces produits, et le STIF.

La liste des conventions spécifiques et les modalités particulières de leur prise en compte dans le présent contrat sont fixées dans l'Annexe C.2.

Article 22 - Gestion communautaire

Article 22-1 - Cahier des charges relatif à la gestion communautaire des produits tarifaires

Certains produits tarifaires sont gérés en commun par les exploitants des services de transports publics de voyageurs.

Article 22-2 - Charte du système télébillettique Navigo

La sécurité et l'interopérabilité du système télébillettique d'Ile-de-France, appelée « système Navigo », sont organisées dans une charte appelée « Charte du système télébillettique NAVIGO ».

L'Entreprise adhère à la Charte du système télébillettique NAVIGO, jointe en Annexe C.3, du présent contrat, et s'engage à la respecter.

L'Entreprise doit se faire représenter au sein des organes de pilotage de la charte par un de ses membres.

Elle s'engage, en outre, à faire respecter ladite Charte par toute personne, physique ou morale, qu'elle autorise à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du système Navigo, en intégrant des dispositions en ce sens dans les contrats qu'elle passe avec ces personnes.

TITRE V - REALISATION DU SERVICE DE REFERENCE

CHAPITRE I - REALISATION DE L'OFFRE DE REFERENCE

Article 23 - Continuité du service

L'Entreprise assure la continuité du service de référence, sauf cas de force majeure, en particulier :

- sur le plan technique, la continuité du service est assurée par la mobilisation des moyens nécessaires au maintien en état de fonctionnement des installations fixes et des véhicules. Ces moyens font partie des charges de production et sont soumis le cas échéant aux expertises nécessaires, tant à l'initiative du STIF qu'à celle de l'Entreprise ;
- sur le plan social, l'Entreprise s'engage à mettre en œuvre et à favoriser les mécanismes existants dans l'entreprise pour la prévention des conflits, en privilégiant par la même la qualité du dialogue social et la poursuite de la politique contractuelle.

En cas de défaillance dans la continuité du service, l'Entreprise s'engage à diffuser le plus rapidement et le plus complètement possible les informations nécessaires aux voyageurs, et à les conseiller sur les itinéraires de substitution possibles.

Article 24 - Information du STIF sur les perturbations significatives

Le STIF est tenu informé dans les meilleurs délais des incidents significatifs ou des situations de crise, et notamment de tout accident lié directement à l'offre de référence entraînant une blessure grave ou un décès.

Article 25 - Mesure de réalisation de l'offre de référence

La mesure de la réalisation de l'offre de référence porte sur la production kilométrique du service de référence, actualisée des modifications pérennes, comprenant notamment celles des différents avenants effectués au cours du contrat.

Le calcul de l'offre se fonde sur un système déclaratif, par l'Entreprise, établi à partir des services non réalisés par ligne (Annexe A.5).

L'Entreprise est tenue :

- d'établir les km commerciaux contractuels KCC non faits, au moyen de la main courante ou de tout autre moyen garantissant la continuité des séries historiques ;
- de calculer par an le nombre de KCC et le taux de non réalisation qui en résulte au regard de l'offre contractuelle contenue dans du service de référence, conformément à l'Annexe A.5 ;
- d'identifier et de quantifier les causes de non réalisation de l'offre en distinguant :
 - les causes dites de « type A » et notamment l'indisponibilité du personnel, les incidents matériels et les aléas de circulation ;
 - les cas spécifiques des grèves dans l'Entreprise (« type B ») ;
 - les cas de force majeure et assimilés (« type C »).

En cas de mise en œuvre de moyens de substitution, les courses sont réputées faites.
L'Entreprise s'engage à produire l'Annexe A.5 par trimestre, au plus tard le 30 du premier mois du trimestre suivant. Au dernier trimestre, cette annexe produite au plus tard le 31 janvier, devra cumuler l'ensemble de l'information demandée sur la production non-réalisée de l'année.

Les résultats transmis au STIF ainsi que les méthodes employées pour les recueillir pourront faire l'objet à tout moment de missions d'audit à la demande du STIF.

Article 26 - Pénalités pour non réalisation de l'offre de référence (hors grève)

Des pénalités sont appliquées pour non réalisation dans les cas de type A.

L'Entreprise encourt une pénalité pour non réalisation de l'offre pour les KCC non réalisés.

La pénalité est proportionnelle au kilométrage de la course.
Entre 100% et 99,7% de KCC réalisés, l'entreprise n'encourt aucune pénalité.
Entre 99,7% et 99% de KCC réalisés l'entreprise se voit appliquer une pénalité de 5 euros par kilomètre non réalisé.
En deçà de 99% de KCC réalisés l'entreprise se voit appliquer une pénalité de 10 euros par kilomètre non réalisé.

Article 27 - Engagement de service et d'information par l'Entreprise en cas de grève

1. Plan de transport adapté :

Conformément à la loi n°2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs, en cas de perturbations significatives résultant d'un préavis de grève pour un jour donné, (hors cas de grève pour problèmes de sécurité publique consécutifs à des agressions de voyageurs ou de personnel de l'entreprise), l'Entreprise s'engage à assurer 50% de l'offre de référence d'un jour normal sur l'ensemble de ces lignes.

Selon le niveau de conflictualité, l'Entreprise met en place un plan de transport adapté, dont le niveau de service est de 50% de l'offre de référence pour l'ensemble de ces lignes. Le plan de transport adapté détermine l'amplitude et la fréquence des dessertes.

Dans ce cas et lorsque l'indicateur de régularité existe, sa mesure est neutralisée.

En cas de grève entraînant des perturbations de plus d'une journée, l'Entreprise s'engage à proposer aux voyageurs des moyens de substitution, dans la mesure de la disponibilité de ces derniers.

2. Plan d'information des voyageurs :

L'Entreprise s'engage à délivrer aux voyageurs, au plus tard 24 heures avant le début d'une perturbation prévisible, une information gratuite, précise et fiable par les différents médias (téléphone non surtaxé, internet si possible).

L'information sur les prévisions de circulation est affichée aux points d'arrêts et à bord des véhicules et disponible également auprès du centre d'informations téléphoniques de l'Entreprise.

Les prévisions de service modifié sont transmises au STIF 24 heures avant leur mise en application. L'information devra être actualisée pour prendre en compte l'évolution de la perturbation.

L'Entreprise élabore un plan d'information des voyageurs qui est basé sur :

- la fiabilité de la prévision annoncée 24 heures avant le début de la perturbation ;
- le respect du plan d'information des voyageurs joint en Annexe B.4.

3. Remboursement des voyageurs

En application de l'article 9 de la loi précitée, l'Entreprise s'engage à rembourser les voyageurs porteurs d'abonnement hebdomadaires, mensuels ou annuels en cas de défaut d'exécution du plan de transport ou du plan d'information demandés par le STIF, lorsqu'elle est directement responsable de ce défaut d'exécution.

Ce remboursement des voyageurs est à la charge de l'Entreprise. Ses modalités sont précisées dans l'Annexe B.5.

4. Audits et contrôles :

L'Entreprise transmet au STIF les données de référence permettant de vérifier l'exécution du plan de transport adapté et du plan d'information.

Ces résultats sont transmis au STIF à J+10 après la fin de la grève et sont récapitulés dans le tableau de bord trimestriel.

L'exécution du service un jour de grève, les résultats transmis au STIF ainsi que les méthodes employées pour les recueillir peuvent faire l'objet de missions d'audit à la demande du STIF. L'Entreprise reçoit communication des résultats obtenus.

L'Entreprise communique au STIF, au 15 du mois suivant la période de grève, l'Annexe B.6 dans laquelle sont récapitulées les données quantitatives concernant le remboursement voyageur.

CHAPITRE II - QUALITE DE SERVICE

Article 28 - Principe généraux

Afin de suivre la qualité de service rendue, un système de mesure doit être mis en place selon les prescriptions du présent contrat. Ce système d'indicateurs est associé à un intéressement de type bonus-malus en fonction de l'atteinte ou non d'objectifs fixés contractuellement.

Article 29 - Thèmes prioritaires de la qualité de service

Les engagements qualité portent sur les six thèmes suivants :

- 1) la régularité et la gestion des correspondances avec les modes ferrés (départs décalés) ;
- 2) l'information des voyageurs, et notamment en situation perturbée prévue ou imprévue ;
- 3) l'équipement et le suivi des véhicules, notamment concernant l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite ;
- 4) le confort et la netteté/propreté des véhicules ;
- 5) l'attitude commerciale de l'Entreprise et de ses personnels, et notamment l'attitude du conducteur et la réponse aux réclamations ;
- 6) la lutte contre la fraude.

Article 30 - Critères d'appréciation de la qualité de service (indicateurs)

La qualité de service est appréciée au travers d'un ensemble d'indicateurs se référant pour la plupart à la dernière norme européenne relative à la qualité de service dans les transports. L'objectif des indicateurs retenus dans le cadre des différents contrats est de mobiliser les entreprises et leur personnel dans une démarche concrète d'amélioration de la qualité de service rendue aux voyageurs.

Tous les indicateurs suivis sont soumis à incitation financière. Seul l'indicateur « Taux de contrôle » n'est pas soumis à incitation financière.

Le calcul du bonus-malus associé à la qualité de service est décrit à l'Article 61 - du présent contrat.

Pour certains indicateurs, le bonus-malus est assorti de pénalités en cas de situations considérées comme inacceptables.

Le calcul des pénalités pour situation inacceptable est décrit à Article 61-2 - du présent contrat.

Article 31 - Modalités de mesures

La définition et les modalités de mesures de chaque indicateur sont décrites à l'Annexe B.1 du présent contrat relative au système de qualité de service et aux « fiches indicateurs ».

Ces mesures sont à la charge de l'entreprise. Elles sont réalisées en interne à l'entreprise ou externalisées à un prestataire selon les principes définis dans les fiches indicateurs.

Un seuil minimal de mesures à effectuer est défini dans la fiche indicateur.

L'ensemble de ces mesures fait l'objet d'un tableau de bord rempli sur une base trimestrielle par l'Entreprise et transmis annuellement au STIF conformément à l'Annexe B.1.

Dans ce cas, l'Annexe B.1 peut être modifiée par simple accord entre le STIF et l'Entreprise, moyennant un échange écrit.

Le tableau ci-après présente en conséquence la liste des indicateurs suivis avec incidence financière dans le présent contrat ainsi que les situations inacceptables.

Indicateurs soumis à bonus – malus		
thème	indicateurs	Situation inacceptables
Régularité et Gestion des correspondances	Régularité/Ponctualité	+ 2 situations inacceptables
	Gestion des départs décalés	
Information voyageur	Information théorique aux points d'arrêt	+ 1 situation inacceptable
	Information théorique à bord des véhicules	+ 1 situation inacceptable
	Information temps réel aux points d'arrêt	
	Information temps réel à bord des véhicules	
	Information en cas de situation perturbée imprévue	
Equipement et suivi des véhicules	Taux de disponibilité des équipements embarqués	
Confort et netteté/propreté des véhicules	Etat et netteté intérieure et extérieure des véhicules.	
Attitude commerciale de l'entreprise et de ses personnels	Attitude conducteur	+ 4 situations inacceptables
	Confort de conduite	
	Réponse aux réclamations	
Indicateur non soumis à bonus – malus		
Lutte contre la fraude	Taux de contrôle	

Article 32 - Niveau de service et intéressement

1. L'objectif fixé correspond au niveau de qualité de service minimum requis. Celui-ci est encadré par une valeur supérieure et une valeur inférieure :
 - la valeur supérieure correspond au bonus maximal ;
 - la valeur inférieure correspond au malus maximal ;
 - entre ces deux valeurs l'entreprise perçoit un bonus ou un malus proportionnel.

Ces valeurs sont fixées en début de contrat. Des objectifs intermédiaires peuvent être fixés en fonction du niveau de départ. Dans ce cas les bornes supérieures et inférieures respecteront les mêmes écarts que celles de l'objectif final, et donneront lieu à incitation financière de la même manière.

Le montant de l'enveloppe financière est de 1% du coût annuel HT d'exploitation du réseau, indexé par l'indice K11 défini à l'Article 63-1 -.

De plus il n'est pas le même pour tous les indicateurs, les thèmes prioritaires bénéficiant d'un bonus-malus plus important. L'importance est évaluée en fonction des priorités pour les voyageurs, et sont les suivants :

- régularité et gestion des correspondances : 15% ;
- information voyageur et respect de la charte STIF dans les documents d'information : 30% ;
- attitude commerciale de l'entreprise et de ses personnels : 30% ;
- équipement et suivi des véhicules : 15% ;
- confort et netteté/propreté des véhicules : 10% ;

Au sein de chaque thème le bonus-malus est réparti équitablement entre les différents indicateurs et n'est déclenché pour certains qu'après mise en service des équipements correspondants.

L'objectif de chaque indicateur est précisé dans les fiches indicateurs figurant à l'Annexe B.1.

Pour les indicateurs qui doivent être définis en 2009, les objectifs seront définis au même moment.

2. L'Entreprise s'engage à mesurer trimestriellement chaque indicateur.

Le mode de calcul des bonus-malus est décrit à l'Article 61 -.

CHAPITRE III - COMMUNICATION

Article 33 - Principes de gouvernance des actions de communication

Article 33-1 - Préambule

Le terme Communication dans les articles qui suivent doit être pris dans son sens le plus large et recouvre tous les types d'actions en terme de communication (relations presse, actions commerciales, marketing et événementielles, achats d'espaces, dépliants, mailings, Internet, projets et chantiers, mise en services et inauguration, signalétique et habillage...), tous les publics (voyageurs, élus, institutionnels...).

Il est nécessaire que les actions de communication s'inscrivent en cohérence avec une Politique Commune de Communication qui définit des axes, des expressions, des moyens et des temps de communication.

Le STIF est légitime à définir cette Politique Commune de Communication en concertation avec l'Entreprise et les autres transporteurs, il en assure la cohérence.

Le contrat a pour objectifs d'assurer la cohérence et l'efficacité des communications, informations et signes perçus par le voyageur en Ile-de-France et de clarifier les rôles respectifs entre le STIF et les transporteurs aux yeux des voyageurs. Il est également l'occasion d'une valorisation de l'image du transport routier de personnes.

L'Entreprise s'engage à respecter les dispositions prévues par ce contrat dans les partenariats, accords ou convention (économique, culturel, sportif...) que l'Entreprise pourrait engager avec des tiers ou dans le cadre d'autres organismes et entrant dans le champ de la Politique Globale de Communication.

Article 33-2 - Champ d'application de la Politique Commune de Communication (PCC)

La PCC combine des principes définis à l'échelle régionale par le STIF et déclinés à l'échelle de la ligne.

L'ensemble des actions de communication entre dans le cadre de la Politique Commune de Communication à l'exception de :

- la communication « corporate » (valeurs propres de l'Entreprise) ;
- la communication concernant les emplois, le recrutement de salariés ;
- les communications liées à des actions de prospection en dehors de l'Île-de-France ;
- la communication interne des entreprises ;
- l'information voyageurs ponctuelle de proximité.

La garantie de la cohérence régionale de chaque Communication entrant dans le champ de la Politique commune de communication est symbolisée par la présence systématique du logo du STIF adapté au sujet et proportionné à celui du transporteur émetteur.

Lorsque sur un projet ponctuel ou sur des services permanents entrant dans le champ d'application de la politique commune de communication, une identité visuelle, une terminologie ou un axe créatif sont définis par le STIF en concertation ou non avec l'Entreprise, l'ensemble des réalisations s'y référant est en cohérence avec l'identité visuelle, la terminologie ou un l'axe créatif définis par le STIF.

La Communication corporate de l'Entreprise et la communication liée à la prospection de nouveaux marchés en dehors de l'Île-de-France sont exclues du champ d'application du contrat. Elles ne peuvent en aucun cas être prises en compte dans le calcul des contributions du STIF issu du compte financier prévisionnel sous-jacent au contrat.

1. Échanges STIF / Entreprise.

L'Entreprise présente au minimum une fois par an, par écrit au cours d'une réunion, son plan prévisionnel de communication de façon aussi détaillée que possible (brief simplifié, dates, actions d'accompagnement...) ainsi que la liste des événements susceptibles de constituer des temps de communication (mises en service de projets, mises en chantier d'opérations, créations de nouveaux services, réalisations d'enquêtes voyageurs...).

Les échanges permettent d'engager une phase de concertation, au cours de laquelle le STIF fait part de ses remarques (coordination à effectuer, demande en précisions, demande de moyens supplémentaires, demande en opportunité ou ajournement d'une action, refus d'une campagne ...).

2. Réunion générale de coordination.

Si une coordination avec d'autres transporteurs, collectivités ou partenaires est nécessaire, le STIF organise une réunion générale et définit les thèmes à développer ainsi que la répartition de leur maîtrise d'ouvrage.

Article 33-3 - Suivi de la Politique Commune de Communication

1. Réunions régulières de suivi

Aux fins d'une information réciproque, des réunions de travail sont organisées entre le STIF et l'Entreprise. La fréquence de ces réunions est modifiable selon les nécessités.

En l'absence de réunions programmées, l'Entreprise prend l'initiative d'informer le STIF par écrit de façon détaillée en amont de tous projets de communication. Ces réunions de travail permettent notamment :

- de suivre les réalisations de communication de l'Entreprise et celles du STIF ;
- de réagir sur certaines opportunités ;
- d'échanger en continu sur l'actualité des transports susceptible de donner lieu à une action de communication ;
- de valider les actions de l'Entreprise avant leur mise en œuvre.

Le transporteur et le STIF peuvent également convenir de réunions ad hoc pour des actions de communication exceptionnelles.

2. Principes de validation.

Le STIF est associé en amont de toute action de communication, et aux étapes clés du déroulement du projet.

Le délai de sollicitation doit être approprié au type d'action ainsi qu'à son contexte. Ce délai intègre un délai raisonnable de consultation et de réflexion au sein du STIF ainsi qu'un temps réaliste pour que les éventuelles modifications souhaitées par le STIF puissent être prises en compte. A défaut, une pénalité de 1000€ par document non validé sera appliquée à l'Entreprise.

Article 34 - Identité du STIF et cohérence interrégionale

Article 34-1 - Principes et obligations

Le voyageur en Ile-de-France doit percevoir la cohérence et l'unité du système transport au travers des Communications et informations qui lui sont adressées via les médias ou la presse mais aussi à travers l'ensemble des éléments, signes et messages, qu'il rencontre tout au long de son déplacement, qu'il soit en grande ou petite couronne, ou à Paris.

Il est nécessaire que les entreprises soient systématiquement proactives sur ces questions, et avant tout renouvellement, mise à jour, création de documents, de mobiliers, de matériels et d'infrastructures, la question de la présence de l'identité du STIF soit posée et qu'une proposition soit formulée au STIF.

Article 34-2 - Les marques

Les marques ayant fait l'objet d'un dépôt par le STIF auprès de l'INPI sont la propriété du STIF, qu'il s'agisse de marques verbales ou semi-figuratives (logos). Pour toute autorisation d'utilisation des marques actuelles du STIF (dont la liste est précisée dans l'Annexe F.1 du présent contrat), l'Entreprise doit impérativement prendre contact par courrier avec la Direction de la Communication du STIF.

Les nouvelles marques verbales, figuratives ou semi-figuratives (logos), ayant pour vocation de constituer la dénomination d'un titre de transport, ou le titre de transport lui-même ou d'un service de transport décidé par le STIF sont déposées par les services du STIF auprès de l'INPI en son seul nom.

L'Entreprise s'engage à transférer au STIF, selon des modalités restant à définir, les marques verbales, figuratives ou semi-figuratives relatives à un service de transport ou un titre de transport dont elle est propriétaire ou copropriétaire pour une exploitation en Ile-de-France. La liste des marques dont l'Entreprise accepte le transfert de propriété et les modalités pratiques de gestion de l'ensemble des marques ainsi déposées sera définie dans une Annexe mise au point ultérieurement.

Article 34-3 - Habillage du matériel roulant

Le voyageur francilien doit percevoir la cohérence et l'unité du système de transport au niveau régional. A ce titre, le rôle du STIF en tant qu'autorité organisatrice doit être clairement exprimé.

L'Entreprise s'engage à apposer le logo du STIF à l'intérieur de chaque véhicule (y compris affrété) participant à l'exploitation du service de référence. Le logo du STIF, dont la taille sera proportionnée à la taille du logo de l'Entreprise, est apposé à l'intérieur du véhicule à un endroit approprié à définir.

L'habillage extérieur des véhicules est défini par le STIF à partir de sa charte d'habillage (cf. Annexe F.6 : du matériel roulant en Ile-de-France pour tous les véhicules neufs. L'entreprise s'engage à ce que ces véhicules respectent tous la charte du STIF.

Le STIF demande à ce que l'ensemble des véhicules soient habillés selon les « Principes d'habillage du matériel roulant » approuvés lors du conseil du 8 avril 2009.

A terme, l'ensemble du matériel utilisé par le transporteur pour l'exécution du service de référence devra être habillé selon les principes définis par la charte du STIF pour les Bus Express. Les nouveaux habillages seront mis en place dès la mise en service des véhicules, à défaut, une pénalité de 500 HT par mois calendaire et par véhicule sera appliquée à l'Entreprise.

Les coûts relevant du STIF doivent être clairement indiqués dans le devis du ou des bus transmis par le transporteur. A réception, l'ensemble des véhicules reçus devront être photographiés latéralement et de face (avec la plaque d'immatriculation) et les photos devront être transmises au STIF à la direction de la Communication.

Une subvention plafonnée à 2000€ sera appliquée pour chaque véhicule neuf. Cette subvention comprend la peinture du véhicule, la symbolique réseau, le bloc marque ainsi que l'habillage Express. Le surplus devra être pris en charge par l'Entreprise.

Les adhésifs relatifs au logo du transporteur sont à la charge du transporteur.

L'Entreprise fait valider par le STIF tout changement ou modification identitaire appliqué sur son réseau (logo, habillage réseau)

Article 34-4 - Supports et documents de communication voyageurs

L'Entreprise s'engage à indiquer sur tout support de communication et d'information voyageurs son lien avec le STIF par la présence du logo du STIF.

Tout nouveau document de communication, papier (dépliants, affiches, flyers...) ou électronique (sites internet, Wap...), produit pour la première fois par l'Entreprise fait l'objet d'une concertation avec le STIF.

Un site internet devra être mis en service afin de promouvoir le service de référence. Il aura également vocation à informer les usagers des différents horaires et de leurs modifications qu'elles soient temporaires ou définitives ainsi que des modifications des parcours ou des points d'arrêts, que ces modifications soient temporaires ou définitives.

Le logo du STIF devra apparaître dès la page de garde et une information sur l'action du STIF devra être prévue.

Le site devra, à l'instar de tous les éléments relatifs à la communication, faire l'objet d'une validation du STIF.

La création et la gestion du site devront être intégrées dans les coûts annuels de communication.

La mise à jour, le renouvellement, ou les modifications mineures de documents existants ne nécessitent pas la validation du STIF. En revanche, ils intègrent le logo du STIF.

Les dispositions suivantes sont retenues pour l'édition de tous documents de communication sur le réseau :

- L'information des voyageurs est rapatriée dans le cadre info de l'abri voyageur, lorsque l'arrêt en est équipé. Ce cadre info abri voyageurs peut être mis en commun avec une autre entreprise, dans ce cas un transporteur est désigné comme gestionnaire principale de

l'information, chaque transporteur restant responsable de la mise à jour de l'information de ses lignes.

- Le transporteur fournit les indices de lignes à insérer et en informe le STIF.
- Le transporteur s'engage à mettre en ligne sur le site internet le plan du réseau, les informations du réseau et un lien pour consulter les horaires.

Le transporteur s'engage à mettre à jour sans délai l'information destinée aux voyageurs dans les bus, dans les abris et sur les sites internet.

Tous les documents d'information du réseau, ainsi que toute opération de communication à l'initiative du transporteur, doivent être soumis à l'accord préalable du STIF.

Les informations ponctuelles de service, notamment les travaux sur la voirie, la déviation temporaire d'une ligne, n'impliquent pas une validation du STIF, ni la présence de son logo.

Article 34-5 - Signalétique, cartographie et représentation des modes

Les éléments relatifs à l'information voyageurs sont développés en cohérence avec les orientations du Schéma Directeur de l'Information Voyageurs (SDIV).

Dans ce cadre, les principes de représentation du service de référence utiles à l'organisation et au déroulement des déplacements des voyageurs (cartographie, représentation des modes, signalétique ...) sont définis et déterminés par le STIF, en collaboration avec les transporteurs.

L'Entreprise consulte le STIF et fait valider par ce dernier l'ensemble des éléments nouveaux ou à renouveler relatifs à la signalétique, la cartographie et la représentation des modes avant production. Les Parties s'efforcent de trouver des solutions compatibles avec les normes des différents réseaux de transports franciliens.

Article 34-6 - Les espaces de transport

Pour que la cohérence et l'unité du système de transport soient perceptibles par le voyageur dans leur globalité, l'ensemble du mobilier et des infrastructures devra intégrer progressivement l'identité du STIF sous réserve du respect des prérogatives de l'ensemble des parties sous la responsabilité du gestionnaire d'infrastructures.

Article 35 - Diffusion par le réseau de l'Entreprise

Article 35-1 - Documents produits par le STIF

L'Entreprise diffuse tout type de documents et objets (dépliants, guides...) relatifs aux transports en commun produit par le STIF à travers son réseau sous réserve de la faisabilité technique de l'opération.

Article 35-2 - Mise à disposition du réseau d'affichage dans les dépendances du réseau de transport de l'Entreprise

Les parties s'efforcent de prévoir des espaces (stations, matériels roulants...) réservés pour la communication du STIF à certaines périodes de l'année. Les parties se rapprochent afin d'étudier la création d'un réseau commun « STIF-Entreprise » de diffusion et de présentation d'affiches et de dépliants à l'intérieur des réseaux de transport.

TITRE VI - MOYENS MATERIELS ET HUMAINS NECESSAIRES A L'EXPLOITATION

CHAPITRE I - REGIME DES BIENS

Article 36 - Biens mis à disposition de l'Entreprise

L'Entreprise ne doit utiliser les biens mis à sa disposition que pour l'exécution du service de référence, sous réserve des dispositions prévues à l'Article 3-2 - du présent contrat.

Le STIF s'engage à mettre à disposition de l'Entreprise, l'ensemble des biens qui figurent sur les plans qui seront joints en Annexe D.3 et décrits sur les fiches qui sont jointes en Annexe D.3 à la date d'effet du présent contrat.

Le STIF met à disposition de l'Entreprise le mobilier et le matériel strictement nécessaires à l'exploitation du service, mentionnés dans la liste jointe en Annexe D.3.

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

Article 36-1 - Inventaire

Un état des lieux et un inventaire des équipements mis à la disposition par le STIF interviennent dans un délai de 3 mois suivant la prise d'effet du contrat. Ils font l'objet d'un procès verbal de remise établi contradictoirement entre les parties et signés par un représentant du STIF et un représentant du de l'Entreprise. Ces documents sont joints en Annexe D.3 aux présentes.

Cet inventaire précise notamment leur situation juridique et leur état apprécié sous différents aspects (état général des constructions, entretien, sécurité, fonctionnement de certaines installations particulières...). Celui-ci peut prendre différentes formes : photographies, état des lieux à dire d'expert etc.

La mise à disposition des installations comporte précisément :

- les immeubles proprement dits et les installations fixes ;
- les équipements, matériels et mobiliers nécessaire à l'exploitation du service.

Cette mise à disposition est consentie à l'Entreprise, à charge pour cette dernière d'en assurer l'entretien courant et le maintien en l'état.

Une remise à jour du relevé d'inventaire est effectuée à l'initiative de l'Entreprise, contradictoirement entre les parties, au moins une fois par an ; elle est portée en annexe du rapport annuel et porte modification de l'Annexe D.3.

Article 36-2 - Cession – mise au rebut

L'Entreprise informe le STIF de toute cession ou mise au rebut des biens (hors véhicules) dont elle est propriétaire et affectés à l'exploitation du service, dans les conditions prévu à l'Article 45 -(suivi des investissements).

Article 37 - Biens propres

Les biens propres sont les biens appartenant à l'Entreprise, hors biens de reprise tels qu'indiqués à l'Article 75-3 - du présent contrat.

L'Entreprise peut librement affecter les biens propres à la parfaite exécution de ses obligations contractuelles, si elle les juge utiles et nécessaires.

Article 38 - Biens de reprise

L'ensemble des biens affectés par l'Entreprise à l'exploitation du service mais non indispensables à la réalisation de celui-ci constitue des biens de reprise et font l'objet d'un inventaire figurant en Annexe D.2 du présent contrat. L'inventaire des biens de reprise est mis à jour annuellement et est adressé au STIF en annexe du rapport annuel prévu à l'Article 65-3 -.

L'Entreprise met en place un système permettant le suivi des biens de reprise, de sorte que leur présence physique et leur affectation à la gestion du service puisse être vérifiées à tout moment.

Article 39 - Biens de retour

Ce sont les biens qui sont acquis par l'Entreprise et qui sont indispensables à l'exécution du service. L'inventaire des biens de retour est mis à jour annuellement et est adressé au STIF en annexe du rapport annuel prévu à l'Article 65-3 -.

L'Entreprise met en place un système permettant le suivi des biens de reprise, de sorte que leur présence physique et leur affectation à la gestion du service puisse être vérifiées à tout moment.

CHAPITRE II - OBLIGATIONS RELATIVES AUX BIENS

Article 40 - Entretien et maintenance

L'Entreprise est en charge et responsable de la réalisation des travaux d'entretien et de maintenance du patrimoine affecté à la mise en œuvre du service public de transport.

Les travaux d'entretien et de maintenance comprennent toutes les opérations normales permettant d'assurer le maintien en état des biens, jusqu'au moment où leur vétusté ou une défaillance rend nécessaire des travaux de remplacement ou de renouvellement.

L'Entreprise planifie et exécute les prestations de maintenance et d'entretien de façon à obtenir pour chaque équipement une longévité au moins égale à la durée de vie moyenne indiquée par son constructeur et à conserver les performances initiales dudit équipement. La maintenance des matériels roulants et des équipements mécaniques fait l'objet d'un plan de maintenance.

L'Entreprise met en œuvre dans ce but une gestion préventive permettant de déceler, à l'aide des mesures appropriées à chaque équipement, les usures excessives et autres dégradations avant qu'elles ne provoquent sa défaillance.

S'agissant du matériel roulant, l'Entreprise doit notamment se conformer strictement :

- Aux recommandations du constructeur en matière d'entretien périodique des divers organes du véhicule. Il se procure à cet effet toute la documentation technique nécessaire ;

- Aux injonctions de mis en ordre émanant du Service des Mines et consécutives aux visites réglementaires de sécurité.

L'Entreprise effectue le rajeunissement apparent (éclairage, peinture, sièges...) des véhicules de manière à ce qu'ils conservent un aspect attrayant et valorisant de l'image de marque du réseau.

L'Entreprise est tenue d'entretenir les véhicules et matériels d'équipement d'intérieur des véhicules. Il doit laver la carrosserie des véhicules régulièrement (sauf en période de gel), tenir les intérieurs toujours propres, effectuer tous les graissages, vidanges, réglages, changements de pièces demandés par le constructeur.

Un état du stock des pièces détachées doit être tenu à jour.

L'Entreprise vérifie le bon fonctionnement des équipements d'accessibilité des véhicules et notamment des palettes embarquées de façon à prendre en charge tout PMR se présentant à l'embarquement. Tout défaut de fonctionnement doit être répertorié dans un carnet tenu à bord des véhicules qui précise le motif d'indisponibilité et la date du constat.

L'Entreprise doit, en outre, effectuer toutes les réparations quelles qu'elles soient, dues à des pannes ou des accidents. L'Entreprise tient à jour un cahier d'entretien par véhicule.

Un effort particulier est demandé à l'Entreprise pour limiter le plus possible les nuisances de bruit et de pollution pouvant être occasionnées par les véhicules du réseau. L'Entreprise est tenue de procéder fréquemment à toute vérification (notamment analyses de l'échappement des moteurs, réglages ou améliorations de nature à déceler et réduire ces nuisances).

Article 41 - Renouvellement et rénovation

L'Entreprise est en charge et responsable des opérations de renouvellement du patrimoine affecté à la mise en œuvre du service public de transport, hors les biens mis à la disposition par le STIF. Les travaux de renouvellement et de rénovation comprennent toutes les opérations qui consistent à réhabiliter ou à remplacer par un bien neuf, les biens devenus impropres à l'usage pour lequel ils ont été conçus (coût de maintenance élevé, présomption de panne, disponibilité insuffisante, matériel obsolète...).

Par renouvellement, il est entendu le remplacement d'un bien par un autre pouvant être différent de celui abandonné, mais de même destination et potentiel de performance au moins équivalent.

Par rénovation, il est entendu la réhabilitation d'un bien de façon à restaurer ses performances et à prolonger sa durée de vie.

Ces opérations de remplacement ou de réhabilitation sont réalisées de façon à garantir les niveaux de performance des biens, notamment leur âge conformément au Titre VI du CHAPITRE II -Article 42-2 - et leur durée d'utilisation, compte tenu de l'évolution technique et technologique.

Les opérations de renouvellement et de rénovation font l'objet d'un programme pluriannuel d'investissement joint en Annexe D.2 du présent contrat.

L'Entreprise présente tous les deux ans sa politique de maintenance, de rénovation et de renouvellement de ses matériels roulants, et tous les 4 ans sa politique de maintien en état du patrimoine par grandes familles d'équipements.

Les véhicules sont conformes à la directive 2001/85/CE et aux arrêtés du 5 mai et du 3 août 2007 qui modifient l'arrêté du 2 juillet 1982.

Article 42 - Matériel roulant

Article 42-1 - Parc de matériel roulant

Les véhicules affectés aux lignes express sont des cars de la gamme interurbaine ligne. Les véhicules sont acquis par RFI, la filiale de Ratp Développement dédiée aux investissements, et mis à disposition de l'Entreprise exploitante sous forme de contrat de location.

En cas de cessation du contrat de location précité (échéance normale ou anticipée), pour quelque cause que ce soit, l'Entreprise s'engage à transférer, sans contrepartie financière, le droit à location dont elle sera titulaire au STIF, avec faculté de substitution, ce, pour le temps du contrat de location restant alors à courir.

A cette fin, une convention valant promesse unilatérale de contrat de location sera signée dans l'année suivant la notification du présent contrat entre le STIF, l'Entreprise et le propriétaire afin de garantir la mise à disposition des véhicules au STIF pendant une durée déterminée. Cette convention figurera en annexe D.7 du présent contrat.

L'âge des véhicules est calculé au 1^{er} janvier de chaque année et le mode de calcul de l'âge moyen des véhicules est intégré à l'Annexe D.1 du présent contrat.

L'Entreprise transmet annuellement au STIF un état détaillé et exhaustif de la situation au 1^{er} janvier de son parc utilisé sur les lignes régulières objet du présent contrat, réserve incluse, appelé l'Annexe D.1 « Etat du parc ».

L'Annexe D.1 définit en particulier les caractéristiques de chaque véhicule : marque, type, sa date de mise en service, les équipements embarqués, l'accessibilité PMR, sa norme environnementale, le nombre de km effectués par le véhicule, la ou les lignes régulières où le véhicule est affecté.

L'Annexe D.1 fournit les éléments financiers sur le mode de détention (acquisition, location, crédit bail), le prix d'acquisition, les contributions perçues, l'amortissement comptable, les frais financiers.

L'Annexe D.1 fait l'objet d'un envoi annuel au plus tard le 31 janvier de chaque année.

Compte tenu de son plan d'investissement, l'Entreprise indique dans un plan (Annexe F.5), ligne par ligne, la date prévisionnelle à laquelle la ligne est entièrement exploitée avec des véhicules accessibles.

En cas de non respect de ce plan d'affectation, l'Entreprise encourt une pénalité de 1000 € HT par véhicule et par mois calendaire de non affectation. La pénalité se décomptera trimestriellement.

Article 42-2 - Plan d'investissement du parc

Le parc de véhicules fait l'objet d'un plan d'investissement pour toute la période du contrat, conformément à l'Annexe D.2. L'âge moyen du parc est établi de façon à être inférieur ou égal à 7 ans réels, aucun véhicule ne dépassant l'âge de 15 ans réels hors réserve et 18 ans réels pour les véhicules de réserve.

L'Annexe D.2 définit le parc utilisé pour l'exploitation de ce réseau et son évolution pour la durée du contrat. Le coût de l'évolution du parc est pris en compte dans la maquette de charges négociées entre le STIF et l'Entreprise.

L'Annexe D.2 fait l'objet d'un envoi annuel au plus tard le 31 janvier de chaque année.

A la demande du STIF, l'Entreprise tient à disposition du STIF tout document relatif à ces informations lui permettant d'effectuer des contrôles. De plus, le STIF a accès à toutes les pièces justificatives permettant de vérifier le bien-fondé et le respect de ce plan d'investissement.

Article 42-3 - Pénalité pour non respect du plan d'investissement

Dans le cas du non-renouvellement des véhicules tel que prévu au plan d'investissement de l'Annexe D.2 le montant des amortissements et des frais financiers correspondant est déduit de la contribution C2, telle que définie à l'Article 53-3 -. Les charges calculées (marge et aléa) sont également ajustées en conséquence.

L'âge moyen s'apprécie par référence à l'Annexe D.5.

En cas de :

- dépassement de l'âge moyen de 7 ans réels au 1er janvier (avec une tolérance de 1%) ; l'Entreprise s'expose à une « Pénalité âge moyen » = (Nombre de mois de dépassement) X 10 000 € ;
- dépassement de l'âge réel de 15 ans pour les véhicules en circulation sur les lignes régulières du contrat et ne faisant pas partie de la réserve ; l'Entreprise s'expose à une Pénalité « âge réel maximum » = (Nombre de mois de dépassement) X nombre de véhicule x 5000 € ;
- non fourniture de l'ensemble des informations relatives à l'Annexe D.1, à l'Annexe D.2 ou à l'Annexe D.5 (soit 0 ou une valeur mais pas de case vide au sein des documents), l'Entreprise s'expose à une Pénalité « production de documents » dont le montant est fixé à l'Article 71 - .

En cas de non respect du plan d'investissement, l'entreprise encourt une pénalité de 500 € HT par véhicule et par semaine de non affectation. La pénalité se décomptera trimestriellement.

Cette pénalité n'exonère pas l'Entreprise de l'obligation de fournir les documents concernés.

CHAPITRE III - PROGRAMMATION ET SUIVI DES INVESTISSEMENTS REALISES PAR L'ENTREPRISE

Les investissements concernés par le présent chapitre recouvrent les opérations de renouvellement et de rénovation des biens nécessaires à la réalisation du service de référence, ainsi que les opérations de nouvelles acquisitions.

Article 43 - Principes généraux

L'Entreprise s'engage à la réalisation du programme prévisionnel d'investissement figurant en Annexe D.2 du présent contrat.

Le STIF finance ce programme :

- par la prise en charge d'une fraction du cout des investissements et des frais financiers correspondant ;
- et/ou par le versement de subventions.

Le régime de financement peut-être modulé par le STIF au cours du contrat et être décliné par type de bien.

La modification du régime de financement entraîne l'ajustement, à la hausse ou à la baisse, les frais financiers. Le régime de financement pour l'année N est déterminé au mois d'octobre n-1 ou, au plus tard, lors du vote du budget de l'année N.

Le STIF s'assure de la cohérence du programme prévisionnel d'investissement de l'Entreprise avec sa politique des transports, et plus particulièrement les schémas directeurs qu'il pilote (Schéma directeur de l'Information Voyageurs, de l'Accessibilité, des Gares Routières, Plan de Déplacements Urbains...). Ainsi, pour chacune des opérations figurant au programme prévisionnel d'investissement, et avant toute acquisition ou travaux, l'Entreprise communique, dans les conditions précisées à l'article 44-1, un dossier technique et financier au STIF pour instruction.

Article 44 - Programmation des investissements

Les parties conviennent que les investissements relatifs à l'information voyageur et aux systèmes d'aide à l'exploitation et prévus au plan d'investissement contracté sont purement indicatifs (normes en mutation, phase de définition des besoins non achevée).

Article 44-1 - Présentation

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

- La dénomination de l'opération de rénovation ou de renouvellement regroupé par famille (Matériel roulant, Equipements véhicules, Equipements points d'arrêts, Installations fixes...) ;
- Les nouvelles acquisitions regroupées par famille ;
- L'année prévisionnelle de la réalisation de l'acquisition ;
- Les principaux éléments de dimensionnement (nombres de véhicules, types d'équipements, etc) et de choix techniques ;
- Le coût prévisionnel de l'opération (pour les véhicules, reprendre le coût négocié en amont de la signature du contrat).

Article 44-2 - Ajustement de la programmation

Cette programmation peut faire l'objet, chaque année, d'ajustements par le STIF après instruction des dossiers techniques communiqués par l'Entreprise notamment pour tenir compte des besoins du service. L'entreprise présente les conséquences de cet ajustement sur les coûts d'investissement, la sécurité de l'utilisateur et des tiers le cas échéant, les coûts d'exploitation, les objectifs de qualité de service et les recettes prévisionnelles.

Article 45 - Réalisation du programme d'investissements - Conditions de réalisation du PI

Article 45-1 - Principes généraux

La notification par le STIF du présent contrat à l'Entreprise vaut engagement de ce dernier à verser à l'Entreprise les subventions sur les véhicules prévues dans le cadre des conditions définies ci-dessous. En revanche, l'Entreprise s'engage à consommer ces acomptes dans l'année calendaire d'achat des véhicules et de ne passer commande qu'à la date de signature du présent contrat, pour les véhicules entrant dans l'année. Pour les années suivantes, l'entreprise se référera à l'article 45-2.

En cas d'avenant de renfort d'offre, les véhicules ne pourront être commandés qu'à partir de la date de signature du dit avenant, et devront être mis en service à la date énoncée en Annexe D.5.

En cas de retard dans la date de mise en service, l'entreprise reversera, dans le cadre de la facture annuelle, la quote-part de C2 versée inutilement entre la date de mise en service prévisionnelle et la date de mise en service effective.

L'acquisition des matériels prévus au plan d'investissement ou la réalisation de travaux ne peuvent être engagés qu'après et sur la base de l'accord écrit du STIF.

L'instruction réalisée par le STIF permet, sur la base du dossier remis par l'Entreprise et d'échanges complémentaires, de valider l'opportunité de la réalisation de l'investissement, notamment sur les aspects suivants :

- cohérence avec les politiques et la programmation globale du STIF ;
- pertinence des solutions techniques proposées et des caractéristiques des équipements envisagés ;
- dimensionnement de l'investissement au regard de la capacité à faire de l'entreprise, des besoins spécifiques du réseau et de la stratégie d'équipement des autres réseaux connexes ;
- chiffrage des coûts d'investissement et de fonctionnement.

Le versement de la subvention (ou de la fraction de C2 le cas échéant) s'effectuera en totalité au vu de copies de factures d'achat fournies par l'Entreprise ; en outre, s'agissant des véhicules :

- un courrier daté du transporteur => demande de paiement,
- un extrait de l'Annexe F.4 avec surlignés les véhicules concernés par la demande
- copies cartes grises,
- copies factures bus/cars,
- copies factures équipements (y compris équipements visés par l'annexe F4)
- un relevé d'identité bancaire (RIB),
- le cahier des charges du véhicule de base,
- 2 Photos du véhicule sur angle avant et arrière avec immatriculation visible,
- Attestation de sortie des véhicules sortant en stipulant bien le devenir du matériel sortant.

Un éventuel écart entre le prix stipulé dans le plan d'investissement convenu entre les parties et la facture ne sera pas pris en considération pour le paiement ; le montant figurant dans l'Annexe F.4 est donc forfaitaire conformément au principe de prise en charge du risque industriel par l'entreprise, le plan d'investissement prévaut.

Article 45-2 - Véhicules

L'Entreprise transmet, avant le 30 juin de l'année N-1, au STIF, pour instruction, les dossiers techniques et financiers relatifs à chacune des opérations prévues en année N.

Le STIF communique sa réponse (motivée en cas d'écart avec le plan d'investissement initial) avant le 30 novembre de l'année N -1. En l'absence d'écart avec le plan d'investissement initial, le défaut de réponse du STIF dans le délai imparti vaut acceptation. En cas d'écart avec le plan d'investissement initial, le défaut de réponse du STIF dans le délai imparti vaut rejet de la demande.

Chaque dossier technique et financier relatif aux véhicules prend la forme du document figurant à l'Annexe D.4. Aucun véhicule ne peut être financé si ce document n'est pas complet.

Article 45-3 - Autres équipements

L'Entreprise transmet au STIF, pour instruction, les dossiers techniques et financiers relatifs à chacune des opérations qu'elle souhaite réaliser, dans un délai minimal de 9 mois avant la date de début des travaux.

Article 46 - Réalisation du programme d'investissements – suivi de la réalisation

L'Entreprise rend compte annuellement au STIF, dans le cadre du comité de suivi et du rapport annuel, de la réalisation du programme d'investissement.

L'Entreprise tient à jour annuellement un tableau suivi du programme d'investissement présentant :

- les dépenses d'investissement réalisées par famille/opération ;
- les coûts prévisionnels du programme d'investissement par famille/opération.

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

Dans le cas où l'Entreprise ne réaliserait pas l'intégralité du plan d'investissement contractuel, elle s'engage à reverser la différence entre le montant des dépenses (dotation aux amortissements et frais financiers associés) réalisées et le montant des dépenses (dotation aux amortissements et frais financiers associés) prévues au programme d'investissement. Si l'investissement est simplement décalé, le plan d'investissement est décalé d'autant (début et fin de la comptabilisation).

Article 47 - Information en cas de modification du programme d'investissement

Dans le cas où une modification susceptible d'entraîner un risque sur le maintien en l'état de fonctionnement du système de transport est envisagée, l'Entreprise informe le STIF et lui présente les conséquences éventuelles de la modification envisagée.

Afin de permettre au STIF de veiller au respect des objectifs poursuivis, les parties conviennent de soumettre au comité de suivi les modifications significatives du programme d'investissements susceptibles d'avoir un impact sur le confort, la régularité ou la qualité de service offert aux voyageurs.

A cette fin, l'Entreprise transmet au STIF les informations et documents requis pour la bonne compréhension de ces modifications :

- Les raisons financières, techniques, réglementaires ou autres qui justifient la modification envisagée ;
- L'impact financier de la modification et les mesures à prendre, le cas échéant, pour financer le surcoût ou réaffecter les fonds ;
- L'évaluation de l'impact sur la qualité de service ;
- Les conséquences de la modification envisagée ;
- Les mesures envisagées, le cas échéant, pour résorber le retard consécutif à la modification dans la réalisation du programme d'investissements.

Le STIF se réserve le droit de solliciter la communication de documents ou d'informations supplémentaires, et de faire procéder à tout audit, notamment sur l'impact financier de la modification. L'Entreprise s'engage à transmettre ces documents ou informations dans un délai maximum de 20 jours ouvrés à compter de la demande.

En cas de modification demandée par le STIF, l'Entreprise établit une étude d'impact dans les meilleurs délais.

L'Entreprise prend en compte l'avis rendu par le comité de suivi et prend toutes les mesures utiles et requises pour s'y conformer.

CHAPITRE IV - REGIME SOCIAL

Article 48 - Généralités

L'Entreprise remet au STIF, lors de l'entrée en vigueur du présent contrat, les statuts applicables au personnel du service délégué.

L'Entreprise est tenue d'exploiter le service en conformité avec la législation et la réglementation relatives aux conditions de travail des salariés.

D'une manière générale, l'Entreprise est seule responsable de l'application des règles relatives à l'hygiène et à la sécurité du travail concernant son personnel.

Article 49 - Qualification et formation du personnel

L'Entreprise procède, sous sa seule responsabilité, conformément à la législation en vigueur, aux opérations d'embauche, de formation, de mutation ou de licenciement.

L'Entreprise est tenue d'affecter à l'exécution du service du personnel qualifié et formé. En particulier, l'Entreprise doit employer des conducteurs qui, outre les qualifications et la connaissance des transports en commun de personnes, possèdent un niveau suffisant pour la conduite en toute sécurité.

Les mises à niveau progressives et les plans de formation (la durée et le contenu notamment) engagés pour tous les types de personnel sont tenus à la disposition du STIF de même que les modules de formation.

La tenue vestimentaire est à la charge de l'Entreprise.

TITRE VII - REGIME FINANCIER

Le STIF introduit un objectif général de transparence des coûts et de meilleure efficacité économique de la prestation transport. Dans cette perspective, le contrat constitue à la fois un outil de maîtrise de la dépense publique, et d'incitation, par des mécanismes d'intéressement, à la réalisation des engagements et à la performance de l'Entreprise.

La préoccupation de maîtrise financière est au cœur de la relation contractuelle entre le STIF et l'Entreprise. Dans l'esprit des conventions de Délégations de Service Public conclues par d'autres Autorités Organisatrices comparables et dans la perspective de l'entrée en vigueur du Règlement Européen portant Obligations de Service Public, les objectifs du régime financier présenté ci-après sont respectivement :

la clarté du mécanisme de rémunération :

- individualisation des versements du STIF par nature de charges (fonctionnement / investissement) ;
- séparation de ce qui relève de la couverture de charges par rapport à ce qui constitue un intéressement ;

Et Sa lisibilité :

- prévisibilité des dépenses du STIF : le STIF verse un forfait indépendant du niveau réel des charges et des recettes voyageurs.

CHAPITRE I - LA REMUNERATION

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

Article 50 - Principes généraux relatifs à la rémunération.

L'Entreprise assure l'exploitation du service de référence défini au Titre II aux conditions financières définies dans le présent Titre.

Le service contractualisé entre le STIF et l'Entreprise donne lieu à l'établissement d'un compte financier du service, traduisant l'équilibre économique du contrat. Il comprend l'ensemble des produits et charges supportés par l'Entreprise et fait apparaître une juste rémunération pour marge et aléas, contrepartie des risques assumés par l'Entreprise.

Le compte financier prévisionnel figure en Annexe E.1 au contrat, accompagné de ses hypothèses d'élaboration.

Le compte financier est établi selon les principes de permanence des méthodes comptables et d'auditabilité décrits au TITRE VIII -.

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

Les ressources de l'Entreprise sont les suivantes :

- les recettes de trafic collectées et les contributions liées aux recettes reconstituées, telles que modulées du partage de risque entre le STIF et l'Entreprise selon les dispositions de l'Article 51 - ;

- Les recettes liées aux activités annexes et toute autre ressource perçue par l'Entreprise
- les contributions versées par le STIF :
 - o une contribution C1 liée aux charges d'exploitation destinées à couvrir les obligations de service public liées au présent contrat (la CET et la taxe foncière font l'objet chaque année d'un remboursement à l'Euro/l'Euro) ; la contribution C1 est détaillée au TITRE VII -CHAPITRE I -Article 53-2 - ;
 - o d'une contribution C2 au financement des investissements, décrite au TITRE VII - CHAPITRE I -Article 53-3 -.

Outre sa rémunération, l'Entreprise est soumise à des intéressements, des bonifications ou des pénalités liés à sa performance dans l'exécution du service de référence, constitués des composantes suivantes :

- un intéressement à la vente, décrit à l'article 56 - ;
- un intéressement à la qualité du service produit, décrit dans l'Article 61 -;
- des pénalités sur l'exécution du contrat définies à l'Article 26 -, notamment en cas de non-réalisation de l'offre kilométrique du service de référence.

Article 51 - Les recettes de trafic.

Article 51-1 - Modalités de détermination des recettes de trafic.

Les recettes de trafic sont déterminées par ligne à partir, d'une part, des tarifs et des prix annuels définis pour les forfaits mentionnés au point b/ ci-dessous, et d'autre part, du trafic voyageurs mesuré par les validations enregistrées.

Les règles de calcul des recettes de trafic sont les suivantes :

1. Recettes de trafic collectées

- Pour les tickets en carnet, plein tarif et demi-tarif, et les tickets d'accès à bord :

$RT1 = (P(t+ ; DT) \times NV(t+ ; DT)) + (P(t+ ; PT) \times NV(t+ ; PT)) + (Pt+u \times NVt+u) + (Ptab \times NVtab)$

2. Contributions liées aux recettes de trafic reconstituées

- Pour les forfaits Intégrale, forfaits Navigo semaine ou mois, Imagine'R, Forfaits Solidarité Transport et Gratuité Transport ainsi que pour le forfait carte de circulation police :

$$CRR = [P_v + P_s \times S_m] \times NV_{FOR}$$

Les contributions liées aux recettes reconstituées font l'objet d'un reversement par le STIF tel que prévu à l'Article 53 - et suivants.

Seules les données de validation transmises selon la procédure approuvée pourront être prises en compte pour le calcul des CRR ; les pertes de données dont la responsabilité incombe à l'entreprise ne feront pas l'objet d'une reconstitution.

Avec :

- i. $P_{(t+; PT)}$: prix ticket t+ carnet plein-tarif ; $P_{(t+; DT)}$: prix du ticket t+ carnet demi-tarif ; P_{tab} : prix du ticket d'accès à bord
- ii. P_v et P_s : prix voyageur et section révisés annuellement par décision du STIF. Les valeurs de P_v et P_s TTC pour l'année 2010 sont détaillées à l'Article 51-2 -. Chaque année, P_v et P_s seront actualisés de la hausse (ou des hausses) de l'année précédente des forfaits considérés tel que détaillé à l'Annexe E3.
- iii. N_v : nombre annuel de tickets d'accès à bord ; nombre annuel de premières validations de tickets t+ (unité ou carnet) ; nombre annuel de voyageurs pour les forfaits conformément à l'Article 51-2 -
- iv. S_m : sectionnement moyen de la ligne, fixé pour toute la durée du contrat selon la dernière enquête origine-destination réalisée dans le cadre des comptages.
- v. la recette de trafic d'une carte scolaire correspond au prix public (35% de son prix de référence tel que défini à l'Annexe C.5).

Article 51-2 - Mesure du trafic et calcul des CRR

1. Nombre annuel de tickets

Le nombre annuel de tickets d'accès à bord ou de premières validations de tickets t+ est basé sur les extractions des valideurs sur les mois et trimestres civils, les reports d'un trimestre à l'autre n'étant pas autorisés. Ce nombre trimestriel correspond au nombre figurant dans la base des extractions fournie par le constructeur des équipements de validation. Les ajustements de la base des extractions sont autorisés selon les règles fixées à l'Annexe C.4.

Pour les contrôles, le STIF pourra s'appuyer sur les remontées des données de validation telles que décrites au TITRE IV -Article 21 -. L'Entreprise devra justifier les écarts constatés.

2. Nombre annuel de voyageurs forfaits et calcul des CRR

Les contributions liées aux recettes reconstituées (CRR) sont fondées sur la fréquentation mesurée par les données de validation remontées au système d'information du STIF (SIDV) telles qu'elles sont décrites à l'Article 21 -.

Le nombre annuel de voyageurs pour chaque type de forfaits est égal au nombre de validations enregistrées par le SIDV sur l'année considérée.

Le calcul des CRR distingue trois types de forfaits ayant chacun des prix P_v et P_s différents qui permettent de reconstruire assez finement une recette par voyageur. Les trois types de forfaits considérés dans ce calcul sont les suivants : Intégrale, Forfaits Navigo semaine ou mois et carte de circulation police ; Imagine' R (Scolaire et Etudiant) ; Forfait Solidarité Transport (le trafic du Forfait Gratuité Transport n'entre pas dans le calcul de ces recettes).

Les prix par type de forfait sont détaillés dans le tableau suivant :

Forfaits :	Intégrale, Forfaits Navigo semaine ou mois et carte de circulation police		Imagine'R (Scolaire et Etudiant)		Forfait Solidarité Transport	
	P_v	P_s	P_v	P_s	P_v	P_s
Prix 2010 en Euros TTC 2010						

Article 51-3 - Modifications des règles de calcul des recettes de trafic

Les modifications des règles de calcul des contributions liées aux recettes reconstituées en cours de contrat feront l'objet d'un avenant pour traiter leurs répercussions sur les objectifs de recettes de trafic et sur la contribution forfaitaire C11 définie à l'Article 53-2 -.

Article 51-4 - Calcul de l'objectif de recettes de trafic

Pour chaque année du contrat, un objectif de recettes de trafic est fixé selon les règles détaillées à l'Article 51-1 -. Cet objectif, exprimé aux tarifs et prix de l'année 2010, est repris dans le tableau reproduit à l'Annexe F.4.

Les objectifs de recettes de trafic sont calculés à partir du trafic mesuré pris en compte dans les factures de 2010 détaillé par titre, valorisé aux tarifs et prix de 2010 en appliquant un effet volume pour chaque année. Les estimations de recettes 2010, ayant permis de proposer ces objectifs de recettes sont détaillés à l'Annexe E.3.

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

- en le complétant des montants résultant des dispositions des Articles suivants : Article 51-5 -, Article 57 -Article 58 -Article 59 - et Article 60-1 - ;
- en cas de transfert de trafic entre réseaux de contrats différents suite à une décision de modification de l'offre du STIF, à la hausse ou à la baisse.

Article 51-5 - Prise en compte des effets des décisions tarifaires du STIF

1. Compensation de l'écart entre l'indexation liée à l'évolution des charges et les hausses tarifaires

Le taux d'évolution tarifaire de l'année n par rapport aux tarifs et prix de l'année 2011 est obtenu en faisant le rapport entre les recettes de trafic de l'année n valorisées au tarifs et prix de l'année n de chaque titre de transport et les recettes de trafic de l'année n valorisées aux tarifs et prix de l'année 2011.

La différence entre l'objectif de recettes de trafic pour l'année n revalorisé par le taux d'évolution tarifaire de l'année n ainsi calculé et ce même objectif actualisé par la formule d'indexation de la contribution C11 fait l'objet d'un reversement par l'Entreprise lorsque cette différence est positive et d'une compensation par le STIF si elle est négative.

2. Prise en compte des modifications tarifaires (modifications, création ou suppression de titres)

En cas de modification tarifaire décidée par le STIF, qu'il s'agisse d'une modification de la tarification d'un titre existant (en dehors de la revalorisation annuelle des tarifs dont les impacts sont compensés), de la création ou de la suppression d'un titre, le STIF et l'Entreprise évaluent les impacts de cette modification tarifaire sur l'ensemble des recettes de trafic. Ce calcul est établi sur plusieurs années pour tenir compte des évolutions de tendance des titres existants et de la montée en charges des mesures nouvelles.

Dans ce cadre :

- l'objectif de recettes de trafic est ajusté, à la hausse ou à la baisse, en fonction de la variation des recettes de trafic évaluée pour la modification tarifaire envisagée,
- le STIF soit verse une compensation à l'Entreprise, égale à la perte de recettes de trafic générée par la modification, soit, si la modification a pour effet d'augmenter les recettes de trafic, réduit ses contributions à proportion de la hausse de recettes ainsi générée ;
- un avenant formalise les conséquences de ces modifications tarifaires.

Article 51-6 - Intéressement aux recettes de trafic

Un intéressement aux recettes de trafic, fondé sur la variation des recettes de trafic par rapport aux montants objectifs définis à l'Article 51-4 -, est mis en place.

L'écart (précisé en Annexe F.4) entre les recettes de trafic réalisées, et l'objectif de recettes de trafic, valorisé aux prix moyens de l'année, représente l'intéressement aux recettes de trafic de l'Entreprise.

Les recettes de trafic réalisées tiennent compte de l'effet des grèves, conformément à l'Article 51-7 -.

Article 51-7 - Prise en compte de l'effet de la grève sur les recettes de trafic

Conformément aux dispositions de l'Article 27 -, en cas de perturbations significatives résultant d'un préavis de grève pour un jour donné, lorsque le service prévisible est inférieur ou égal à 75 % du service contractuel de référence, l'impact sur les recettes de trafic des titres journaliers est neutralisé pour le STIF lorsque, au moment de l'établissement de la facture annuelle, l'objectif des recettes de trafic de l'Entreprise n'est pas atteint pour l'année de la grève considérée.

Dans ce cas, la neutralisation de l'effet de la grève sur le trafic mesuré consiste à rétablir le niveau de recettes de trafic de l'Entreprise pour les titres journaliers au niveau d'un jour moyen, par déclaration par l'Entreprise d'une recette de trafic reconstituée des titres journaliers non validés le jour de grève, de telle sorte que :

- recette de trafic d'un jour moyen pour les titres journaliers = recette de trafic réelle du jour de grève + recette de trafic reconstituée des titres journaliers non validés le jour de grève.

Le mécanisme de partage annuel des risques est appliqué au total des recettes de trafic, qui comprend les recettes de trafic reconstituées par l'Entreprise à partir d'un jour moyen pour l'ensemble des jours de grèves visés à l'Article 27 -.

Le montant de recettes de trafic d'un jour moyen pour les titres journaliers est établi à partir des éléments de calcul de l'objectif de recettes de trafic et s'élève aux montants prévus à l'Annexe F.4.

Ces montants, définis aux tarifs 2011, sont actualisés annuellement selon l'augmentation tarifaire moyenne décidée par le STIF.

Si la durée de la grève est supérieure à cinq jours consécutifs, le STIF et l'Entreprise procèdent à une réévaluation de l'estimation correspondante pour tenir compte, le cas échéant, des pertes de recettes de trafic des abonnements.

Article 52 - Les recettes annexes

Les recettes annexes sont forfaitaires et constituées notamment des recettes liées à la concession des espaces publicitaires, des indemnités forfaitaires versées par les voyageurs en situation de fraude et, plus généralement, de toute autre recette perçue par l'Entreprise.

Article 53 - Les contributions du STIF

Article 53-1 - Principe général

Les contributions versées par le STIF à l'Entreprise au titre du présent contrat se décomposent en :

- une contribution « C1 » liée aux charges d'exploitation couvrant les obligations de service public décrites à l'Article 3-2 -. Cette contribution est constituée de trois composantes :
 - o une contribution forfaitaire « C11 » couvrant les charges liées à l'exploitation ;

- une contribution « C12 » couvrant les impôts et taxes payées à l'euro-l'euro selon le réseau ;
 - une contribution « C13 » couvrant l'écart entre les recettes de trafic prévisionnelles indexées selon les modalités prévues pour la contribution C11 et le montant des recettes de trafic prévisionnelles actualisé des décisions tarifaires du STIF ;
- une contribution forfaitaire « C2 » pour le financement des investissements ;
 - les contributions liées aux recettes reconstituées décrites à l'Article 51 -.

Les contributions forfaitaires versées par le STIF sont actualisées et versées à l'Entreprise selon les modalités définies aux Article 62 - et Article 63 -.

Elles ne varient pas en fonction du volume de trafic, sauf dans les cas décrits aux Articles suivants : Article 51-3 -, Article 51-5 -, Article 57 -, Article 58 -, Article 59 - et Article 60-1 -.

Toutefois, les contributions versées par le STIF à l'Entreprise peuvent être ajustées en cours d'exécution du contrat pour tenir compte des mesures nouvelles décidées en cours de contrat traitées par voie d'avenant (sur la tarification ou sur la consistance du service de référence).

Article 53-2 - Contribution d'exploitation « C1 » relative aux obligations de service public

Elle contribue à couvrir l'ensemble des charges prévisionnelles d'exploitation encourues pour la mise en œuvre des obligations de service public contractuelles, figurant au compte d'exploitation prévisionnel.

1. Le montant « C11 »

Le montant forfaitaire C11 est établi au moment de prise d'effet du présent contrat, pour chaque année de son exécution, pour l'offre de référence initiale décrite à l'Article 9 -.

Le terme C11 est indexé chaque année par application de la formule décrite à l'Article 63-1 -1, en prenant en compte l'évolution des indices arrêtés à fin septembre de l'année n.

Le montant forfaitaire de C11, exprimé en milliers d'euros H.T. 2011, s'établit avant indexation aux montants figurant à l'Annexe F.4.

Le montant de cette contribution est revu en le complétant des montants résultant de l'application des dispositions des Article 51-3 -, Article 51-5 -, Article 57 -Article 58 -Article 59 -Article 60-1 -Article 60-1 -.

2. Le montant « C12 »

Le montant de la contribution C12 correspond aux charges d'impôts et taxes, qui sont répercutées au STIF à « l'euro / l'euro »

Les impôts et taxes sont constitués de la CET et de la taxe foncière.

Pour déterminer la part de ces impôts et taxes imputables au présent contrat, les parties conviennent d'utiliser la clef de répartition suivante : nombre de véhicules CT2/nombre de véhicules total de l'entreprise.

Le montant de C12, exprimé en milliers d'euros HT courants, est repris à titre strictement indicatif dans le tableau figurant à l'Annexe F.4.

3. Le montant « C13 »

Le montant de C13 est nul à la prise d'effet du présent contrat. Ses modalités de calcul sont décrites à l'Article 51-5 -.

Article 53-3 - La contribution « C2 » au financement des investissements.

Le STIF participe au financement des investissements prévus au Programme Pluriannuel d'Investissement défini à l'Article 43 - et à l'Annexe D.2, via la contribution C2, qui est composée de :

- la contribution C21, qui couvre l'effort d'investissement réalisé par l'Entreprise au titre du contrat ;
- la contribution C22, qui couvre les frais financiers supportés à raison des investissements réalisés.

Conformément à l'instruction fiscale 3 A 7-06 du 16 juin 2006, les composantes de la contribution C2 n'entrent pas dans le champ d'application de la TVA. La contribution C21, compte tenu de son caractère d'aide à l'investissement, n'entre pas dans le calcul du rapport d'assujettissement à la taxe sur les salaires.

Les frais financiers sont forfaitisés. Le montant initial est calculé sur la base du taux actuel réel de la dette appliqué à une assiette constituée, pour chaque exercice, de la différence entre la valeur nette comptable d'ouverture et la moitié des dotations aux amortissements économiques de l'exercice, telles que définies en annexe (plan d'investissement ou maquette financière).

Le montant forfaitaire C2 est établi au moment de la notification du présent contrat, pour chaque année de son exécution, sur la base des charges prévisionnelles figurant en annexe (plan d'investissement ou maquette financière)

Le terme C2 est indexé chaque année par application de la formule décrite à l'Article 63-1 -, en prenant en compte l'évolution des indices arrêtés à fin septembre de l'année n.

Le montant forfaitaire de C2, exprimé en milliers d'euros H.T. 2011, s'établit avant indexation aux montants figurant dans le tableau de l'Annexe F.4.

CHAPITRE II - RECETTES DIRECTES

Article 54 - Recettes directes au titre des forfaits Imagine'R

Les recettes directes du titre Imagine'R sont attribuées à l'Entreprise en fonction de l'usage des cartes Imagine'R sur son réseau.

Les recettes directes sont déduites du montant des contributions liées aux recettes de trafic reconstituées (CRR) décrites à l'Article 51-1 -.

Article 55 - Recettes directes au titre du ticket t+

Les recettes obtenues par l'Entreprise après répartition entre entreprises de transport des recettes des ventes de ticket t+ en carnet (plein tarif et demi-tarif) constituent ses recettes directes.

Les recettes directes de l'Entreprise sont calculées à partir du nombre de validations divisé par 0,98 pour tenir compte du « stock mort » sur le ticket t+.

CHAPITRE III - INTERESSEMENT A LA VENTE

Article 56 - Intéressement à la vente de la carte Imagine'R

L'intéressement est fixé à 6% de la quote-part de recettes directes du produit de la vente HT des cartes Imagine'R perçues par l'Entreprise.

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

Article 57 - Principe général

Les modifications significatives du service de référence (complément ou suppression) décidées par le STIF au cours du contrat dans les conditions prévues à l'Article 11 - donnent lieu à un ajustement des contributions du STIF. Cet ajustement est fondé sur la variation marginale des coûts de production induits par la modification de l'offre de référence.

Le cas échéant, une évaluation forfaitaire de la variation de recettes de trafic attendue est établie conjointement par l'Entreprise et le STIF.

Un avenant prend en compte les conséquences sur les contributions du STIF et sur les objectifs de recettes de trafic de ces modifications significatives de l'offre de référence. L'avenant devra indiquer l'impact des modifications d'offre sur la maquette financière

Article 58 - Ajustement des objectifs de recettes

Pour les modifications intervenues l'année n, l'évaluation forfaitaire des variations attendues de recettes de trafic telle que évaluée conjointement par le STIF et l'Entreprise vient modifier l'objectif de recettes de trafic à partir de l'année n+1.

Article 59 - Ajustement des contributions

Le calcul du montant de charges supplémentaires est effectué sur la base de la variation marginale des coûts de production nécessaire à la réalisation de l'offre modifiée l'année n, sur la base d'un devis dont le modèle type est fourni par le STIF à l'Entreprise..

Pour l'année n, le montant de la contribution C11 est ajusté des charges de l'offre nouvelle, selon la formule suivante :

$$C11n' = C11n + \text{ajustement de } C11n$$

A partir de l'année n+1, le montant de la contribution C11 est ajusté des charges de l'offre nouvelle, minorées ou majorées du montant prévisionnel des variations estimées de recettes de trafic liées à cette modification du service de référence, selon la formule suivante :

$$C11n+1' = C11n+1 + \text{ajustement de } C11n+1$$

Avec :

- *ajustement de C11n = montant des charges n liées à la modification d'offre.*
- *ajustement de C11n+1 = montant des charges n+1 liées à la modification d'offre +/- montant de recettes de trafic n+1 induites par l'offre modifiée.*

En outre, la contribution C2 peut être revue si la modification de l'offre a des impacts sur les charges liées aux investissements :

$$C2n' = C2n + \text{ajustement de } C2n$$

Les nouvelles contributions C11n' et C2n' ainsi déterminées se substituent alors contractuellement aux C11n0 et C2n0 pour la détermination, d'une part des acomptes définis à l'Article 62 - et d'autre part des contributions calculées dans le cadre de la facturation annuelle.

Article 60 - Mesures tarifaires

Article 60-1 - Création d'un titre ou modification significative d'un titre

Pour toute décision du STIF de création de nouveaux titres ou de modification importante des conditions d'utilisation d'un titre existant, un avenant prendra en compte, en cas d'impact significatif, les conséquences de ces décisions, notamment sur les dépenses ou économies supplémentaires éventuelles.

Article 60-2 - Cas d'alerte à la pollution

Les dispositions de la loi sur l'air du 30 décembre 1996 ainsi que de l'arrêté inter-préfectoral du 24 juin 1999 font obligation au Transporteur d'offrir la gratuité, au moins sur certaines communes, des transports collectifs.

En cas d'alerte à la pollution, le STIF a décidé que la gratuité est offerte aux clients occasionnels sur l'ensemble des services contractuels les jours couverts par les décisions prises par le Préfet de Région en application de la loi sur l'air. La perte de recettes de trafic correspondante est compensée par le STIF selon les bases précisées à l'Annexe F.4.

Cette compensation fait partie intégrante des recettes de trafic définies à l'Article 51-1 -.

A ce titre, elle est prise en compte pour le calcul du partage des risques prévu à l'Article 51-4 -

Ces montants, définis aux conditions tarifaires de l'année 2011, sont actualisés en fonction de l'augmentation tarifaire moyenne décidée par le STIF.

Les dépenses supplémentaires (renforcements des services et dépenses exceptionnelles de communication) font l'objet d'un devis proposé au STIF qui, après accord, en assure le remboursement. En l'absence de réponse dans un délai d'un mois, l'accord du STIF est réputé acquis.

Si la durée d'une alerte à la pollution devait être supérieure à cinq jours consécutifs, le STIF et l'Entreprise procèdent à une réévaluation de l'estimation correspondante pour tenir compte, le cas échéant, des pertes de recettes de trafic liées aux abonnements.

Article 60-3 - Autres mesures de gratuité partielle ou totale

Pour les autres cas où une mesure de gratuité totale ou partielle doit être appliquée à l'ensemble des services, à la demande du STIF, les modalités de calcul sont les mêmes que celles en cas d'alerte à la pollution. En cas de mesures limitées à certaines lignes, l'Entreprise précise au STIF, pour accord et avant application de la mesure, les estimations de recettes correspondantes.

CHAPITRE V - INCITATIONS FINANCIERES EN TERMES D'OFFRE REALISEE ET DE QUALITE DE SERVICE

Article 61 - Incitation financière à la qualité de service.

Article 61-1 - Bonus/Malus relatifs aux indicateurs de qualité de service.

Les engagements souscrits contractuellement pour la qualité de service au chapitre 2 du Titre II trouvent leur contrepartie dans un système d'incitation du type « bonus/malus » décrit dans les Annexe B.1 et Annexe B.2.

Le résultat d'un indicateur, à l'exception de l'indicateur « taux de contrôle », est exprimé en % et correspond à un taux de conformité, calculé en rapportant le nombre d'observations conformes au service de référence, au nombre d'observations totales (cf. Annexe B.1 du présent contrat sur les méthodes de mesure des indicateurs de qualité de service).

Le système repose, pour chaque indicateur sur la fixation de 3 valeurs de référence auxquelles sera comparé, à l'issue de chaque année du contrat, le résultat annuel de l'indicateur. Ces valeurs de référence sont définies comme suit :

- valeur « Objectif » si le résultat annuel de l'indicateur est égal à cette valeur, il ne donne lieu ni à bonus, ni à malus ;
- valeur « Supérieur » : si le résultat annuel de l'indicateur est supérieur ou égale à cette valeur, il donne lieu au bonus maximal ;
- valeur « Inférieur » : si le résultat annuel de l'indicateur est inférieur ou égal à cette valeur, il donne lieu au malus maximal.

Toute valeur du résultat annuel compris entre « Inférieur » et « Supérieur » donne lieu, selon le cas, à un malus ou à un bonus égal au rapport entre la valeur de l'indicateur et l'objectif d'une part et l'amplitude entre l'objectif et la borne inférieure ou supérieure multipliée par la valeur maximale du bonus-malus.

Principe général de calcul :

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

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

Si l'Entreprise n'est pas en mesure de présenter une mesure pour l'indicateur, elle encourt le malus maximal.

Article 61-2 - Pénalités pour situation inacceptable.

Pour quatre indicateurs, le bonus-malus est éventuellement complété d'une pénalité pour situation inacceptable dans les cas suivants :

Régularité et gestion des correspondances :

- 1 Passage en avance ;
- 2 Retard supérieur à 15 minutes du fait de l'Entreprise ;

Information écrite aux points d'arrêts en situations perturbées prévues :

3 en cas d'absence d'information sur la nature, la date, le début et la fin prévisionnelle d'une situation perturbée dès lors qu'elle était prévue ;

Information écrite à bord du véhicule en situations perturbées prévues :

4 de manière identique, en cas d'absence d'information sur la nature, la date, le début et la fin prévisionnelle d'une situation perturbée dès lors qu'elle était prévue

Attitude du conducteur :

- 5 si le conducteur fume à bord du véhicule ;
- 6 ou téléphone en conduisant ;
- 7 ou n'est pas disponible pour renseigner un client hors raisons de service ;
- 8 ou refuse de prendre en charge un Usager en Fauteuil Roulant sur une ligne déclarée accessible à un arrêt déclaré accessible non lié à une impossibilité technique.

Il est rappelé qu'en cas de constat d'un même manquement à la fois par l'Entreprise dans le cadre de ses mesures de qualité de service et par le STIF dans le cadre de ses contrôles ponctuels relatifs au Règlement d'exploitation, seule la pénalité pour situation inacceptable s'applique.

(1)	Passage en avance.	400 euros
(2)	Retard supérieur à 15 minutes du fait de l'Entreprise.	400 euros
(3)	Absence, à un point d'arrêt impacté par une situation perturbée prévue, de l'information sur la nature, la date, le début et la fin prévisionnelle de cette perturbation.	300 euros
(4)	Absence, à bord d'un véhicule d'une ligne impactée par une situation perturbée prévue, de l'information sur la nature, la date, le début et la fin prévisionnelle de cette perturbation.	300 euros
(5)	Le conducteur fume à bord du véhicule.	300 euros
(6)	Le conducteur téléphone en conduisant.	200 euros
(7)	Le conducteur n'est pas disponible pour renseigner les clients car il discute avec un collègue ou un habitué.	200 euros
(8)	Refus de prise en charge d'un Usager en Fauteuil Roulant sur une ligne déclarée accessible à un arrêt déclaré accessible non lié à une impossibilité technique.	200 euros

Article 61-3 - : Pénalités pour écarts constatés lors d'un contrôle effectué par le STIF

Le STIF peut mandater un prestataire pour contrôler les mesures effectuées par l'entreprise. En cas d'écarts constatés entre les contrôles effectués par le STIF et les mesures effectuées par l'entreprise, celle-ci peut, lorsqu'elle a obtenu du bonus, encourir une annulation totale de ce bonus dans les deux cas suivants :

- en cas d'écart significatif constaté entre la mesure STIF et la mesure entreprise (pour information, est considéré comme « significatif » un écart de 10% ou plus) ;
- lorsque la mesure effectuée par le STIF donne un résultat qui aurait engendré un malus alors que le résultat des mesures effectuées par l'entreprise donne lieu à bonus. Dans ce cas le malus est alors appliqué.

CHAPITRE VI - MODALITES DE FACTURATION ET DE REGLEMENT

Article 62 - Règlement des acomptes mensuels.

Les acomptes mensuels sont établis sur la base du montant des contributions C11, C12, C13, C2 et CRR définies aux Article 53-2 - et Article 53-3 -. Ils sont versés mensuellement, sur la base d'un échéancier annuel.

L'Entreprise transmet au STIF un échéancier des versements mensuels de l'année n, le 15 du mois de décembre n-1 et le 15 du mois précédent la hausse tarifaire pour l'année n ou la mise en service d'une offre modifiée actées par avenant par le conseil d'administration du STIF. L'échéancier est obligatoire validé au préalable par le STIF.

Lorsque les dates de versement prévues ci-après se trouvent être un jour non ouvré, les versements correspondants sont effectués le dernier jour ouvré qui précède.

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

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

Les contributions du STIF sont versées par le STIF selon les modalités définies aux CHAPITRE VI -Article 62-1 -, CHAPITRE VI -Article 62-3 - et CHAPITRE VI -Article 62-4 - du présent titre.

Article 62-1 - Règlement des acomptes mensuels de la contribution C11.

Les acomptes pour la contribution forfaitaire C11 sont versés le 26 de chaque mois sur la base des montants C11n0 prévus à l'Article 53-2 -, actualisés par application de la formule suivante :

$$C11n = C11n0 * In$$

Avec In : dernière indexation définitive connue pour la contribution C11 augmentée de l'inflation prévisionnelle retenue dans le projet de loi de finances pour l'année n.

Avec C11no : le C11 prévue pour l'année n et stipulé à l'Annexe F.4.

Article 62-2 - Règlement des acomptes mensuels de la contribution C12.

Les acomptes pour la contribution C12 sont versés le 26 de chaque mois sur la base des montants C12n0 prévus à l'Article 53-2 -, actualisés par application de la formule suivante :

$$C12n = C12n0 * In$$

Avec In : dernière indexation définitive connue pour la contribution C12 augmentée de l'inflation prévisionnelle retenue dans le projet de loi de finances pour l'année n.

Avec C12no : le C12 prévue pour l'année n et stipulé à l'Annexe F.4.

Article 62-3 - : Règlement des acomptes mensuels des contributions liées aux recettes de trafic reconstituées.

Les acomptes pour les contributions liées aux recettes de trafic reconstituées (CRR) sont versés le 26 de chaque mois.

Ces acomptes sont calculés avec les prix de l'année en cours et sur la base des derniers comptages intégrés conformément à l'annexe E.2.

Article 62-4 - : Règlement des acomptes mensuels de la contribution C2.

Les acomptes pour la contribution forfaitaire C2 sont versés le 26 de chaque mois sur la base des montants $C2n_0$ prévus à l'Article 53-3 -, actualisés par application de la formule suivante :

$$C2n = C2n_0 * I_n$$

Avec I_n : dernière indexation définitive connue pour la contribution C2 augmentée de l'inflation prévisionnelle retenue dans le projet de loi de finances pour l'année n.

Article 62-5 - : Règlement des subventions véhicule

Les subventions actualisées véhicules sont versées dans un délai de 3 mois à compter de la réception du dossier complet (cf. Article 45-1 -).

En cas de non-respect de ce calendrier de versement par le STIF, celui-ci verse des intérêts de retard, sur la base du nombre de jours de retard et du taux EONIA connu à la date de la facturation.

Article 63 - Facturation annuelle

Article 63-1 - : Indexation.

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

avec $C11n = C11n_0 \times K11n$; avec

$$K11n = X_N \left(a \frac{S_n}{S_0} + b \frac{C_n}{C_0} + c \frac{IPS_n}{IPS_0} \right)$$

$$\text{Avec } a+b+c = 1$$

[Les valeurs de a, b et c sont déterminées à l'**Erreur ! Source du renvoi introuvable**. et correspondent à la structure des charges d'exploitation de chaque contrat]

$C11n_0$ = forfait contractuel C11 exprimé en euros 2010 pour l'année n, correspondant aux montants indiqués à l'article 50-2.

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) ; $S_0 = 101,95$

C : indice mensuel Gazole (www.indices.insee.fr ; identifiant : 0641310) ; $C_0 = 174,985$

IPS : indice mensuel des prix des services (www.indices.insee.fr ; identifiant : 641257) ; $IPS_0 = 127,5308$

2. La contribution C2 est indexée chaque année par application de la formule suivante :

$$C2n = C2n_0 \times K2n ; \text{ avec } K2n = d + e \times K11_n$$

[La valeur de d correspond aux frais financiers et celle de e correspond aux dotations aux amortissements de chaque contrat, elles figurent en **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**]

3. Le montant annuel forfaitaire de subvention véhicule est indexé chaque année par application de la formule suivante :

avec $S_n = S_{n_0} \times K3n$; avec

$$K3_n = \left(\frac{IPA \& A_n}{IPA \& A_0} \right)$$

Avec

S_{n0} = forfait contractuel de subvention exprimé en euros 2010 pour l'année n, correspondant aux montants indiqués dans l'Annexe F.4.

IPA&A : IP de l'offre intérieure des produits industriels - Autobus et autocars, (indices mensuels) (www.indices.insee.fr ; identifiant : - 1559272) ; *S0* =107,5100

Pour chaque indice I, In est la moyenne arithmétique sur 12 mois d'octobre n-1 à septembre n ou 4 trimestres de septembre n-1 à juin n.

Article 63-2 - Reglement de la facture annuelle

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

- les composantes de la contribution relative aux charges relevant des OSP :
 - o la contribution « C11 » le cas échéant modifiée pour tenir compte des évolutions d'offre ;
 - o la contribution C12 ;
 - o la contribution « C13 » ;
- la contribution relative au financement des investissements « C2 » ;
- les contributions liées aux recettes reconstituées CRR définitives ;
- les incitations financières (bonus/malus, intéressements) ;
- les autres rémunérations éventuelles.

L'Entreprise établit également un avoir correspondant aux éventuelles pénalités liées à l'exécution du service définies aux Article 20-1 -, Article 20-3 -, Article 26 - et Article 71 -.

la facture annuelle reprend :

- le montant de la facture annuelle ;
- le montant des acomptes versés ;
- le solde à payer (avec le cas échéant les avoirs).

Le STIF règle à l'Entreprise, après vérification, le solde de l'année n entre les acomptes mensuels d'une part, la facture annuelle et l'avoir d'autre part, au plus tard dans les 30 jours suivants la réception par le STIF de la facture annuelle et de l'avoir.

En cas de désaccord, le STIF réserve le règlement du solde à hauteur du montant qu'il juge litigieux. Le cas échéant, le STIF règle, une fois le litige résolu, des intérêts de retard sur la base du nombre de jours de retard de versement.

En cas de non-respect du calendrier de versement des concours publics par le STIF, le STIF verse des intérêts de retard, sur la base du nombre de jours de retard et du taux EONIA connu à la date de la facturation.

Les factures sont accompagnées des pièces justificatives suivantes :

- les fichiers justifiant le calcul des recettes de trafic ;
- un détail du calcul des indices d'actualisation des rémunérations ;
- le calcul détaillé des bonifications et pénalités ;
- les justificatifs de paiements des Impôts et Taxes ;
- le calcul du partage des recettes de trafic ;
- le compte-rendu financier de l'exploitant intégré au rapport annuel tel que décrit à l'Article 65-3 -.

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

Un modèle de facture annuelle est proposé à l'Annexe E.4.

CHAPITRE VII - FISCALITE

Article 64 - Fiscalité

Article 64-1 - : Généralités.

L'Entreprise supporte tous les impôts et taxes relatifs à l'exécution des missions qui lui sont dévolues dans le cadre du présent contrat, selon la réglementation en vigueur. Elle assume seule les pénalités liées à tout redressement fiscal éventuel concernant la gestion qui lui est confiée, consécutif à une application ou à une interprétation erronée de sa part des textes en vigueur sous réserve de l'Article 64-3 -.

Article 64-2 - Les impôts et taxes supportés par l'entreprise.

La contribution économique territoriale telle qu'instituée par l'article 2 de la loi n° 2009-1673 du 30 décembre 2009 de finance pour 2010 et les taxes foncières sur les propriétés bâties et non bâties sont réglées par l'Entreprise, après vérification des éléments constitutifs de chacun des rôles d'imposition. L'Entreprise fait le nécessaire pour obtenir le plafonnement de ses cotisations de la contribution économique territoriale telle qu'instituée par l'article 2 de la loi n° 2009-1673 du 30 décembre 2009 de finance pour 2010 à laquelle elle peut prétendre, selon les possibilités offertes par la législation fiscale.

La contribution économique territoriale telle qu'instituée par l'article 2 de la loi n° 2009-1673 du 30 décembre 2009 de finance pour 2010 et les taxes foncières liées au service objet du présent contrat sont remboursées par le STIF à « l'euro / l'euro », sur la base des justificatifs des paiements effectués et d'une copie des rôles d'imposition.

Tous les autres impôts et taxes existant au 31 décembre 2010 et relatifs à la gestion du service sont à la charge de l'Entreprise.

Article 64-3 - : Taxe sur la valeur ajoutée et taxe sur les salaires.

L'Entreprise ayant la qualité d'exploitant du service est le seul redevable de la TVA due, selon les conditions de droit commun, au titre de l'activité de service public confiée.

En cas de changement de la doctrine ou de la législation fiscale en matière de TVA et/ou de taxe sur les salaires, les parties conviennent de se rapprocher pour tenir compte de ces changements et aménager le présent contrat sans modification de son équilibre économique.

Dans le cas où une des composantes des sommes versées par le STIF à l'Entreprise serait placée hors du champ d'application de la TVA cette composante serait facturée sans TVA au STIF.

Le montant de taxe sur les salaires qui en découlerait serait alors pris en compte dans le calcul de la contribution C1 versée par le STIF.

Article 64-4 - : Transfert des droits à déduction de la TVA.

En application des dispositions de l'Article 210-1 et suivants de l'Annexe II au code général des impôts, le STIF transfère à l'Entreprise les droits à déduction de la TVA correspondant aux investissements réalisés par le STIF et mis à la disposition de celle-ci.

Le STIF, propriétaire des biens, délivre à l'Entreprise une attestation précisant :

- la nature et la situation des biens,
- la base d'imposition hors taxe des biens utilisés par l'entreprise,
- le montant de la taxe correspondant,
- l'identité des parties,
- la référence aux articles 210 – 1 et suivants de l'annexe II du CGI,
- la nature du contrat liant les parties et la date de mise à disposition des biens,
- la date d'exigibilité de la taxe.

Le STIF adresse une copie de cette attestation au service des impôts dont il dépend.

Au vu des justificatifs fournis par le STIF, l'Entreprise procède sans délai ni différé aux formalités nécessaires à la récupération de cette TVA, soit par imputation sur la taxe due au titre de ses recettes, soit par demande de remboursement formulée auprès de l'administration fiscale compétente.

La taxe ainsi récupérée est reversée au STIF au plus tard le 30 du mois suivant celui du remboursement de la taxe.

Toute contestation ou remise en cause par l'administration fiscale du droit à déduction ou du quantum de la taxe dont il est prétendu à la récupération ou qui aura été restituée est portée sans délai à la connaissance du STIF. Les parties examinent ensemble le bien fondé des rappels et engagent toutes voies de défense utiles.

Les rappels non contestables ou devenus définitivement exigibles, qui auront été appliqués, majorés des sanctions fiscales et des frais contentieux engagés à la demande du STIF, sont remboursés par le STIF dans les 30 jours de leur règlement sur présentation de justificatifs par l'entreprise sauf faute ou erreur avérée de sa part.

TITRE VIII - MODALITES D'EXECUTION DU CONTRAT

CHAPITRE I - INFORMATION, SUIVI ET CONTROLE

Article 65 - Informations sur l'exécution du contrat

Article 65-1 - Principes généraux

Le STIF et l'Entreprise ont une obligation réciproque de transparence et de réactivité dans la transmission de l'information relative à la gestion du service, notamment en ce qui concerne les conditions d'exploitation et des difficultés rencontrées.

L'Entreprise porte à la connaissance du STIF et ce, dans les plus brefs délais, tout incident grave qui par sa portée est susceptible d'avoir une influence, de quelque nature que ce soit, sur les conditions d'exploitation du service de référence. Lorsque cette information est transmise verbalement elle doit être confirmée par écrit.

L'Entreprise transmet toutes les informations que le STIF peut demander ainsi que tous les tableaux de bords, rapports, documents de nature contractuelle, dans un délai raisonnable que le STIF peut fixer.

Seuls les modèles type spécifiques, communiqués par le STIF à l'entreprise, doivent être utilisés pour la transmission des informations sur l'exécution du contrat. En cas de non respect de ce principe, le STIF se réserve le droit de ne pas valider les documents présentés, et ceux-ci seront considérés comme non-reçus. Dès lors, l'Entreprise s'expose à la pénalité décrite à l'Article 71 -.

Si l'Entreprise ne donne pas droit à la demande d'informations une fois le délai de réponse échu, le STIF peut engager un Contrôle ou un Audit dans les conditions fixées à l'Article 62 du présent contrat. Les informations communiquées par l'Entreprise au STIF doivent pouvoir contribuer à assurer, auprès de tous les responsables locaux et des administrateurs du STIF, la meilleure lisibilité possible des conditions d'exécution de la présente convention.

Le STIF est garant vis-à-vis de l'Entreprise du respect de la confidentialité des informations correspondantes, dans les conditions prévues par la loi n°78-753 du 17 juillet 1978.

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

Article 65-2 - : Information trimestrielle et annuelle sur l'exécution du contrat

1 Information trimestrielle

L'Entreprise fournit l'Annexe A.5 du présent contrat, au plus tard le dernier jour du mois suivant la fin du trimestre.

2 Information annuelle

L'Entreprise fournit annuellement les informations précisées aux Annexes A.3, D.1, D.2 et F.2.

Les résultats de qualité de service décrits à l'Annexe B.1 doivent être fournis au plus tard le dernier jour du premier mois suivant la fin de l'année.

Les dates de remise d'information sont indiquées en prenant pour référence la date de notification du présent contrat.

Article 65-3 - Rapport annuel

Conformément aux articles L 1411-3 et R 1411-7 du Code Général des Collectivités Territoriales modifié par le décret n° 2005-236 du 14 mars 2005, l'Entreprise transmet chaque année au STIF et, au plus tard dans les cinq mois suivant la clôture de l'exercice comptable, un rapport contenant les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution du présent contrat, une analyse de la qualité de service et les tableaux complétés figurant en Annexe F.2.

Au sein du rapport annuel, l'Entreprise présente un commentaire du Plan d'Investissement pour l'année écoulée et sur la durée du contrat :

- Pour le matériel roulant : Explication des principaux facteurs d'évolution, l'impact quantitatif sur le parc, l'impact qualitatif sur le parc et l'impact sur les coûts d'exploitation ;
- Pour les autres biens : Explication des principaux facteurs d'évolution et l'impact sur les coûts d'exploitation.

L'Entreprise doit en conséquence produire un tel rapport, ce qui implique que soit mis en place une comptabilité analytique permettant l'analyse des produits et des charges afférents à l'exploitation du réseau, ainsi que la mise en évidence du personnel affecté à l'exploitation du contrat avec le STIF

Le présent rapport est remis au STIF entre le 1^{er} avril et, au plus tard, le 1^{er} juin de l'année n+1, concernant l'exercice n. En cas de non respect de cette contrainte calendaire, l'Entreprise s'expose à la pénalité décrite à l'Article 71 -.

Ce rapport comprend notamment :

a) Eléments financiers

- Les comptes de résultats de la société dédiée certifiés ;
- un compte rendu financier. L'objectif de ce compte rendu financier est de porter à la connaissance du STIF les éléments d'information nécessaires pour apprécier les conditions d'exploitation du service de référence, des activités annexes et le suivi de la politique de gestion des biens et investissements. Le compte rendu financier devra notamment comporter les éléments suivants :
 - Pour la société dédiée supportant le contrat :
 - o la présentation des règles de comptabilité analytique utilisées pour élaborer le compte financier du service
 - o l'indication, pour chaque ligne de charges et de produits ayant fait l'objet d'une imputation analytique sur le contrat du STIF, de la nature, la valeur de la clé de répartition utilisée ainsi que du montant total à répartir
- Il présente également ;
- une analyse des résultats et de leur évolution par rapport au budget et à l'année passée, notamment au regard des principaux évènements de l'exercice ;
- le chiffre d'affaires ventilé entre contributions du STIF, recettes voyageurs et autres recettes. Les versements du STIF feront également apparaître les contributions forfaitaires, les différentes formes d'intéressements perçus et le partage des risques ;
- une présentation analytique des comptes décomposant les produits et charges par grandes fonctions (conduite, entretien et maintenance du matériel roulant et des installations fixes, services en stations ...) ;
- une communication des coûts unitaires rapportés à la production (Kms Commerciaux KCC) et aux voyageurs transportés (voyages-kilomètres) ;

- un état détaillé des immobilisations avec le plan d'amortissement afférent ;
- ainsi que les autres éléments financiers prévus à l'Article L 1411-3 du Code général des Collectivités Territoriales modifié par le décret n° 2005-236 du 14 mars 2005.

b) Compte rendu technique

- l'état des travaux réalisés par l'Entreprise au cours de l'exercice ;
- l'état des travaux envisagés par elle et l'état de vieillissement des équipements constaté et prévisible sur l'exercice à venir ;
- la liste des contrats de prestations et de sous-traitance
- un état récapitulatif de l'ensemble des prestations qu'elle réalise pour le compte de tiers au titre du dernier exercice clos
- un bilan des moyens matériels engagés. Celui-ci doit comprendre un compte-rendu détaillé des cessions et acquisitions de biens mentionnés en Annexe D .2 (transmission d'une copie des factures d'investissement), des assurances souscrites (uniquement en cas de modification des polices d'assurances), ainsi que les inventaires et états des lieux établis contradictoirement.
- un état du renouvellement des biens et immobilisations nécessaires à l'exploitation du service ;
- ainsi que les autres éléments financiers prévus à l'Article L. 1411-3 du Code général des Collectivités Territoriales modifié par le décret n° 2005-236 du 14 mars 2005.
- le lieu de remisage des bus par lignes
- adresse du ou des dépôts et le nombre de véhicules par dépôt
- mise à jour du programme d'investissement

A la demande du STIF et sous réserve de confidentialité, l'Entreprise transmettra à la même date que son rapport annuel une annexe strictement à usage interne comprenant :

- les comptes annuels (bilan, compte de résultat détaillé et annexes) de l'exercice clos de l'Entreprise, certifiés conformes par un Commissaire aux comptes agréé, ainsi que la liasse fiscale ;
- un tableau des effectifs de l'Entreprise au 31 décembre de l'année échue ;
- un tableau faisant apparaître le nombre des départs et des recrutements lors de l'année échue.

L'Entreprise peut adjoindre à ce rapport annuel tous les documents qu'elle juge nécessaires pour apporter au STIF une information détaillée portant sur les conditions d'exécution du Service de référence.

Article 66 - Comité de suivi

Article 66-1 - Organisation et fonctionnement

Pour accompagner la vie du réseau, les parties de la présente convention se réunissent au sein d'un comité de suivi.

Ce comité sera présidé par le STIF et comprend un représentant de chacune des parties.

Instance de concertation, le comité aura notamment pour mission de suivre l'exécution du présent contrat d'exploitation et de guider son évolution.

Il examine toutes les questions relatives à la programmation de l'offre ou des investissements et formule des avis sur des modifications potentielles de l'offre.

L'ordre du jour du comité de suivi est établi conjointement entre le STIF et l'Entreprise dans le cadre d'un rendez-vous préparatoire.

Chaque partie à la présente convention peut abonder l'ordre du jour de chaque réunion du comité de suivi sous réserve d'en avertir les autres parties quinze jours avec la session du comité.

Le comité se réunit annuellement dans les locaux du STIF, ainsi qu'à la demande expresse d'une ou des parties, en tant que de besoin justifié par la partie demanderesse.

Sauf urgence, les parties sont averties trois semaines avant la date de la réunion du comité.

Les réunions donnent systématiquement lieu à l'établissement d'un compte rendu validé par l'ensemble des parties.

Article 66-2 - Attributions

Le comité de suivi traite notamment :

- Du suivi de la qualité de service ;
- Du rapport annuel rédigé chaque année par l'entreprise ;
- De l'évolution de l'offre de service ;
-

Article 67 - Contrôle de l'exécution du contrat

Article 67-1 - Contrôle de l'exécution du contrat par l'Entreprise.

Il revient à l'Entreprise de s'assurer par tous moyens de la réalité de l'efficacité et de l'efficacité de l'exploitation, et de veiller au respect des obligations figurant au présent contrat.

Ce devoir général de contrôle s'exerce sans préjudice des droits reconnus au STIF en tant qu'autorité organisatrice, dans le cadre des contrôles et audits qu'il peut décider de mener.

Article 67-2 - Droit général de contrôle et d'audit par le STIF

Conformément à l'Article L. 1611-4 du Code Général des Collectivités Territoriales, le STIF dispose d'un droit d'audit et de contrôle se rapportant à l'exécution par l'Entreprise du présent contrat, qu'il exerce soit directement, soit par l'intermédiaire d'un ou de plusieurs organismes extérieurs qu'il mandate à cet effet.

Le droit de contrôle vise à assurer le STIF de la bonne exécution par l'Entreprise du service de référence prévu par le présent contrat et il consiste à vérifier sur pièces et sur place les documents et informations attestant que les services et prestations sont exécutés conformément aux stipulations de la présente convention.

Il vise également à permettre au STIF de s'assurer de l'étanchéité entre les activités exercées par l'Entreprise (et ses filiales ou assimilées) au titre du contrat et ses autres activités.

Sans préjudice des stipulations de l'alinéa précédent et afin de réaliser ce même contrôle, le STIF se réserve en outre le droit de faire procéder à des contrôles inopinés sur le réseau défini à l'Article 9 - du présent contrat, tout en respectant les règles de sécurité.

Le droit d'audit vise notamment à examiner tous les éléments comptables et financiers nécessaires à l'établissement du compte de l'Entreprise et à évaluer les méthodes et outils employés par l'Entreprise afin de recueillir, agréger et restituer au STIF les informations servant à l'établissement des tableaux de bord et du compte-rendu général d'activité.

Compte tenu du caractère stratégique pour l'Entreprise des informations relatives aux données financières, le droit d'audit en matière financière s'exerce par l'intermédiaire d'agents du STIF accrédités ou d'organismes extérieurs mandatés par le STIF et sous réserve d'un engagement de confidentialité.

Le STIF s'engage à communiquer à l'Entreprise la liste des auditeurs internes accrédités à cet effet et à prévenir l'Entreprise de toute modification de ladite liste.

Les frais et honoraires de l'intervention des organismes extérieurs restent à la seule charge du STIF.

Article 67-3 - Modalités d'exercice des contrôles ou audits

Les contrôles de la qualité peuvent comprendre des contrôles inopinés, de type « client mystère ». Ces contrôles doivent se faire dans le respect des règles de sécurité (en particulier respect des plans de prévention hygiène et sécurité).

Dans les autres cas de contrôle et d'audit, l'Entreprise est informée de la décision d'audit du STIF, au minimum 15 jours ouvrés avant la date d'intervention des missions d'audits et de contrôle.

Dans le cadre des audits ou des contrôles, le STIF ou les organismes extérieurs mandatés par le STIF peuvent demander à l'Entreprise, la délivrance de tout élément d'information en lien avec l'offre de services prévue par le présent contrat. Ces éléments sont communiqués par l'Entreprise dans un délai raisonnable.

L'entrave dans l'obtention d'un élément demandé dans le cadre d'un audit ou d'un contrôle fait l'objet de pénalités fixées dans l'Article 71 -.

Les résultats des contrôles et audits (pour leur partie « analyse ») sont obligatoirement communiqués à l'autre partie dans un délai raisonnable fixé d'un commun accord.

Tout écart constaté en faveur du STIF ou de l'Entreprise ou tout manquement dans l'allocation des fonds versés par le STIF fait l'objet d'un reversement au profit du STIF ou de l'Entreprise.

Par ailleurs, si un audit fait apparaître un manquement aux dispositions du présent contrat, l'Entreprise s'expose à l'application des pénalités correspondantes. Il appartient au STIF, et à lui seul, de tirer les conclusions relatives aux insuffisances relevées lors des vérifications.

En cas de désaccord persistant sur les résultats des audits ou des contrôles la procédure de conciliation est engagée par la partie la plus diligente dans les conditions prévues à l'Article 81 - du présent contrat.

CHAPITRE II - VIE DU CONTRAT.

Article 68 - Responsabilité

L'Entreprise est seule responsable des dommages de toute nature subis par les tiers, les usagers et les fournisseurs dont le fait générateur trouve sa source dans l'exploitation du service.

Elle s'engage à garantir intégralement le STIF contre tous litiges, demandes ou recours indemnitaires qui seraient dirigés contre lui à raison de tels dommages.

Article 69 - Assurances

L'Entreprise s'engage à contracter auprès d'une ou plusieurs compagnies d'assurances notoirement solvables, toutes les polices d'assurances nécessaires à la couverture des risques suivants :

- dommages matériels, y compris bris de machine, aux biens mobiliers affectés à l'exploitation du service, quel qu'en soit le propriétaire à la date du sinistre. Devront impérativement figurer parmi les faits générateurs des dommages le vol, l'incendie, le vandalisme et le dégât des eaux ;
- responsabilité civile professionnelle générée par l'exploitation du service.

L'Entreprise justifie de la souscription de ces polices dans les 45 jours à compter de la prise d'effet du présent contrat.

Le STIF peut exiger à tout moment la preuve du paiement régulier des primes à leur date normale d'échéance.

L'Entreprise s'engage par ailleurs à :

- prévenir immédiatement et par tous moyens le STIF en cas de retard dans le paiement des primes de la part de l'Entreprise. Le STIF a la faculté de se substituer à l'Entreprise défaillante pour effectuer ce paiement, sans préjudice de recours contre ce dernier ;
- affecter intégralement l'indemnité versée par la compagnie d'assurance à la remise en état des biens affectés au service dont l'exploitation est confiée à l'Entreprise par le présent contrat.

L'Entreprise déclare être assurée à hauteur de 10 millions d'euros pour les risques liés à l'exploitation du service défini en Annexe A.3.

Les travaux y afférents sont réalisés sous le contrôle du STIF suivant un échéancier mis au point d'un commun accord entre le STIF et l'Entreprise ; les travaux de remise en état débutent immédiatement après le sinistre, sauf cas de force majeure ou impossibilité liées aux conditions d'exécution des expertises. L'Entreprise ne peut prétendre à aucune indemnité pour plus-values éventuelles résultant de ces travaux.

Les parties prennent toute disposition pour éviter, autant que possible, qu'il y ait interruption dans l'exécution du service, que ce soit du fait du sinistre ou du fait des travaux de remise en état engagés à la suite du sinistre.

L'Entreprise et ses assureurs renoncent à tout recours contre le STIF pour tous les dommages évoqués aux présentes et réciproquement.

Article 70 - Garantie

L'Entreprise présente soit une garantie à première demande soit une garantie maison mère dans les conditions prévues ci-dessous.

Article 70-1 - Garantie à première demande

Dans un délai de trois mois à compter de la notification du présent contrat, l'Entreprise fournit au STIF une garantie à première demande, d'un montant de 6% du chiffre d'affaire annuel du service de référence considéré. Cette garantie sera annexée en Annexe F.3.

Cette garantie a pour objet de couvrir :

- le paiement des pénalités dues par l'Entreprise, en cas de non versement dans les conditions prévues à l'Article 71 -;
- les coûts d'une éventuelle remise en état du matériel ou des immeubles mis à disposition par le STIF ou des biens susceptibles d'être repris par le STIF en fin de contrat ;
- le remboursement des dépenses engagées par le STIF – ou par un tiers, par qui il se sera fait substituer – pour l'exécution des mesures provisoires prévues à l'Article 73 - (Cas de la mise en régie provisoire).

Cette garantie sera actionnée par le STIF, après mise en demeure adressée à l'Entreprise et demeurée infructueuse dans le délai de 7 jours calendaires.

Tout appel au garant par le STIF en application du présent article prend la forme d'une notification et doit :

- être adressée par lettre recommandée avec accusé de réception indiquant le montant des sommes dues et le motif de la mise en œuvre de cet article ;
- être signée par un représentant habilité du STIF ;
- comporter en annexe, une copie de la mise en demeure adressée à l'Entreprise et préciser que dans le délai imparti cette dernière n'a pas rempli ses obligations ;
- indiquer dans quels délais doivent être versées les sommes dues.

Parallèlement, un titre exécutoire sera émis et transmis à l'établissement bancaire, dont une copie sera transmise à l'Entreprise.

L'engagement de la société bancaire figurera en Annexe F.3

Article 70-2 - Garantie « maison-mère »

Dans le délai de trois mois suivant la prise d'effet du présent contrat, l'Entreprise fournit au STIF une lettre garantie « Maison mère » qui sera jointe en Annexe F.3, pour un montant plafonné à 6 % du chiffre d'affaires annuel du service de référence considéré.

Cette garantie a pour objet de couvrir :

- le paiement des pénalités dues par l'Entreprise, en cas de non versement dans les conditions prévues à l'Article 71 - ;
- les coûts d'une éventuelle remise en état du matériel ou des biens susceptibles d'être repris par le STIF en fin de contrat ;

- le remboursement des dépenses engagées par le STIF – ou par un tiers qu’il se sera fait substituer – pour l’exécution des mesures provisoires prévues à l’Article 73 - (cas de la mise en régie provisoire).

Cette garantie sera actionnée par le STIF, après mise en demeure adressée à l’Entreprise et demeurée infructueuse dans le délai de 7 jours calendaires.

Tout appel au garant par le STIF en application du présent article prend la forme d’une notification et doit :

- être adressée par lettre recommandée avec accusé de réception indiquant le montant des sommes dues et le motif de la mise en œuvre de cet article ;
- être signée par un représentant habilité du STIF ;
- comporter en annexe, une copie de la mise en demeure adressée à l’Entreprise et préciser que dans le délai imparti ce dernier n’a pas rempli ses obligations ;
- indiquer dans quels délais doivent être versées les sommes dues.

Parallèlement, un titre exécutoire sera émis et transmis à la société mère, ainsi qu’à l’Entreprise.

Le garant peut opposer au STIF toutes les exceptions et invoquer tous moyens de défense dont l’Entreprise bénéficie au titre du présent contrat.

CHAPITRE III - SANCTIONS – FIN DE LA CONVENTION - INDEMNITES

Article 71 - Sanctions Pécuniaires

Après mise en demeure par voie de lettre recommandée avec accusé de réception restée sans réponse pendant 15 jours, des sanctions pécuniaires pourront être prononcées par le STIF à l'encontre de l'Entreprise, sans préjudice des dommages et intérêts auxquels celle-ci pourrait être tenue par ailleurs :

- en cas de non mise en place de la garantie prévue à l'Annexe F.3, l'Entreprise sera redevable de plein droit d'une pénalité d'un montant forfaitaire de 15000 € par mois de retard ;
- en cas de non soumission de l'un des documents que l'Entreprise est tenu de présenter au titre des présentes, l'Entreprise sera redevable de plein droit d'une pénalité d'un montant forfaitaire de 1000 € par mois de retard ;
- en cas de non communication d'informations dans l'un des documents que l'Entreprise est tenue de présenter au titre des présentes. L'Entreprise sera redevable de plein droit d'une pénalité d'un montant forfaitaire de 500 € par mois de retard, tant que les documents complets n'auront pas été communiqués au STIF ;
- en cas de non respect des conditions relatives au réemploi du matériel roulant. L'Entreprise sera redevable de plein droit d'une pénalité d'un montant forfaitaire de 10 € par kilomètre irrégulier réalisé Cette pénalité s'applique notamment à partir du premier kilomètre réalisé au-delà du seuil autorisé à l'Annexe F.4 de l'offre de référence, ou effectué – hors cas d'autorisation expresse du STIF- en dehors d'Ile-de-France.

Le STIF peut toutefois décider de ne pas les appliquer en considération des difficultés particulières et inhabituelles rencontrées par l'Entreprise, des agissements imputables à un tiers, et des efforts déployés par l'Entreprise pour s'acquitter de bonne foi de ses obligations.

Ces pénalités sont traitées selon les règles comptables en vigueur, dans le cadre de la facture annuelle.

Article 72 - Sanctions coercitives

Le STIF peut procéder à la mise en régie provisoire aux frais de l'Entreprise, sauf cas de force majeure ou causes exonératoires de responsabilité, dans les hypothèses suivantes :

- La sécurité publique vient à être compromise. L'exécution d'office est précédée d'une mise en demeure restée sans effet dans un délai fixé par le STIF et approprié au cas d'espèce.
- Si le service n'est pas exécuté ou s'il n'est exécuté que partiellement, le STIF peut également prendre provisoirement, aux frais de l'Entreprise, toutes les mesures nécessaires à la continuité de l'exploitation du service.

Article 73 - Sanction résolutoire

Sauf cas de force majeure ou causes exonératoires de responsabilité, le STIF peut résilier la convention de plein droit et sans qu'il soit besoin de remplir aucune formalité judiciaire, notamment dans les cas suivants :

- liquidation judiciaire de l'Entreprise ;
- dissolution de l'Entreprise ;
- cession du bénéfice du présent contrat à un tiers sans son autorisation ;
- radiation devenue définitive de l'Entreprise du registre des transports valant interdiction pour cette dernière d'exercer l'activité de transport public routier ;
- interruption non justifiée de plus de 30 jours consécutifs de l'exploitation de tout ou partie des services ;
- manquement grave ou répété des engagements contractuels pris par l'Entreprise à travers le présent contrat, après une mise en demeure non suivie d'effet dans le délai d'un mois ;
- manquement grave ou répété en matière de sécurité, et notamment de défaut grave d'entretien des installations ou du matériel mettant en péril les usagers par l'Entreprise.

La résiliation requiert une délibération du Conseil du STIF, notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception. Cette mesure devra être précédée d'une mise en demeure restée sans effet dans le délai de 10 jours.

En cas de résiliation anticipée et quel qu'en soit le motif, toutes dispositions stipulées au présent contrat qui en régleraient la fin trouveront à s'appliquer pleinement.

Article 74 - Résiliation

Le STIF peut résilier unilatéralement le présent contrat à tout moment pour des motifs d'intérêt général. Cette résiliation est notifiée à l'Entreprise par lettre recommandée avec accusé de réception et moyennant un préavis de neuf (9) mois.

En cas de rupture anticipée du présent contrat à l'initiative du STIF pour des motifs d'intérêt général, celui-ci s'engage à verser à l'Entreprise, en réparation du préjudice subi, une indemnité conforme à la législation et aux principes jurisprudentiels en vigueur.

Les sommes dues à l'Entreprise au titre du présent article sont versées dans les trois mois de la date de résiliation.

De la même façon, l'Entreprise peut résilier le contrat moyennant un préavis de neuf (9) mois à tout moment des présentes, sans préjudice des dommages et intérêts auxquels celle-ci peut être tenue par ailleurs.

Article 75 - Sort des biens en fin de convention

Article 75-1 - Biens appartenant au STIF

A l'échéance normale ou anticipée du contrat, l'Entreprise est tenue de remettre au STIF, en état normal d'entretien et à titre gratuit, tous les biens et équipements mis à sa disposition par le STIF, sur le fondement de l'article 34- et des Annexes D.1 et D.2 des présentes.

Au jour de la cessation du présent contrat, le STIF est subrogé à l'Entreprise dans tous ses droits et obligations envers des tiers.

Six mois avant la fin de l'exploitation, les parties estiment et arrêtent, à l'amiable ou à dire d'expert, les travaux nécessaires à la remise en bon état d'entretien et de fonctionnement, compte tenu d'un usage normal des installations, équipements et matériels mis à la disposition de l'Entreprise par le STIF.

L'Entreprise exécute ces travaux avant l'expiration du présent contrat ou verse au STIF une indemnité correspondant à leur montant, au plus tard à l'expiration du présent contrat.

Un inventaire physique des biens est effectué contradictoirement entre les parties 2 mois avant la fin de l'exploitation. Cet inventaire est validé ou modifié le jour de la fin du contrat en présence ou non d'un huissier de justice. Suite à cet inventaire définitif, les clés des bâtiments sont remises au STIF par l'Entreprise.

Article 75-2 - Biens de reprise

1. Etat des biens

Sur demande expresse du STIF, l'Entreprise s'oblige à lui fournir, dans un délai de 15 jours consécutifs à sa demande et sous peine de sanctions pécuniaires, telles que prévues dans l'Article 71 -, un état détaillé, immobilisation par immobilisation, de tous les biens figurant à l'actif du bilan de l'Entreprise faisant ressortir les biens (brut, amortissements, net et subventions associées) nécessaires à l'exécution du service. Cet état sera complété, le cas échéant, du descriptif des biens faisant l'objet de leasing et de toutes opérations déconsolidantes.

2. Matériel roulant

Le STIF ou le successeur éventuel de l'entreprise, rachète à l'Entreprise tout ou partie du matériel roulant qu'il jugerait nécessaires à l'exploitation, à sa valeur contractuelle nette des amortissements contractuels, minorée de la quote-part des subventions qui restent à reprendre.

Ainsi, l'entreprise restitue au STIF la part des subventions qui lui ont été versées et non reprises en fin de contrat.

Deux mois avant la fin du contrat, un expert, désigné en commun accord entre le STIF et l'entreprise, détermine :

- la valeur marchande théorique du parc compte tenu de son niveau d'équipement et de son âge et du kilométrage,
- la valeur marchande réelle du parc qu'il examine.

Si la valeur réelle est inférieure à la valeur théorique, l'entreprise verse la différence au STIF (ou cette somme est déduite du reste à payer par le STIF ou le candidat retenu) ; en cas de mauvais entretien, le STIF a également la possibilité de percevoir cette somme ET de ne pas reprendre les véhicules (ni le STIF ni le candidat retenu ne paient la valeur résiduelle figurant dans le plan d'investissement).

L'Entreprise ne peut en aucun cas, refuser ou s'opposer de quelque manière que ce soit à la reprise du matériel décidée par le STIF.

3. Installations fixes / Dépôts

L'Entreprise projette de prendre à bail un dépôt situé sur la commune des Mureaux dont les caractéristiques figurent en Annexe D.6.

En cas de cessation du présent contrat (échéance normale ou anticipée), pour quelque cause que ce soit, l'Entreprise s'engage à transférer, sans contrepartie financière, le droit au bail dont elle sera titulaire au STIF, avec faculté de substitution, ce, pour le temps du bail restant alors à courir.

A cette fin, une convention valant promesse unilatérale de bail sera signée dans les six mois suivant la notification du présent contrat entre le STIF, l'Entreprise et le propriétaire afin de garantir la mise à disposition de ce dépôt au STIF pendant une durée déterminée. Cette convention figurera en Annexe D.7.

En outre, les Parties reconnaissent que les dépôts d'autobus sont des infrastructures dont la disponibilité est essentielle afin d'assurer une égalité entre les candidats dans la perspective de cette future mise en concurrence.

Le STIF informera son cocontractant de la politique foncière qu'il envisage à l'égard des dépôts d'autobus, afin de mettre en œuvre une concertation avec les personnes concernées.

Dans ce cadre, Le cocontractant s'engage quant à lui à porter à la connaissance du STIF l'ensemble des éléments matériels juridiques, techniques et financiers, se rapportant à la situation foncière du dépôt nécessaire qu'il utilise pour la réalisation de l'offre de référence.

Sur la base de ces informations, les parties s'engagent à mener de bonne foi des discussions sur la question foncière dans le respect de la mise en œuvre du règlement OSP. Ces discussions doivent permettre l'adoption par les Parties d'un Document de Traitement de la question foncière tenant compte de la spécificité du dépôt, et notamment de son affectation, en tout ou partie, pour la réalisation du service de référence.

Les Parties s'engagent à mener de bonne foi une discussion portant sur la valorisation des dépôts d'autobus et notamment sur la valorisation des terrains et des installations et sur la définition d'une valeur locative (dans le cas où l'exploitant est également propriétaire du dépôt).

Cette valorisation sera réalisée sur la base des principes suivants :

- prise en considération de la nature subventionnée de l'activité de service public exercée grâce au dépôt,
- transparence quant aux conditions de financement de ces équipements,
- valorisation et rémunération réaliste de ces actifs sur la base de modèles économiques de moyen / long terme,
- avis préalable des domaines et / ou d'un expert immobilier désigné d'un commun accord entre le STIF et l'entreprise.

Les parties conviennent d'établir dans les 6 mois de la signature de la présente convention un calendrier des modalités de mise en œuvre des engagements pris au présent article. Ce calendrier prévoit au moins un bilan annuel de la mise en œuvre de ces engagements.

Article 75-3 - Biens propres

Les biens propres restent la propriété de l'entreprise à l'issue du contrat. Les logiciels nécessaires à l'exécution du service dont l'Entreprise reste propriétaire peuvent faire l'objet d'une licence d'utilisation accordée au STIF.

Article 75-4 - Les opérations de remplacement (projet)

Les opérations visées par le présent article sont celles permettant le remplacement d'un immeuble ou d'une dépendance d'immeuble nécessaire à la réalisation du service public par d'autres installations répondant mieux aux exigences de l'exploitation ou de la technique (les « opérations de remplacement »).

Une opération de remplacement a pour objet le financement, en tout ou en partie, de la construction, l'aménagement ou l'acquisition d'un bien nécessaire à la poursuite de l'activité de l'Entreprise.

Compte tenu de la complexité des opérations en cause, et notamment de leur déroulement selon une durée importante qui ne trouvera sa conclusion qu'une fois levés les divers aléas contractuels et administratifs auxquels leur mise en œuvre est subordonnée, le processus décisionnel se déroulera en deux phases :

1. Accord de Principe

Afin d'obtenir l'accord de principe du STIF l'autorisant à entreprendre une opération de remplacement, l'Entreprise devra présenter au STIF un dossier détaillé précisant tout à la fois les remplacements prévus et justifiant les aliénations et éventuelles acquisitions envisagées.

Ce dossier comprendra l'ensemble des éléments qu'aura pu recueillir l'Entreprise, en phase de faisabilité, de nature à étayer sa démarche :

- aspect stratégique et technique de l'opération,
- montage juridique envisagé et analyse des raisons pour lesquelles le montage proposé est retenu,
- partenaires pressentis,
- éléments de coût (connaissance du marché, évaluation des services fiscaux si elle est connue...)
- planning prévisionnel,
- modalités de financement,
- .../...

Pour ce faire l'Entreprise sera autorisée à effectuer, sous sa responsabilité, toutes démarches de nature à lui permettre d'apprécier la faisabilité de l'opération et initialiser les démarches nécessaires à la poursuite éventuelle de sa proposition (consultation de promoteur/investisseurs, négociation et signature de protocoles d'intention non contraignants etc...).

L'Entreprise tiendra le STIF informé de ces démarches, au fur et à mesure qu'elles seront entreprises.

Après réception et étude du dossier détaillé, le STIF, par courrier de son Directeur Général, transmet à l'Entreprise un accord de principe.

Le STIF demeure entièrement libre d'accepter ou de refuser de donner cet accord de principe. Le STIF informera néanmoins l'Entreprise des motifs qui l'ont conduit à refuser l'accord de principe.

En cas de refus, l'Entreprise fera son affaire des conséquences de cette décision sur les éventuels engagements précontractuels qu'elle aura pu souscrire.

En cas d'accord de principe, l'autorisation du STIF vaudra autorisation donnée à l'Entreprise pour engager toutes démarches en vue d'aboutir à la signature d'avant-contrats avec les partenaires à l'opération.

Pendant cette phase de mise au point, le STIF sera tenu informé de l'avancement du dossier au cours de réunions trimestrielles avec l'Entreprise. Au moins une fois par an, cette information prendra également la forme d'un rapport écrit. Une information complémentaire écrite (comportant une copie de la demande de permis de construire et de démolir) devra être fournie au STIF préalablement au dépôt par l'Entreprise de la demande du ou des permis de construire se rapportant à l'opération de remplacement.

2. Délibérations des organes délibérants

Au terme des discussions, les modalités juridiques et économiques de l'opération de remplacement seront arrêtées dans un document contractuel signé entre le STIF, l'Entreprise et éventuellement les différents partenaires qui concourent à sa réalisation.

Cet engagement sera signé sous condition suspensive de l'agrément des organes délibérants respectifs de l'Entreprise et du STIF, ainsi que sous les conditions suspensives usuelles en pareille matière (droit de préemption, obtention des autorisations de construire éventuellement nécessaire, devenues définitives,...).

Article 76 - Continuité du service en fin de contrat

Le STIF aura la faculté, sans qu'il en résulte un droit à indemnité pour l'Entreprise, de prendre pendant la dernière année du présent contrat toute mesure pour assurer la continuité du service public, en réduisant autant que possible la gêne qui en résulterait pour l'Entreprise.

D'une manière générale, le STIF pourra prendre toutes les mesures nécessaires pour faciliter le passage progressif du présent contrat au nouveau régime d'exploitation ou au nouvel exploitant.

A la fin du présent contrat, le STIF ou le nouvel exploitant sera subrogé aux droits de l'Entreprise.

Article 77 - Reprise des autres contrats et engagements de l'entreprise

1. Dans un délai d'un an avant le terme du contrat, l'Entreprise adresse au STIF copie de l'ensemble des contrats nécessaires à la réalisation du service de référence et susceptibles d'être poursuivis au-delà du terme du contrat.

Elle lui adresse en particulier les baux immobiliers conclus par l'Entreprise pour les biens nécessaires à la réalisation du service de référence.

En cas de cessation du présent contrat (échéance normale ou anticipée), pour quelque cause que ce soit, le STIF se réserve le droit de poursuivre ou de faire poursuivre ces contrats par le tiers de son choix.

Cette faculté ouverte au STIF ou à un éventuel successeur devra néanmoins tenir compte, pour ce qui concerne les baux immobiliers, de la spécificité de chaque dépôt bus, et notamment de leur affectation, en tout ou partie, pour la réalisation du service de référence.

Le STIF notifie sa décision à l'Entreprise et à son cocontractant dans un délai de 2 mois à compter de la date de notification de la résiliation ou 9 mois avant l'échéance du contrat.

2. L'Entreprise devra veiller à ce que soient insérées dans les contrats qu'elle passe avec des tiers, les stipulations propres à permettre l'application du présent article.

Dans un délai de 3 mois à compter de la prise d'effet du présent contrat, l'Entreprise fera ses meilleurs efforts pour mettre en conformité les contrats passés par l'Entreprise avec des tiers. Les contrats passés avant le présent contrat devront être mis en conformité avec les stipulations du présent article.

Il est bien entendu que les stipulations du présent article ne concernent pas :

- les contrats passés par l'Entreprise en application d'un contrat passé pour son compte par une société la contrôlant (au sens de l'article L.233-3 du Code de commerce) ;
- les contrats passés par l'Entreprise avec une société la contrôlant ou placée sous le même contrôle (notamment les contrats d'assistance technique).

3. En cas de méconnaissance par l'Entreprise d'une des stipulations du présent article, qui rendrait notamment impossible la poursuite par le STIF ou tout tiers désigné par lui de l'un des contrats, le STIF pourra obtenir une prestation de même nature, aux frais et risques de l'Entreprise.

4. Un an avant la cessation du présent contrat, l'Entreprise communique au STIF les informations nécessaires à la mise en application de l'article L. 1224-1 du code du travail.

Article 78 - Engagements financiers à la fin du contrat

Au terme du présent contrat, l'Entreprise établit dans le délai d'un mois, un état des créances et des dettes reprises par le STIF ou le successeur et assumées par ces derniers.

Cet état détaillé fera notamment apparaître :

- les charges payées par l'Entreprise et couvrant une période n'entrant pas dans le périmètre de son contrat d'exploitation ;
- les sommes, quelles qu'en soient la nature, origine ou destination, subsistant dans son patrimoine et versées par des tiers, personnes privées ou publiques, sous forme de concours, subventions ou participations afin de contribuer au développement des moyens du service public exploité couvrant une période en dehors des ses obligations inhérentes au présent contrat ne faisant plus partie de son contrat d'exploitation ;
- les sommes qu'elle a constituées, provisionnées ou réservées dans ses documents comptables et budgétaires afin de garantir le parfait paiement à leur échéance normale des obligations légales, réglementaires ou contractuelles dans lesquelles le STIF ou le successeur seront tenus de se substituer à lui à raison du transfert ou de la reprise du service ;
- les charges à payer, relatives à tout contrat annuel qui sera cédé au STIF ou au successeur au prorata du temps du dernier contrat d'exploitation ;
- une somme correspondant aux droits acquis par les salariés transférés en vertu de l'Article L 1224-1 du code du travail et non échus à la date du transfert du service public confié, lorsqu'il résulte de ce transfert que le STIF ou le successeur seront tenus de l'intégralité de ces droits à leur échéance ;
- les provisions passées, entre autres, pour départ à la retraite ;
- et toute autre charge liée à l'exploitation du service confié incombant à l'Entreprise.

Si cet état fait apparaître un solde en faveur de l'Entreprise, alors le successeur verse ce solde à l'Entreprise, dès le début de son exploitation.

Si cet état fait apparaître un solde en faveur du successeur, alors le l'Entreprise verse ce solde au successeur, dès la fin de son exploitation.

Cet état devra impérativement être validé par l'expert comptable de l'Entreprise, ainsi que par le STIF. Un protocole transactionnel peut valider l'accord financier.

A la fin du contrat, si le programme prévisionnel d'investissement n'a pas été réalisé en totalité (en volume et/ou en valeur), alors l'entreprise verse au STIF l'écart entre le montant réel d'investissement et le montant prévisionnel.

Les sommes dues en application des dispositions du présent Article sont versées en capital dans les 3 mois suivant le terme de du présent contrat et à défaut, portent intérêt au taux applicable en matière d'intérêts moratoires des marchés publics.

CHAPITRE IV - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 79 - Révision et sauvegarde.

Les Parties procèdent d'un commun accord au réexamen des conditions financières, à la demande motivée de l'une d'entre elles, en cas de survenance d'événements ou de modifications législatives ou réglementaires majeures et non prévisible avec suffisamment de certitude quant à leur occurrence à la date du contrat, tendant à bouleverser substantiellement l'équilibre économique et financier du contrat.

Pour apprécier l'impact de ces évènements, les parties s'appuient sur toutes données économiques et financières utiles et disponibles. La révision du contrat peut notamment intervenir dans les cas suivants :

- si une vérification de toute nature réalisée par le STIF montre que le STIF supporte des charges indues ou bien qu'une contribution versée par le STIF est excessive notamment du fait d'un changement de méthode comptable, les parties conviennent d'examiner ensemble les modalités d'ajustement des contributions du STIF ;
- en cas de modifications législatives et réglementaires en matière sociale, fiscale, para fiscale et d'imposition de toute nature (évolution de taux fiscaux, création ou suppression d'impôts, taxes et redevances ou changements de règles déterminant l'assiette, les taux ou les modalités de calcul des impôts, taxes et redevances) venant affecter les impôts et/ou taxes et/ou charges autres que ceux couverts par la contribution versée par le STIF ;
- En cas de cession de l'entreprise ou de modification de la structure de détention du capital de l'entreprise titulaire du contrat.

Les Parties procèdent à l'amiable au réexamen des conditions financières sur l'initiative de l'une d'elles et sur la base des éléments justificatifs fournis par celle-ci.

Article 80 - Recours à la procédure d'avenant.

Article 80-1 - Cas général.

Le présent contrat et ses annexes autres que celles listées à l'Article 80-2 - ne peuvent être modifiées que par voie d'avenant écrit et signé par les personnes dûment habilitées à cet effet par chaque parties.

Article 80-2 - Cas particuliers.

Les Annexes susceptibles d'être modifiées par simple accord entre le STIF et l'Entreprise, sans qu'il soit nécessaire de passer un avenant au présent contrat sont :

Annexe A.5 : Tableau de bord 1 – suivi de la non réalisation

Annexe A.6 : Tableau de bord 2 – Suivi de l'offre de référence

Annexe B.2 : Synthèse des objectifs de QS et bonus-malus par indicateur

Annexe B.3 : Protocole sur les échanges de données entre l'Entreprise et la base de données communautaire du STIF et annexe technique

Annexe B.6 : Tableau de bord – suivi du remboursement voyageurs

Annexe B.7 : Formulaire des réclamations PMR

Annexe B.9 : Application de la norme SIRI en Île-de-France

Annexe D.1 : Etat du parc de véhicules

Annexe D.3 : Etat des lieux et inventaire

Annexe E.4 : Modèle de facture de régularisation annuelle

Annexe F.1 : Marques

Annexe F.2 : Tableau du rapport annuel (volet général et volet financier)

Ces modifications sont notifiées par courrier simple à l'Entreprise.

Dans ces cas, si la modification apportée a une conséquence économique, les Parties conviennent de se rapprocher pour en mesurer les effets et, éventuellement, en tenir compte par voie d'avenant.

Article 81 - Procédure de conciliation.

En cas de litige né de l'interprétation ou de l'exécution du présent contrat, les parties pourront mettre en œuvre, sans que ce soit un préalable obligatoire à toute contestation juridictionnelle, une procédure de conciliation selon les modalités suivantes :

- La mise en œuvre de la procédure est décidée par l'une ou l'autre partie
- Chaque partie désigne un expert dans les 10 jours qui suivent,
- Les experts remettent leurs conclusions aux parties sous 10 jours,

La consultation des experts constitue un avis qui ne s'impose pas aux parties.

Article 82 - Redressement, liquidation judiciaire et contrôle fiscal.

L'Entreprise porte sans délai à la connaissance du STIF l'ouverture d'une procédure de redressement ou de liquidation judiciaire à son encontre, ainsi que le résultat même provisoire de tout contrôle fiscal.

Article 83 - Jugement des contestations.

Sous réserve des stipulations de l'Article 81 -, les contestations qui s'élèvent entre le STIF et l'Entreprise au sujet de l'interprétation et de l'exécution du présent contrat, sont soumises au Tribunal Administratif de Paris.

Article 84 - Election de domicile.

Pour l'application des dispositions du présent contrat, les parties font élection de domicile :

- le STIF, en son siège administratif, 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris;
- l'Entreprise, en son siège social.

Les notifications ou mises en demeure faites entre les parties au titre des dispositions du présent contrat sont valablement effectuées par lettre recommandée avec avis de réception, adressée à leur domicile respectif dans le ressort de l'exploitation.

Article 85 - Non validité partielle.

Si une ou plusieurs dispositions du présent contrat se révélaient nulles ou étaient tenues pour non valides ou déclarées telles en application d'une loi, d'un règlement ou d'une décision définitive d'une juridiction compétente, les autres dispositions gardent toutes leurs force et leur portée sauf si la ou les dispositions invalides présentaient un caractère substantiel et que leur disposition remettait en cause l'équilibre contractuel.

Les parties feront leurs meilleurs efforts pour substituer à la disposition invalidée une disposition aussi valide que possible ayant un effet équivalent.

Fait à Paris, en 3 exemplaires, le

Le Syndicat des Transports

La Compagnie des Transports de Voyageurs du Mantois Interurbain

TABLE DES ANNEXES

A. Offre

- Annexe A.1 : Liste des lignes exploitées dans le cadre de la présente convention
- Annexe A.2 : Charte du mode Bus
- Annexe A.3 : Service de référence
- Annexe A.4 : Autres conventions
- Annexe A.5 : Tableau de Bord 1 – Suivi de la non-réalisation
- Annexe A.6 : Tableau de bord 2 – Suivi de l’offre de référence

B. Qualité de service

- Annexe B.1 : Système de qualité de service, indicateurs et tableaux de bord
- Annexe B.2 : Synthèse des objectifs de qualité de service et bonus-malus par indicateur
- Annexe B.3 : Protocole sur les échanges de données entre l’Entreprise et la base de données communautaire du STIF et annexe technique
- Annexe B.4 : Plan d’information voyageurs pour la continuité du service
- Annexe B.5 : Modalités de remboursement des voyageurs en cas de grève
- Annexe B.6 : Tableau de bord – suivi du remboursement voyageur
- Annexe B.7 : Formulaire de réclamation PMR
- Annexe B.8 : Information voyageurs
- Annexe B.9 : Application de la norme SIRI en Ile-de-France
- Annexe B.10 : Procédure d’alerte

C. Tarification

- Annexe C.1 : Données de validation et indicateurs de qualité associés
- Annexe C.2 : Conventions spécifiques
- Annexe C.3 : Charte du système télébillettique NAVIGO
- Annexe C.4 : Procédure de gestion du Ticket t+
- Annexe C.5 : Carte scolaire
- Annexe C.6 : Réseau de dépositaires
- Annexe C.7 : Réseau d’agences
- Annexe C.8 : Cahier des charges relatif à la gestion communautaire des produits tarifaires
- Annexe C.9 : Equipements de vente NAVIGO

D. Biens et investissements

- Annexe D.1 : Etat du parc de véhicules
- Annexe D.2 : Plan d’investissement
- Annexe D.3 : Etat des lieux et inventaire

Annexe D.4 : Modèle contractuel de « dossier technique » à faire valider avant tout achat de véhicule

Annexe D.5 : Age du Parc

Annexe D.6 : Dépôt

Annexe D.7 : Conventions tripartites

E. Régime Financier

Annexe E.1 : Compte financier prévisionnel du contrat (annexe confidentielle)

Annexe E.2 : Evaluation du trafic par les comptages (sans objet)

Annexe E.3 : Objectifs de recettes voyageurs

Annexe E.4 : Modèle de facture de régularisation annuelle

F. Autres annexes

Annexe F.1 : Marques

Annexe F.2 : Tableaux du rapport annuel (volet général et volet financier)

Annexe F.3 : Garantie bancaire / Engagement de la société-mère

Annexe F.4 : Spécificités du réseau

Annexe F.5 : Schéma Directeur d'Accessibilité – lignes retenues et échéancier proposé

Annexe F.6 Charte d'habillage

G. Avenant générique sur la tarification

Annexe G.1 : Tarification

Délibération n°2011/0927

Séance du 7 décembre 2011



**INVESTISSEMENTS DE RENOVATION
ET D'ADAPTATION DES GARES SNCF DE BANLIEUE
ET DES GARES INTRAMUROS DU RER C
DANS LE CADRE PLAN IMPAQT**

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

- VU** le code des transports,
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 07 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 07 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** les articles R 2334-10 à 2334-12 et R 4414-1 à R 4414-2 du code général des collectivités territoriales relatifs au produit des amendes ;
- VU** le protocole Impaqt adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 9 juillet 2008, par délibération n°2008/0447,
- VU** la délibération n° 2009/0578 du Conseil du STIF dans sa séance du 8 juillet 2009 portant sur les volets gares de banlieue et gares RER C du plan Impaqt
- VU** le rapport n°2011/0927 ;
- VU** les avis de la commission de la qualité de service du 1er décembre 2011 et de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 5 décembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : est approuvé le financement des volets gares de banlieue et gares parisiennes du RER C du plan Impaqt d'un montant total 113,14 M€ courants HT, objet de la convention de financement

ARTICLE 2 : est attribuée à la SNCF une subvention de 54,2 M€ courants HT pour les études et travaux restant à effectuer pour la réalisation de l'ensemble de ce programme

ARTICLE 3 : la convention de participation financière du STIF, telle qu'annexée à la présente délibération, est approuvée. La directrice générale est autorisée à signer cette convention avec la SNCF ;

ARTICLE 4 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JP HUCHON', written over the printed name.

PLAN IMPAQT

**Convention pour la mise en œuvre
du programme IMPAQT dans 20 gares de
banlieue et 16 gares parisiennes du RER C**

Convention

régissant les rapports entre

Le STIF et la SNCF

pour la mise en œuvre du programme Impact sur 20 gares de banlieue

et 16 gares parisiennes de la Ligne C

Sommaire

Article 1. OBJET DE LA CONVENTION	7
Article 2. OBJET DES PROJETS du VOLET Gares dU PLAN IMPAQT	7
Article 3. DESIGNATION DES MAITRES D’OUVRAGES DES AMENAGEMENTS.....	8
3.1. Désignation des Maîtres d’Ouvrages	8
3.2. Responsabilité des maîtres d’ouvrages.....	8
3.3. Structuration des maîtrises d’ouvrages et coordination des maîtrises d’œuvres.....	8
Article 4. CONSISTANCE DU PROGRAMME	9
4.1. Périmètres des maîtrise d’ouvrages.....	9
4.2. Description des travaux RFF	9
4.3. Description des travaux SNCF	9
article 5. ESTIMATION DU COUT OBJECTIF DU PROGRAMME.....	9
5.1 Estimation du coût objectif du programme	9
5.2 Estimation de la répartition du coût objectif par périmètre de maîtrise d’ouvrage	10
5.3 Base de comparaison des coûts pour l’estimation du coût final de réalisation du programme.....	10
ARTICLE 6. MODALITES DE FINANCEMENT DU PROGRAMME.....	10
ARTICLE 7 DISPOSITIF DE SUIVI DE LA REALISATION DU PROGRAMME	11
7.1 Instance de suivi de la réalisation du programme	11
7.2 Le suivi global des études du volet gares du programme IMPAQT	12
7.3 Le suivi d’ensemble de la réalisation des projets IMPAQT	12
ARTICLE 8. DISPOSITIF DE SUIVI DES PROJETS	13
8.1 Désignation éventuelle d’un maître d’ouvrage coordinateur par projet de gare	13
8.2 Les réunions de présentation et de coordination de projets	13
8.3. Concertation avec les communes	13
ARTICLE 9. DISPOSITIF DE MISE EN PLACE ET DE SUIVI DES FINANCEMENTS.....	13
9.1. Calendrier objectif de réalisation du programme.....	13
9.2 Dispositif général de mise en place du financement du STIF	14
9.3. Règles de communication associées à la mise en place de la subvention du STIF.....	14
9.4 Suivi du coût effectif de réalisation du programme	15
9.4.1 Articulation des investissements du plan Impaqt avec ceux du SDA.....	15
9.4 .2 Dispositif général de suivi du coût prévisionnel final du programme	15
9.4.3 Analyse des écarts avec le coût objectif global du programme et de l’évolution des coûts par périmètre de maitrise d’ouvrage.....	15
9.4.4 Traitement des écarts entre le coût objectif global du programme et le coût prévisionnel final.....	16
ARTICLE 10. MODALITES D’ATTRIBUTION DES SUBVENTIONS	16

10.1 Subventions du STIF déjà engagées sur des projets	16
10.2 Mise en place de la subvention du STIF	17
10.3 Délais de validité des subventions attribuées.....	17
ARTICLE 11. MODALITES DE SOLLICITATION DES APPELS DE FONDS	17
11.1 Echéanciers prévisionnels d'appels de fonds.....	17
11.2. Recevabilité des appels de fonds	18
11.3. Sollicitation des paiements des subventions du STIF	18
ARTICLE 12 MODALITES DE PAIEMENT DES SUBVENTIONS PAR LE STIF	19
12.1 Pièces à produire conditionnant le versement des subventions du STIF	19
12.2 Coordonnées bancaires du bénéficiaire.....	19
12.3 Délais de paiements des subventions par le STIF	20
12.4. Droit d'information et d'audit du STIF	20
12.4.1 Accès aux données relatives à la réalisation physique et financière du programme.....	20
12.4.2. Droit d'audit du STIF.....	20
ARTICLE 13. PROPRIETE INTELLECTUELLE ET COMMUNICATION DES ETUDES	20
13.1 Propriété intellectuelle des études	20
13.2 Contenu et transmission des livrables des études.....	21
14.1 Modification du contenu du projet pour la réalisation des travaux.....	21
14.2 Démolition ou modification d'affectation des aménagements financés	22
ARTICLE 15. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DU PROGRAMME	22
15.1 Bilan des projets de gares	22
15.2. Bilan global du programme	22
ARTICLE 16. COMMUNICATION	22
16.1. Principes généraux	22
16.2. Mises en service des projets	23
ARTICLE 17. TRAITEMENT DES LITIGES	23
ARTICLE 18. DATE D'EFFET DE LA CONVENTION	23
ARTICLE 19. RESILIATION DE LA CONVENTION	23

Entre,

- Le **Syndicat des Transports d'Ile de France** (STIF) dont le siège est situé 39 bis - 41, rue de Châteaudun à Paris 9^{ème}, 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° 2011-.....du2011, dénommé ci après « le STIF ».
- **la Société Nationale des Chemins de fer Français** (SNCF), Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-552 049 447, dont le siège est à Paris 14^{ème}, 34 rue du Commandant Mouchotte, représenté par Monsieur Guillaume PEPY, dûment habilité à cet effet.

Il est précisé et convenu ce qui suit :

Préambule

Le plan Impact (Plan Immédiat de Modernisation Pour l'Amélioration de la Qualité Transilien) est un programme d'investissements d'amélioration de la qualité des trains du quotidien en Ile de France, qui fait l'objet d'un protocole entre le STIF et la SNCF et RFF approuvé par délibération n°2008/0447 du Conseil d'Administration du STIF le 9 juillet 2008.

Ce plan comporte 3 volets :

- La rénovation du matériel roulant.
- L'amélioration de la performance de l'infrastructure vis-à-vis de la régularité.
- L'amélioration de l'accueil des voyageurs dans les gares.

La rénovation du matériel roulant a été engagée dès 2009 et doit se terminer en 2016. L'amélioration de la performance de l'infrastructure est aujourd'hui totalement terminée.

Le volet « accueil des voyageurs dans les gares » est constitué de 3 parties :

- ❶ La restructuration de gares dans le cadre d'opérations urbanistiques, en cohérence avec l'évolution prévisible des flux.
- ❷ L'amélioration des conditions d'accès aux quais et de la gestion des flux dans les gares.
- ❸ La modernisation des gares Parisiennes du RER C.

Parties ❶ et ❷

La définition des investissements à réaliser sur les gares de banlieue, parmi les 381 gares franciliennes SNCF/RFF, s'est appuyée sur :

1. Les deux priorités du protocole :
 - Améliorer la gestion des flux pour faciliter l'usage des gares dans des conditions de sécurité et de régularité attendus par les clients de Transilien.
 - Adapter les gares à l'évolution du trafic, au développement urbain et améliorer l'intermodalité.
2. La nécessité d'améliorer les nœuds majeurs du réseau comprenant :
 - L'examen des gares clés du réseau (trafic supérieur à 15 000 montants jour) et plus particulièrement les gares à plus de 20 000 montants.
 - L'analyse systématique pour les gares de plus de 15 000 montants, à l'exception des :
 - ⇒ gares parisiennes têtes de ligne,
 - ⇒ gares récentes et/ou ayant fait ou faisant l'objet d'aménagements importants (exemple ; Magenta, Bibliothèque François Mitterrand, Ermont Eaubonne, Evry Courcouronnes, ...),
 - ⇒ gares faisant l'objet de contrat de projet en cours (Juvisy, Versailles Chantiers, Nanterre Université).

-
3. L'analyse des Directeurs de lignes pour les gares de moins de 15 000 montants, basée sur la situation actuelle (flux, dysfonctionnements divers) et sur les perspectives d'évolutions liées au développement urbain.
 4. La prise en compte des projets en cours ou programmés (Schéma Directeur d'Accessibilité, PDU, Projets Gare, ...)

Ce diagnostic d'ensemble a permis de définir une liste de 20 gares prioritaires adoptée par le Conseil d'Administration du STIF lors de sa séance du 08 juillet 2009 : Aulnay sous Bois, Bécon les Bruyères, Brunoy, Choisy le Roi, Clichy Levallois, Colombes, Epinay Villetaneuse, Garges Sarcelles, Issy Val de Seine, Ivry sur Seine, La Défense, La Garenne Colombes, Melun, Montgeron Crosne, Noisy le Sec, Pantin, Parc des Expositions, Sartrouville, St Quentin en Yvelines, Villeneuve St Georges.

A l'issue de la décision du Conseil du STIF du 8 juillet 2009, des dossiers d'initialisation ont été réalisés sur les 20 gares banlieue à l'appui des diagnostics et dans l'objectif de réponses aux problèmes de :

- Interfaces induites par l'évolution de l'urbanisation,
- Sécurité,
- Flux,
- Régularité,
- Intermodalité et lisibilité des accès,
- Dimensionnement des installations.

Parties ③

La partie ③ du volet gares concerne l'amélioration de l'ambiance et de l'information voyageurs des 16 gares Parisiennes intramuros du RER C.

Cette convention s'inscrit dans la mise en œuvre du protocole Impaqt approuvé par le Conseil du STIF du 9 juillet 2008. Elle fait suite à la décision du Conseil du 8 juillet 2009 sur le volet des 20 gares de banlieue du plan Impaqt, et aux conventions de financement des premières études des gares de banlieue et des gares parisiennes du RER C.

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de définir les engagements réciproques de la SNCF et du STIF concernant les conditions de financement et de mise en œuvre des deux sous programmes IMPAQT « 20 gares banlieue » et « 16 gares parisiennes Ligne C ». Elle vise à définir les conditions de mise en œuvre des paragraphes A et B de l'article 3.2 du protocole Impaqt SNCF-STIF et RFF.

Les deux sous programmes sont sous maîtrise d'ouvrage de RFF et de la SNCF. Les gares faisant l'objet de ces deux sous programmes sont listées dans l'annexe 1.

S'agissant du périmètre de maîtrise d'ouvrage de RFF, la SNCF s'engage à être l'interlocuteur unique auprès du STIF qui, à cette fin, lui donne mandat pour le versement des subventions au fur à mesure de l'avancement des projets.

Les modalités d'organisation et de financement entre RFF et la SNCF figureront dans une convention spécifique.

A ce titre, la présente convention fixe notamment :

- les principes de financement des projets, études et travaux compris, formalisés par le cout objectif des projets à réaliser, par les clés de répartition des financements entre la SNCF et le STIF, et par les enveloppes plafonds correspondantes
- le dispositif de mise en place et de règlement de la subvention du STIF (engagement de la subvention et modalités de versement des appels de fonds émis par la SNCF
- le dispositif de prise en compte des financements déjà en place
- le dispositif de suivi de la mise en œuvre du programme

Les parties utilisent pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés au programme objet de la présente convention et des conventions de maîtrise d'ouvrage associées la dénomination unique suivante :

« Convention volet gares du plan IMPAQT ».

ARTICLE 2. OBJET DES PROJETS DU VOLET GARES DU PLAN IMPAQT

- **« Impaqt 20 gares banlieue »**

Les dossiers d'initialisation réalisés proposent des actions portant, selon les gares du programme, sur :

- Les accès aux gares : création et/ou redimensionnement et/ou rénovation,
- Les franchissements des voies : création et/ou redimensionnement et/ou rénovation des ouvrages (escaliers, murs, sol, plafond et éclairage),
- Les circulations verticales mécanisées : en complément des actions financées par SNCF sur son domaine, rénovation des escaliers mécaniques et/ou des ascenseurs,
- Les quais : rénovation et/ou création d'abris filants, rénovation des revêtements, renforcement de l'éclairage,
- Les abords de la gare : pose de clôtures,
- L'ensemble de la gare : reprise de la signalétique.

Les orientations programmatiques par gare sont reprises à l'annexe 2.

- **« Impaqt 16 gares parisiennes Ligne C »**

Les objectifs sont :

- La refonte totale de la signalétique et de l'information voyageurs sur les 16 gares, en conformité avec les préconisations du SDIV
- L'amélioration de l'éclairage dans 13 gares
- Le traitement de l'image des 5 gares à fort trafic du tronçon central recevant une fréquentation touristique particulière, et la mise en place d'une information voyageur et d'une signalétique appropriées.

ARTICLE 3. DESIGNATION DES MAITRES D'OUVRAGES DES AMENAGEMENTS

3.1. Désignation des Maîtres d'Ouvrages

Les maîtres d'ouvrage des projets de ce programme sont RFF et la SNCF pour les aménagements à réaliser sur le domaine ferroviaire.

Conformément aux dispositions de la loi n°97-135 du 13 février 1997 et de ses décrets d'application, RFF est maître d'ouvrage pour les éléments de l'infrastructure du Réseau Ferré National (RFN). La SNCF assure la maîtrise d'ouvrage des biens dévolus à l'exploitation des services de transport.

RFF pourra, en accord avec la SNCF, transférer sa MOA à la SNCF sur certains projets.

3.2. Responsabilité des maîtres d'ouvrages

La responsabilité des maîtres d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP. A ce titre, les maîtres d'ouvrage sont notamment responsables, avec la maîtrise d'œuvre, de la conception des aménagements et ouvrages qui composent les projets tels que définis dans les études approuvées par leurs instances décisionnelles.

3.3. Structuration des maîtrises d'ouvrages et coordination des maîtrises d'œuvres

La réalisation de ce programme, complexe tant par l'imbrication des périmètres d'aménagement des deux maîtrises d'ouvrages et par les besoins de coordination avec des investissements connexes sur les gares, nécessite des coordinations régulières entre les propriétaires des installations ferroviaires (SNCF et RFF), et l'exploitant des matériels roulants et des gares (la SNCF). Ces coordinations sont nécessaires aux différentes étapes des projets.

La SNCF s'engage pour cela à assurer une coordination étroite de la réalisation des projets avec RFF, notamment :

- pour tout ce qui relève de la sécurité
- pour la conception détaillée des projets, qui doit prendre en compte l'ensemble des caractéristiques des aménagements impactant le service transport (flux de voyageurs, matériel roulant, liaison quai-train, information voyageurs...), 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'autre nature à réaliser sur les infrastructures ferroviaires

Pour faciliter la conception et la réalisation des projets, la SNCF s'engage à structurer l'organisation de sa maîtrise d'ouvrage et à la coordonner avec celle de RFF pour mettre en place les conditions de la réussite de la mise en œuvre de ce programme.

Maître d'ouvrage coordinateur de la mise en œuvre du programme

Afin d'assurer un suivi coordonné de la réalisation du programme par les parties, la SNCF est désignée maître d'ouvrage coordinateur de la mise en œuvre du programme dans son ensemble.

Le maître d'ouvrage coordinateur ne se substitue en aucun cas :

- aux différents maîtres d'ouvrage dans les responsabilités propres qui leur incombent, et ne peut leur imposer des choix ou des solutions qui relèvent de leurs prérogatives
- aux maîtres d'ouvrages coordinateurs des projets de gares quand ces projets nécessitent une coordination locale particulière ou un portage de projet simplifié (article 8.1)

Sa mission consiste à :

- assembler et coordonner les éléments de suivi physique et financier du programme produit par les deux maîtrises d'ouvrages
- mettre à jour les différents tableaux de bords des projets

-
- préparer les éléments et les présentations inscrits à l'ordre du jour des instances de suivi du programme
 - mettre à jour la note permettant de tracer les principales orientations prises sur la réalisation du programme
 - proposer, en accord avec RFF, les mesures pouvant être prises pour respecter le coût objectif du programme dans le cadre du dispositif de suivi du coût final prévisionnel (article 9.4)

Le maître d'ouvrage coordinateur peut s'appuyer, pour l'exercice de ses missions, sur des prestataires extérieurs. Dans ce cas, le coût de ces prestations est financé dans l'enveloppe globale du programme.

ARTICLE 4. CONSISTANCE DU PROGRAMME

4.1. Périmètres des maîtrise d'ouvrages

Le périmètre de maîtrise d'ouvrage de RFF comprend tous les ouvrages et aménagements sur le périmètre de maîtrise d'ouvrage de RFF.

Le périmètre de maîtrise d'ouvrage de la SNCF comprend tous les ouvrages dont la SNCF est maître d'ouvrage et sera propriétaire ou affectataire à leur réception.

4.2. Description des travaux RFF

Le programme d'aménagement du périmètre RFF est repris, dans ses orientations générales à l'article 2, et dans ses éléments plus détaillés par gare à l'annexe 2 de la présente convention.

Les travaux et ouvrages du périmètre RFF sont par ailleurs décrits dans les dossiers d'études détaillées (AVP/PRO) élaborés dans le cadre de la présente convention et approuvés par RFF au fur et à mesure de leur élaboration.

4.3. Description des travaux SNCF

Le programme d'aménagement du périmètre SNCF est repris, dans ses orientations générales à l'article 2, et dans ses éléments plus détaillés par gare à l'annexe 2 de la présente convention.

Les travaux et ouvrages du périmètre SNCF sont par ailleurs décrits dans les dossiers d'études détaillées (AVP/PRO) élaborés dans le cadre de la présente convention et approuvés par les instances SNCF appropriées au fur et à mesure de leur élaboration.

ARTICLE 5. ESTIMATION DU COUT OBJECTIF DU PROGRAMME

Sauf indication contraire, tous les montants sont exprimés en euros hors taxes. Le coût objectif du programme est exprimé en euros aux conditions économiques de janvier 2008.

5.1 Estimation du coût objectif du programme

L'estimation des dépenses prévisionnelles pour la réalisation du programme, depuis les études jusqu'à la mise en service des projets, a été globalement évaluée et validée par les deux maîtres d'ouvrages, tous périmètres de maîtrise d'ouvrage confondus, à :

- 82,94 millions d'euros aux conditions économiques de janvier 2008, soit 113,14 millions en euros courants

Cette estimation a été effectuée à partir d'études de différents niveaux menées par la SNCF, au moins de niveau études préalables sur chaque gare, sur l'ensemble des gares des deux sous programmes (gares de banlieue et gares parisiennes du RER C). Elle inclut :

- les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre de chacun des maîtres d'ouvrages,
- une provision pour aléas et imprévus de 10% du coût objectif du programme. Cette provision spécifique est notamment destinée à couvrir un ensemble de postes de dépenses non individualisés et les aléas normaux pour la réalisation des aménagements nécessaires à la mise en œuvre du programme. Elle ne comprend pas de provisions destinées à couvrir des aléas exceptionnels liés aux contraintes techniques exceptionnelles de réalisation des travaux, ou à d'éventuelles demandes des collectivités locales pour des aménagements complémentaires à ceux inscrits dans le dossier de demande de subvention de la SNCF lié à cette convention
- les frais de coordination, de reporting et de gestion du programme pour les deux maîtres d'ouvrages (fixés à 1% du coût objectif du programme et affectés à la SNCF)
- pour l'estimation en euros courants, une hypothèse d'actualisation monétaire moyenne de l'indice TPO1, fixée à 4% par an

Le détail par gare des coûts prévisionnels issus des études préalables est repris, à titre indicatif, à l'annexe 3 de la présente convention.

5.2 Estimation de la répartition du coût objectif par périmètre de maîtrise d'ouvrage

La répartition prévisionnelle du global des dépenses du programme par périmètre de maîtrise d'ouvrage SNCF/RFF figure dans l'annexe 3.

Cette répartition, variable selon la nature des aménagements à réaliser par projet de gare, a été établie à partir des études ou estimations préalables de différents niveaux mentionnées ci-dessus. Elle peut évoluer en fonction des études de conception plus détaillée (AVP, PRO) qui seront réalisées dans le cadre de cette convention.

Le coût prévisionnel final de réalisation du programme fait l'objet d'un suivi détaillé régulier selon les modalités définies à l'article 9.4. Le maître d'ouvrage coordinateur est responsable du suivi régulier et global des engagements des deux maîtres d'ouvrage. Il en rend compte régulièrement au STIF, et à RFF.

5.3 Base de comparaison des coûts pour l'estimation du coût final de réalisation du programme

Pour être comparables, tous les coûts finaux de réalisation des projets doivent être ramenés aux conditions économiques de référence de la présente convention, soit janvier 2008, par application de l'index TPO1 constaté.

ARTICLE 6. MODALITES DE FINANCEMENT DU PROGRAMME

Le financement des aménagements à réaliser sur les deux périmètres de maîtrise d'ouvrages dans le cadre de cette convention relève de la SNCF et du STIF. Les clés de financement du volet gares du plan Impaqt, fixées par le protocole cadre de 2008, sont de 50% par la SNCF, 50% par le STIF.

En application du coût objectif issu des études effectuées des deux sous-programmes (article 5) et de la clé de financement du protocole, les participations financières des parties sont fixées aux montants suivants, exprimés en millions d'euros hors taxes :

En millions d'euros, aux CE de janvier 2008 :	Montant	Par périmètre MOA		Prise en charge		
		SNCF	RFF	STIF	SNCF	RFF
Adaptation des accès aux quais 20 gares de banlieue	72,03	35,63	36,40	50%	50%	0%
Gares Paris du RER C	10,09	5,43	4,66	50%	50%	0%
Mission de coordination	0,82	0,41	0,41	50%	50%	0%
TOTAL	82,94	41,47	41,47	50%	50%	0%

En millions d'euros courants :	Montant	Par périmètre MOA		Prise en charge		
		SNCF	RFF	STIF	SNCF	RFF
Adaptation des accès aux quais 20 gares de banlieue	99,23	49,08	50,15	50%	50%	0%
Gares Paris du RER C	12,79	6,88	5,91	50%	50%	0%
Mission de coordination	1,12	0,56	0,56	50%	50%	0%
TOTAL	113,14	56,53	56,61	50%	50%	0%

ARTICLE 7 DISPOSITIF DE SUIVI DE LA REALISATION DU PROGRAMME

7.1 Instance de suivi de la réalisation du programme

Les parties conviennent d'assurer un suivi de la mise en œuvre de ce programme, de la notification de la présente convention jusqu'à la clôture administrative de l'ensemble des financements liés à cette convention, par la mise en place des instances suivantes :

- un comité de pilotage
- un comité de projets
- des réunions de présentation et de coordination de projets en cours d'études

Le Comité de Pilotage réunit, sous la présidence de la SNCF : la SNCF, le STIF et RFF. Il a pour rôle :

- de prendre acte de l'avancement global et détaillé de la mise en œuvre physique du programme (études, projets, dates de mises en service...)
- d'assurer un suivi financier global et détaillé du programme permettant une gestion optimisée des flux financiers et une anticipation de leurs impacts sur les budgets annuels des parties
- d'orienter les décisions de portée générale sur le contenu du programme, et plus généralement sur sa mise en œuvre
- de valider, le cas échéant, le contenu fonctionnel des projets pour lesquels subsistent, à l'issue des comités de projets, des options à lever pour lancer les phases suivantes

Le comité de projets, présidé par la SNCF est composé de la SNCF, de RFF et du STIF. Il se réunit régulièrement à l'initiative de la SNCF et de RFF, au moins une fois tous les deux mois et avant les Comités de Pilotages. Il associe, en tant que de besoin, les prestataires extérieurs missionnés par une ou plusieurs des parties pour effectuer les études ou coordonner la réalisation et le suivi du programme.

Le rôle principal du comité de projets est :

- de valider les dossiers d'études présentés par les deux maitres d'ouvrages dans la mesure où ils s'inscrivent strictement dans les décisions ou orientations données par le Comité de Pilotage, et le cas échéant de proposer au Comité de Pilotage d'engager les phases suivantes des projets
- de faire remonter au Comité de Pilotage les projets nécessitant des arbitrages particuliers, notamment ceux ayant un impact significatif sur le service voyageurs, sur les calendriers de réalisation, ou encore sur les coûts
- de préparer les éléments de suivi et de reporting du programme,
- d'éclairer les principales orientations à donner ou décisions à prendre par le Comité de Pilotage
- d'orienter les maitres d'ouvrages et maîtres d'œuvres sur les choix à effectuer relatifs aux contenus fonctionnels des projets. Le comité de projets arrête le contenu final des projets à l'issue des EP ou DI avant lancement des AVP. Il présente au Comité de Pilotage les différentes orientations pouvant être données au contenu des AVP quand des options d'aménagement subsistent au cours des études en cours.

Les ordres du jour commentés des comités de projets et les documents d'études permettant une instruction des parties sont transmis par le maitre d'ouvrage coordinateur 6 jours ouvrables avant la tenue des comités. Les parties peuvent décaler la tenue d'un comité de projets ou l'examen de dossiers à ces comités si les éléments de présentation attendus sont incomplets ou sont reçus trop tardivement.

Quand des points spécifiques sont faits sur une gare Impaqt concernée aussi par un projet SDA, ils peuvent être faits dans l'une ou l'autre des instances.

Les points nécessitant des prises de décision du Comité de Pilotage 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 les maitres d'ouvrages.

Chaque comité de projet fait l'objet d'un compte-rendu proposé par le maitre d'ouvrage coordinateur. Ce compte rendu est diffusé aux parties avant le comité projets suivant, après avoir été validé par chacune d'entre elles.

7.2 Le suivi global des études du volet gares du programme IMPAQT

Le suivi des études du programme est effectué par les deux maîtres d'ouvrages, à partir notamment des éléments suivants :

- un tableau de bord sur l'ensemble des gares, mis à jour mensuellement par les maîtres d'ouvrages. Il précise notamment le calendrier prévisionnel des différentes phases de réalisation des études et des projets, l'évolution des coûts des projets en fonction des différents niveaux d'études (en euros aux CE de janvier 2008 et en euros courants), l'AP correspondante et les CP déjà appelés par projet, les dates de validation des études par RFF et la SNCF.
- un document de suivi des évolutions et modification des éléments fonctionnel et technique pour chacun des projets. Cette note est mise à jour à chaque choix significatif par le maître d'ouvrage coordinateur, en accord avec l'autre maître d'ouvrage si celui-ci est impacté. Elle permet notamment une meilleure cohérence des projets, le partage d'informations.

7.3 Le suivi d'ensemble de la réalisation des projets IMPAQT

Le suivi de la réalisation des projets comprend :

- un tableau de bord sur l'ensemble des gares, mis à jour mensuellement par les maîtres d'ouvrages ou leurs prestataires, qui précise notamment les durées prévisionnelles de travaux, les échéances de réservation des plages travaux, les dates prévisionnelles de commencement des travaux et de mise en service des aménagements,
- des réunions de coordinations de projets (articles 8.2 et 8.3)
- des réunions de présentation des projets avec les communes concernées (article 8.3)

ARTICLE 8. DISPOSITIF DE SUIVI DES PROJETS

8.1 Désignation éventuelle d'un maître d'ouvrage coordinateur par projet de gare

Sur chaque projet de gare, en fonction de la nature et de la complexité des aménagements à réaliser, l'un des deux maîtres d'ouvrage (RFF ou SNCF) peut être désigné maître d'ouvrage coordinateur. Dans ce cas, le maître d'ouvrage coordinateur est désigné d'un commun accord entre RFF et la SNCF à l'issue de la validation de l'étude préliminaire (EP ou DI). RFF et la SNCF en informent alors le Comité de projets du SDA. Le maître d'ouvrage coordinateur coordonne l'ensemble des investissements SDA/Impaqt à réaliser pour cette gare.

8.2 Les réunions de présentation et de coordination de projets

Des réunions de présentation et de coordination de projets sont organisées en tant que de besoins entre les parties, à l'initiative des maîtres d'ouvrages (RFF et SNCF) ou du STIF. Elles ont pour principales fonctions :

- de stabiliser les éléments fonctionnels de programmes à intégrer aux projets, et ce avant ou au cours des AVP, plus particulièrement quand des options d'aménagement nécessitent d'être examinées
- de coordonner les projets de ce programme avec d'autres projets à réaliser sur les gares concernées ou dans leur périmètre immédiat (intermodalité en gare, autres travaux sur la même ligne...)

Quand l'une des parties ne peut y participer, un relevé synthétique des éléments nécessitant un avis lui est communiqué par mail avant le prochain Comité de projets, afin qu'il puisse le cas échéant prononcer un avis.

8.3. Concertation avec les communes

La concertation avec les communes au cours de la phase de conception des projets est assurée conjointement par les maîtres d'ouvrages, qui peuvent associer le STIF si nécessaire. Elle est notamment effectuée :

- par la transmission aux Maires des communes concernées, après présentation à leurs services techniques de voirie, de documents de présentation du projet accepté par le Comité de projets à l'issue des études préliminaires (EP ou DI), puis éventuellement dans le cadre de l'AVP quand le contenu du projet doit évoluer ou être acté. Un délai est donné par les maîtres d'ouvrages aux communes qui souhaitent émettre un avis, pour transmettre par courrier aux maîtres d'ouvrages leurs observations sur le projet.
- par l'organisation, en tant que de besoin, de réunions spécifiques avec les collectivités. Un relevé synthétique des échanges est dans ce cas validé par les maîtres d'ouvrages et les collectivités pour être diffusé aux participants. Dans le cas où le STIF n'a pas participé à ces réunions, ce relevé leur est transmis par les maîtres d'ouvrages.

Dans le cas où une collectivité demande un complément d'étude portant sur une variante ou des aménagements d'accompagnement par rapport au projet qui lui est présenté et que ce complément modifie substantiellement le projet initial, les maîtres d'ouvrages informent la collectivité que les aménagements correspondants et leurs études doivent dans ce cas être financés par le demandeur. Le cas échéant, la SNCF sollicite, auprès de la collectivité, un courrier précisant l'objet et les principales motivations de sa demande de complément d'étude. Dans le cas où le projet réexaminé à l'issue des compléments d'études effectués ne recueille pas l'accord de la commune ou n'est plus intégralement financé, les maîtres d'ouvrages en informent le Comité de Pilotage.

ARTICLE 9. DISPOSITIF DE MISE EN PLACE ET DE SUIVI DES FINANCEMENTS

9.1. Calendrier objectif de réalisation du programme

La programmation des travaux de ce programme doit être régulièrement affinée et optimisée par les deux maîtres d'ouvrages pour être présentée au comité de projets (article 7.1) au fil des études plus détaillées, concomitamment au comité projet du SDA. Cette programmation est affinée pour tenir compte notamment :

-
- de la nécessité de coordonner les travaux financés par Impaqt avec d'autres travaux lourds liés à d'autres projets dans ces gares, plus particulièrement avec les travaux prévus au SDA, de façon à minimiser la durée des perturbations pour les voyageurs dans ces gares.
 - des possibilités, pouvant être limitées par la configuration actuelle des infrastructures, de programmer les interruptions ou ralentissements de dessertes en fonction des autres travaux à réaliser pour l'amélioration ou l'entretien du réseau ferroviaire, et ce en veillant à l'équilibre entre calendrier de réalisation et perturbation des dessertes des territoires ou axes concernés (optimisation des réservations de plages travaux...)
 - de l'objectif d'assurer la robustesse des grilles de desserte, et des conditions de gestion des flux de voyageurs en gare acceptables, notamment dans les gares à fort trafic
 - de la nécessité d'assurer la sécurité des voyageurs et des chantiers lors de la réalisation des travaux

Le premier calendrier proposé pour la réalisation de ce programme est mis à jour et présenté régulièrement par les maitres d'ouvrages aux parties.

9.2 Dispositif général de mise en place du financement du STIF

La présente convention concerne la mise en place de l'ensemble des subventions du STIF nécessaires à la réalisation des 20 gares de banlieue et des 16 gares parisiennes du RER C du plan Impaqt. Elle couvre l'intégralité des études et des travaux restant à réaliser sur les projets du programme, en complément des subventions déjà notifiées pour les premières études de ces projets (article 10.1).

Une subvention de 54,235 M€ courants hors taxes, correspondant à 50% du montant total prévisionnel du programme indiqué dans l'article 6 est attribuée en ce sens par le STIF à la SNCF, à charge pour cette dernière de verser à RFF la part de subvention lui revenant en application de l'article 6, conformément au mandat confié par le STIF à la SNCF visé à l'article 1. Le montant de cette subvention a été calculé en défalquant le financement déjà engagé par le STIF pour la réalisation des premières études du programme (article 10-2).

Cette subvention est maximale, non révisable, et est allouée en franchise de TVA.

Les principes de règlement de la participation financière du STIF à la SNCF sont définis dans les articles 9.4 et 11.1.

La mise en place de cette subvention est par ailleurs associée à un dispositif de suivi régulier du coût prévisionnel final de réalisation du programme défini dans l'article 9.4.

9.3. Règles de communication associées à la mise en place de la subvention du STIF

En conformité avec le protocole Impaqt adopté par le Conseil du STIF, la SNCF s'engage à afficher dans toute communication ou information relative à ces investissements, au niveau régional comme local, la clé de financement relative au programme dans son ensemble (50% STIF/50% SNCF), indépendamment du fléchage spécifique administratif des subventions du STIF sur les différents périmètres de maîtrise d'ouvrage.

S'il est constaté sur un support d'étude, de communication, ou de chantier, l'affichage d'une clé de financement autre que celle du protocole, le STIF suspendra le règlement des appels de fonds relatifs au périmètre concerné, dans l'attente d'une rectification des supports communiqués. Les rectifications à apporter seront dans ce cas à financer par les maitres d'ouvrages.

S'agissant du périmètre RFF, la SNCF s'engage à ce que ces stipulations figurent dans la convention la liant avec RFF.

9.4 Suivi du coût effectif de réalisation du programme

9.4.1 Articulation des investissements du plan Impaqt avec ceux du SDA

Dans le cas où les investissements à réaliser au titre du plan Impaqt sont localisés sur des périmètres d'aménagement similaires à ceux des projets SDA, ou complètent des ouvrages à réaliser pour la stricte mise en accessibilité de la gare, les maîtres d'ouvrages :

- intègrent dès les études préliminaires, et tout au long du processus de conception, de concertation et de réalisation des projets, l'ensemble des fonctionnalités à assurer au titre des deux programmes Impaqt et SDA
- proposent aux financeurs du SDA et du plan Impaqt une répartition des besoins de financement par programme et périmètres d'aménagement en fonction des objectifs spécifiques de ces deux programmes. Cette répartition, qui peut nécessiter des compléments d'information demandés par les financeurs, est actée par les comités projets du SDA et du plan Impaqt avant engagement des niveaux d'études plus détaillés.

Pour chacune de ces gares, les tableaux de suivi du programme Impaqt et ceux du programme SDA mentionneront les coûts et leur répartition par périmètre de maîtrise d'ouvrage relatifs aux deux programmes, une fois les arbitrages effectués par les parties.

9.4.2 Dispositif général de suivi du coût prévisionnel final du programme

L'avancement plus détaillé des études et l'achèvement de travaux sur un nombre croissant de gares permet d'affiner progressivement la prévision de coût final de réalisation de l'ensemble du programme. La traçabilité du coût final par rapport au coût objectif repris à l'annexe 3 est formalisée de la façon suivante :

- à chaque comité de projets, le coût prévisionnel final du volet gares du plan Impaqt est présenté par la SNCF en sa qualité de maître d'ouvrage coordinateur du programme, en distinguant :

D'une part les différents appels de fonds réalisés,

D'autre part, l'avancement des projets :

- les gares dont les travaux ont été achevés et dont le coût final est connu
- les gares dont les travaux sont en cours de lancement ou de réalisation (coût connu des études PRO)
- les gares faisant l'objet d'études AVP seulement
- les gares 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 gares du réseau de référence qui n'ont pas encore fait l'objet d'études préliminaires (ces gares sont valorisées sur la base du coût objectif défini dans le programme approuvé en juillet 2009)

Sur chacune des catégories de cette liste, le coût des études réalisées est détaillé suivant leur phase (EP/AVP/PRO...), et suivant les deux périmètres de maîtrise d'ouvrage (RFF/SNCF).

- le coût prévisionnel final de l'ensemble du programme et de chacune des gares est régulièrement évalué aux conditions économiques de janvier 2008 pour être comparé au coût objectif de référence repris à l'annexe 3 de la présente convention. Il est évalué en tenant compte notamment des indices TP01 effectivement constatés depuis janvier 2008.

9.4.3 Analyse des écarts avec le coût objectif global du programme et de l'évolution des coûts par périmètre de maîtrise d'ouvrage

S'il apparaît un dépassement prévisible du coût objectif initial du programme indiqué dans l'article 5, la SNCF en sa qualité de maître d'ouvrage coordinateur du programme en informe le STIF, en indiquant notamment le montant du dépassement prévu et l'impact possible de ces dépassements sur la réalisation des différents projets du programme.

Pour chacun des projets et pour chaque domaine de maîtrise d'ouvrage, les écarts font l'objet d'une analyse globale et synthétique par périmètre de maîtrise d'ouvrage, qui permet de décrire les principaux postes de dépassements ou d'économies de coûts. Cette analyse distingue notamment les postes suivants :

- évolution des fonctionnalités des projets
- 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.
- sous évaluation ou sur estimation de gares dont la précision des études effectuées pour les dossiers d'initialisation ne permettaient pas d'identifier toutes les contraintes.

L'analyse des écarts est présentée au comité de projets. Elle n'est inscrite à l'ordre du jour du Comité de Pilotage qu'après avoir été validée par le comité projets.

9.4.4 Traitement des écarts entre le coût objectif global du programme et le coût prévisionnel final

Dans le cas d'un dépassement prévisionnel du coût objectif initial du programme, la SNCF en sa qualité de maître d'ouvrage coordinateur du programme présente au comité de projets, puis au Comité de Pilotage, les mesures de toutes natures pouvant être mises en œuvre pour qu'à échéance d'achèvement de la convention, le coût prévisionnel final du programme ne dépasse pas son coût objectif initial indiqué dans l'article 5.

Ces mesures doivent permettre :

- sur les projets dépassant leur coût objectif initial, de trouver des économies par des solutions techniques particulières ou des modifications de programmes, sans dénaturer pour autant les objectifs et fonctionnalités attendues de ces projets pour les voyageurs
- sur l'ensemble du programme, de redéployer les éventuelles économies réalisées sur les autres projets, de façon à ce que le coût final prévisionnel du programme ne dépasse pas son cout objectif initial.

S'il apparaît, après validation de ces mesures correctives par le Comité de Pilotage, 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 du programme, les maîtres d'ouvrages informent le Comité de Pilotage des conséquences possibles sur les projets restants à réaliser. La SNCF, le STIF et RFF examinent dans ce cas les différents scénarios dans lesquels l'achèvement de la mise en œuvre du programme peut être proposé aux parties, sans subvention supplémentaire du STIF.

ARTICLE 10. MODALITES D'ATTRIBUTION DES SUBVENTIONS

10.1 Subventions du STIF déjà engagées sur des projets

Les études et projets suivants ont déjà fait l'objet d'un financement au titre de la mise en œuvre du programme Impaqt :

- 1ère tranche d'études opérationnelles du programme IMPAQT (opération référencée Q3001) :
 - dans le sous programme « 20 gares banlieue », les études PRO pour les 6 gares de La Défense, Noisy le Sec, Sartrouville, Melun, Colombes, et Montgeron Crosne
- 2ème tranche d'études opérationnelles du programme IMPAQT (opération référencée Q2001):
 - dans le sous-programme « 20 gares banlieue » ; les études PRO pour les 3 gares de Garges Sarcelles, Choisy le Roi et Brunoy, et, les études AVP pour les 3 gares de Ivry sur Seine, Issy val de Seine et Villeneuve St Georges.
 - dans le programme « 16 gare parisienne ligne C » ; les études APD pour la refonte totale de la signalétique sur l'ensemble des 16 gares parisiennes de la Ligne C, pour l'amélioration de l'éclairage dans les gares de Porte de Clichy, Pereire Levallois, Neuilly - Porte Maillot, Avenue Foch, Avenue du Président Kennedy – Maison de Radio France, Pont du Garigliano, Paris Austerlitz, Bibliothèque François Mitterrand, Saint-Michel Notre Dame, Musée d'Orsay, Invalides, Pont de l'Alma, Champ de Mars – Tour Eiffel, et pour le remplacement des escaliers mécaniques des gares de Musée d'Orsay et Invalides.

-
- Tranche d'études AVP pour la gare de Pantin (opération référencée Q1001)

Les études AVP du programme Impaqt envisagé sur gare de Bécon (création d'un accès à la ZAC des Bruyères, aménagement des deux bâtiments voyageurs, rénovation des souterrains..., opération référencée E3263) ont été financées intégralement par le STIF dans le cadre du projet SDA de mise en accessibilité PMR de cette gare. Les études de niveau PRO seront à financer dans le cadre du SDA.

Le tableau figurant dans l'Annexe 4 présente les financements engagés par le STIF et la SNCF sur ces opérations.

10.2 Mise en place de la subvention du STIF

La subvention du STIF, d'un montant de 53,54 millions d'euros courant HT, est attribuée à la SNCF. Le montant de cette subvention est maximum et non révisable. Il a été établi sur la base du cout objectif du programme tel qu'indiqué dans l'article 5, et en défalquant la part STIF de 50% du montant des études et travaux du programme déjà engagés (article 10.1).

La subvention du STIF portant sur le périmètre des deux maîtres d'ouvrage est notifiée à la SNCF, en sa qualité de maître d'ouvrage et de mandataire financier tel que précisé à l'article 1, par l'envoi d'un exemplaire original de la présente convention signée par les parties.

Les modalités de paiement de cette subvention sont définies à l'article 11.

10.3 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 a un délai de deux ans, après notification de la présente convention, pour démarrer les travaux sur son périmètre financés par la subvention du STIF et solliciter une demande de paiement d'un premier acompte de 15% de la part de subvention du STIF relative aux projets de gares dont les travaux ont été engagés. Au delà, ladite subvention devient caduque et est annulée. Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans si la SNCF établit, avant l'expiration du délai de deux ans, que les retards dans le démarrage du programme ne lui sont pas imputables. S'agissant du périmètre RFF, la SNCF s'engage à ce que ces stipulations figurent dans la convention la liant avec RFF.
- la SNCF doit systématiquement informer le STIF du commencement d'exécution des travaux dans les différentes gares du programme.
- à compter de la date de demande de premier acompte, la SNCF dispose du délai prévu dans la convention de financement pour présenter le solde de l'opération. Ce délai est fixé à 8 ans au maximum. Il peut être prorogé à titre exceptionnel par décision de la Directrice Générale (à charge pour la SNCF de justifier que le retard ne lui est pas imputable).

ARTICLE 11. MODALITES DE SOLLICITATION DES APPELS DE FONDS

Les appels de fonds auprès du STIF sont sollicités par la SNCF sur l'ensemble du programme toute maîtrise d'ouvrage confondue au fur et à mesure de l'avancement de réalisation des travaux.

11.1 Echéanciers prévisionnels d'appels de fonds

Les prévisions d'appels de fond sont exprimées en cumul des fonds sur l'ensemble des travaux et études financés du programme, comparés au cumul des subventions ouvertes sur ces travaux et études. Ils sont exprimés en euros courants. Ils sont communiqués au STIF :

- en mars, juillet et octobre de chaque année pour les 3 trois prochains mois de l'année en cours
- une fois par an fin octobre de l'année n pour les prévisions d'appels de fonds de l'année n+1

11.2. Recevabilité des appels de fonds

Les appels de fonds sont calculés sur la base des dépenses effectivement réalisées dans chaque gare, exprimées en euros courants. Ils sont aussi exprimés, à titre indicatif, en euros aux CE de janvier 2008.

Le versement des subventions se fait sur la base d'un tableau de bord récapitulatif de l'avancement de toutes les gares du programme. Ce tableau de bord, commun aux maîtres d'ouvrages, précise pour chaque gare et pour chaque maître d'ouvrage :

- le montant du coût objectif pour la gare considérée, exprimé aux CE de janvier 2008
- le montant des subventions correspondantes attribuées en euros courants pour la gare considérée (conformément à l'annexe2)
- le montant des subventions déjà versées à chaque maître d'ouvrage sur cette gare par le STIF
- le montant des dépenses déjà engagées par la SNCF et RFF sur chaque gare
- le montant des fonds à appeler dans cette demande auprès du STIF
- le montant du coût final de réalisation de la gare, par périmètre de maîtrise d'ouvrage, exprimé en euros courants, et calculé à partir des états comptables visés par le comptable public
- la date de démarrage des travaux

Chaque appel de fond émis par la SNCF au titre de sa maîtrise d'ouvrage et en sa qualité de mandataire et chaque mandatement effectué par le STIF mentionne, en référence, la dénomination de la convention indiquée dans l'article 1 en distinguant les maîtrises d'ouvrage concernées.

Les modalités avec lesquelles le STIF peut exercer le contrôle des pièces justificatives des maîtres d'ouvrages sont définies dans l'article 12.

11.3. Sollicitation des paiements des subventions du STIF

Les appels de fonds effectués auprès du STIF :

- sont émis par la SNCF en sa qualité de maître d'ouvrage et mandataire au plus tard les 15 janvier, 15 mars, 15 juin, 15 septembre et 15 novembre de chaque année
- sont calculés et communiqués sur la base d'un taux d'avancement par gare dans un tableau récapitulatif de l'ensemble des gares du programme ayant bénéficiées d'une subvention, en distinguant les études des travaux
- sont rattachés à un état de consommation des subventions notifiées par le STIF, exprimé en cumul de réalisation sur l'ensemble des projets du programme
- peuvent être sollicités selon le phasage suivant :
 - 15% de la part STIF des travaux qui ont démarré, ou 15% de la part STIF des études AVP/PRO qui ont été engagées
 - au prorata de l'avancement des travaux et études AVP/PRO de chaque gare dans la limite de 95% du montant total subventionné par le STIF sur la gare correspondante, incluant les 15% déjà versés pour le démarrage (par dérogation à la décision du Conseil du STIF n°7453 du 4/4/2002)
 - le solde sur une gare n'est réglé qu'à l'achèvement des travaux ou études AVP/PRO, selon les modalités définies dans l'article 12.1
- comprennent les pièces justificatives mentionnées dans l'article 12.1.

ARTICLE 12 MODALITES DE PAIEMENT DES SUBVENTIONS PAR LE STIF

12.1 Pièces à produire conditionnant le versement des subventions du STIF

Le versement des acomptes se fait selon les principes généraux définis dans l'article 11.3, sur présentation des pièces justificatives suivantes :

- copie de la convention entre la SNCF et RFF visée à l'article 1^{er} de la présente convention (pour le premier appel de fond)
- le tableau récapitulatif de l'avancement de tous les projets ayant fait l'objet de financements
- la production de l'état récapitulatif, exprimé en euros courants HT, des dépenses mandatées et payées sur les projets correspondant au bilan d'avancement mentionné ci-dessus, visé par le service financier ou toute personne du maître d'ouvrage dûment habilitée à cet effet .

Le règlement du solde des travaux d'une gare, sur le périmètre de maîtrise d'ouvrage concerné, est subordonné à :

- la production de l'avis d'achèvement des travaux, sans réserve, daté, établi par la SNCF ou RFF
- la communication de la date de mise en service des travaux de cette gare
- la production de l'état récapitulatif des dépenses payées pour la gare concernée, exprimé en euros courants HT, et visé par le service financier ou toute personne du maître d'ouvrage dûment habilitée à cet effet,
- à titre indicatif, l'évaluation de l'écart d'actualisation monétaire entre d'une part, le taux prévisionnel de 4% ayant permis le calcul des subventions à leur mise en place, et d'autre part les indices TP01 effectivement réalisés au cours de la phase travaux
- un contrôle sur site pouvant être effectué par le STIF ou son représentant, afin de vérifier la conformité des travaux réalisés par rapport aux travaux financés tels que décrits dans les AVP validés par les maîtres d'ouvrages

Si le coût définitif de réalisation des projets du programme 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 partir des clés de financement de l'article 6 à proportion, et selon le cas :

- la SNCF doit reverser au STIF les sommes perçues en trop en sa qualité de maître d'ouvrage et au titre de son mandat
- le solde à verser à la SNCF en sa qualité de maître d'ouvrage et de mandataire sera réduit en conséquence

12.2 Coordonnées bancaires du bénéficiaire

Le versement des paiements est effectué par virement bancaire portant numéros de référence de l'AP et de la facture correspondantes (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	00000062385	95

12.3 Délais de paiements des subventions par le STIF

Le versement des montants de subventions appelés doit être effectué dans un délai de 35 jours à compter de la date d'émission des appels de fonds, sous réserve de la transmission complète des pièces mentionnées à l'article 12.1.

En cas de réception incomplète des pièces justificatives, toute demande de complément par le STIF vient proroger le délai de paiement.

12.4. Droit d'information et d'audit du STIF

12.4.1 Accès aux données relatives à la réalisation physique et financière du programme

La SNCF prend les dispositions nécessaires pour assurer une transmission sur demande du STIF, dans un délai de 30 jours ouvrables, des pièces justificatives des appels de fonds sollicités, 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.

12.4.2. 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'ils exercent soit directement, soit par l'intermédiaire d'un ou de plusieurs organismes extérieurs qu'ils mandatent à cet effet.

Ce droit d'audit vise à assurer le STIF de la bonne exécution par les maîtres d'ouvrage du programme objet de la présente convention. Il consiste à vérifier, sur pièces et 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 aux études ayant servi de base à l'octroi des subventions. Dans le cas contraire, il peut être procédé au reversement dans les conditions prévues à l'article 12.1 de la présente convention.

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

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 aux maîtres d'ouvrage 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 les maîtres d'ouvrage ne permettent pas de garantir un audit, le STIF se réserve la possibilité de suspendre leurs paiements.

ARTICLE 13. PROPRIETE INTELLECTUELLE ET COMMUNICATION DES ETUDES

13.1 Propriété intellectuelle des études

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

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 projets étudiés. Toute autre utilisation est subordonnée à l'accord préalable des maîtres d'ouvrages.

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 communiqués par la SNCF en sa qualité de maître d'ouvrage et de mandataire autres que ceux nécessaires à la présentation générale des projets.. En cas de non respect par le STIF de cet engagement de confidentialité vis-à-vis de RFF, la responsabilité de la SNCF ne saurait être engagée à ce titre.

13.2 Contenu et transmission des livrables des études

Les maîtres d'ouvrages communiquent au STIF, les études AVP et/ou PRO au format informatique au moins, dans un délai maximum de 10 jours à compter de leur validation par les deux maîtres d'ouvrages.

Les documents d'études produits par les maîtres d'ouvrages comprennent, a minima, pour chaque gare :

- un plan d'ensemble de la gare en situation actuelle
- un plan d'ensemble des aménagements à réaliser
- 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
- un calendrier prévisionnel

Les maîtres d'ouvrages s'engagent 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 du savoir faire industriel des maîtres d'ouvrages.

Les documents transmis au STIF font l'objet des engagements de confidentialité mentionnés dans l'article 13.1. S'agissant du périmètre RFF, la SNCF s'engage à ce que ces stipulations figurent dans la convention la liant avec RFF.

ARTICLE 14 INVARIABILITÉ DES PROJETS APRES MISE EN PLACE DES FINANCEMENTS

14.1 Modification du contenu du projet pour la réalisation des travaux

Si une modification substantielle d'un projet de gare apparaît nécessaire après la mise en place de son financement, le(s) maître(s) d'ouvrage(s) concerné(s) présente(nt) dans les meilleurs délais au comité de pilotage 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 tel que repris dans les annexes 1 et 2, , 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, le bénéficiaire des subventions du STIF devra procéder aux adaptations nécessaires, ou reverser au STIF la subvention perçue. 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.

14.2 Démolition ou modification d'affectation des aménagements financés

En cas de démolition ou de modification d'affectation des aménagements réalisés dans le cadre de la présente convention, les maîtres d'ouvrages en informent préalablement le STIF six mois avant la démolition ou la modification.

S'agissant du périmètre RFF, la SNCF s'engage à ce que ces stipulations figurent dans la convention la liant avec RFF.

ARTICLE 15. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DU PROGRAMME

15.1 Bilan des projets de gares

Un bilan synthétique des principaux aménagements réalisés et de leur coût final, est effectué par les maîtres d'ouvrages dans un délai de 10 mois maximum après la réception des travaux. Ce bilan est communiqué au STIF. S'agissant du périmètre RFF, la SNCF s'engage à ce que ces stipulations figurent dans la convention la liant avec RFF.

15.2. Bilan global du programme

Chaque maître d'ouvrage établit sous sa responsabilité, au plus tard deux ans après la mise en service de l'ensemble des projets, un bilan financier et physique des aménagements relevant de son périmètre. Ce bilan comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant notamment le descriptif des aménagements réalisés et retraçant l'évolution éventuelle du coût d'objectif et des principales décisions concernant les aménagements dont il assure la maîtrise d'ouvrage,
- le récapitulatif des subventions attribuées,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres),
- le récapitulatif des dépenses 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 le maître d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les versements comptabilisés par les financeurs),
- 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.

S'agissant du périmètre RFF, la SNCF s'engage à ce que ces stipulations figurent dans la convention la liant avec RFF.

ARTICLE 16. COMMUNICATION

16.1. Principes généraux

Une charte de communication sera établie et validée par les parties avant le deuxième trimestre 2012.

Les maîtres d'ouvrages s'engagent à :

- associer les parties à l'élaboration et à la mise en œuvre des actions de communication relatives aux projets

-
- mentionner chacun des financeurs de l'opération en indiquant leur taux de financement, sur tout acte de publicité ou d'information concernant les projets et y faire figurer leurs logos,
 - permettre l'implantation de la signalétique de chantier des parties,

Tout document de communication, papier (dépliants, affiches, flyers...) ou électronique (sites Internet, Wap...) produit par les maîtres d'ouvrages sur les projets de ce programme ou le programme dans son ensemble fait l'objet d'une concertation préalable associant les parties. Cette concertation est effectuée dans des délais compatibles avec l'examen des documents.

La mise à jour, le renouvellement, ou les modifications mineures de documents existants ne nécessitent pas la validation des parties. 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 des parties, ni la présence de leurs logos.

S'agissant du périmètre RFF, la SNCF s'engage à ce que ces stipulations figurent dans la convention la liant avec RFF.

16.2. Mises en service des projets

Les maîtres d'ouvrages tiennent à jour régulièrement un tableau de bord annuel des calendriers des projets dans lequel figurent les dates prévisionnelles et effectives de mise en service des projets sur chaque gare.

Ils informent le STIF des dates des inaugurations un mois avant leur déroulement, en précisant la nature des différents aménagements à inaugurer sur la gare.

S'agissant du périmètre RFF, la SNCF s'engage à ce que ces stipulations figurent dans la convention la liant avec RFF.

ARTICLE 17. 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 déférés au Tribunal Administratif territorialement compétent.

ARTICLE 18. DATE D'EFFET 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. Elle prend fin huit ans après notification.

ARTICLE 19. RESILIATION DE LA CONVENTION

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

Dans un tel cas, la convention entre la SNCF et RFF sera de plein droit résiliée.

Dans le cas de la résiliation pour quelque motif que ce soit de la convention entre la SNCF et RFF, les parties conviennent de se réunir pour examiner ensemble de bonne foi les conséquences de cette résiliation sur l'exécution de la présente convention.

Fait à Paris, le
En deux exemplaires originaux.

Pour SNCF,

**Pour le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France,**

Le Président
de SNCF

La Directrice Générale
du STIF

Date et signature

Date et signature

Guillaume PEPY

Sophie MOUGARD

ANNEXE 1

Liste des gares IMPAQT SNCF/RFF

Programme des 20 gares de banlieue :

Gare	Dpt	Ligne
Aulnay sous Bois	93	RER B
Bécon les Bruyères	92	PSL
Brunoy	91	RER D
Choisy le Roi	94	RER C
Clichy Levallois	92	PSL
Colombes	92	PSL
Epinay Villetaneuse	93	Paris Nord
Garges Sarcelles	95	RER D
Issy Val de Seine	92	RER C
Ivry sur Seine	94	RER C
La Défense SNCF	92	PSL
La Garenne Colombes	92	PSL
Melun	77	RER D
Montgeron Crosne	91	RER D
Noisy le Sec	93	RER E
Pantin	93	RER E
Parc des Expositions	93	RER B
Saint Quentin en Yvelines	78	RER C
Sartrouville	78	RER A
Villeneuve St Georges	94	RER D

Programme des 16 gares RER C intramuros :

Gare	Dpt	Ligne
Avenue du President Kennedy	75	RER C
Avenue Foch	75	RER C
Avenue Henri Martin	75	RER C
BFM	75	RER C
Boulaivilliers	75	RER C
Boulevard Victor	75	RER C
Champ de Mars Tour Eiffel	75	RER C
Invalides	75	RER C
Javel	75	RER C
Musée d'Orsay	75	RER C
Neuilly Porte Maillot	75	RER C
Paris Austerlitz	75	RER C
Pereire Levallois	75	RER C
Pont de l'Alma	75	RER C
Porte de Clichy	75	RER C
St Michel Notre Dame	75	RER C

ANNEXE 2

Contenus des programmes d'aménagement

Gare	Aménagements à réaliser
Choisy le Roi	1) Aménagement de l'accès secondaire desservant de la ZAC 2) Rénovation et couverture de la passerelle
Villeneuve St Georges	1) Rénovation des abris filants des quais 3 et 4 2) Création d'un escalier supplémentaire sur les quais 3 et 4, élargissement du souterrain sud entre ces 2 quais
Ivry sur Seine	1) En phase 1 (urgente) : modification de la ligne de CAB du quai 1 et de l'abri parapluie en extrémité du quai 1 (sécurisation des flux) 3) Puis, création d'un accès secondaire rue M. Grandcoing, prolongeant l'ouvrage à réaliser pour l'accessibilité PMR
Aulnay sous Bois	1) Réorganisation globale de l'accès sud, en cohérence avec le projet PDU de réorganisation de l'intermodalité porté par la ville 2) Transfert des espaces voyageurs et des lignes de CAB de la salle souterraine dans le bâtiment voyageurs en surface
Noisy le Sec	1) Élargissement de l'accès actuel au bâtiment gare 2) Valorisation du cheminement vers l'accès secondaire 3) Signalétique directionnelle multimodale 4) Création d'un abri en tête de quai voie 1 (compris sur escalier du souterrain)
Epinay Villetaneuse	1) Redimensionnement des accès CAB latéralement au BV 2) Requalification complète de l'accès secondaire coté place des Arcades 3) Création d'une signalétique multimodale
Parc des Expositions	1) Remplacement et extension des abris filants quais 2 2) Refonte de la signalétique
Pantin	1) Création d'une liaison supplémentaire d'accès aux quais (passerelle) 2) Requalification de l'accès à la gare en réappropriation du BV
Garges Sarcelles	1) Refonte du bâtiment voyageurs, en adéquation avec l'arrivée du Tram et permettant de développer la capacité d'accès vers le quai 1 2) Mise en place d'escaliers mécaniques supplémentaires en complément des ascenseurs vers les 2 quais, création d'un accès direct au quai 1, de zones d'attente couvertes quais 1 et 2 3) Renforcement de l'éclairage des quais sous le BV, pose d'un abris filant sur la quai 2
Issy Val de Seine	Création d'un nouvel accès aux quais en bout de quais au nord, avec passage souterrain
Montgeron Crosne	Création d'un accès supplémentaire au quai 1 coté Paris, en extrémité de quais
Melun	1) Rénovation de l'accès secondaire et mise en place d'une signalétique multimodale, 2) A la nouvelle sortie du quai 1, requalification de la cour de gare et traitement de l'interface avec l'accès à la Ville et au futur T Zen
Bécon les Bruyères	1) Création d'un accès à la ZAC des Bruyères en complément de la passerelle à réaliser pour l'accessibilité PMR et restructuration des deux BV
Clichy Levallois	Création d'un nouvel accès aux quais A et B coté accès principal
Colombes	Élargissement de l'escalier fixe desservant l'accès au quai de la gare en face du bâtiment voyageur (accès qui assure l'intermodalité avec les lignes de bus)
La Garenne Colombes	1) Elargissement de la passerelle et ajout de circulations verticales d'accès aux quais A et B 2) Redéfinition des accès pour permettre de développer la correspondance avec le T2
La Défense (gare SNCF)	1) Création d'une entrée/sortie vers l'accès Perronet permettant d'ouvrir un nouvel accès au T2 2) Renforcement de jalonnement depuis Grande Arche
Sartrouville	1) Extension de l'accès CAB coté gare routière 2) Création d'un abri filant quai C
St Quentin en Yvelines	Réfection ou remplacement d'un abri filant sur quai, avec reprise de l'éclairage (trémies rampes)
Brunoy	Création d'un accès supplémentaire au quai 3 depuis la place de l'arrivée / route de Brie

ANNEXE 3
Estimation des couts par gare
(en euros aux CE de janvier 2008)

ANNEXE 4

Opérations « coups partis » préfinancées depuis l'approbation du programme IMPAQT en juillet 2009

Montants financés (en euros courants)

	Code	Montant	Financement	
			STIF	SNCF
1ère tranche d'études	Q3001	613 000	303 000	310 000
2ème tranche d'études	Q2001	3 631 000	1 815 500	1 815 500
Passerelle provisoire de Pantin	Q3002	1 129 000	564 500	564 500
AVP passerelle définitive de Pantin	Q1001	348 500	348 500	0
TOTAL		5 721 500	3 031 500	2 690 000

Affectation des subventions du STIF (en euros courants)

	Code	Montant	Subventions STIF	
			à RFF	à SNCF
1ère tranche d'études	Q3001	303 000	0	303 000
2ème tranche d'études	Q2001	1 815 500	647 000	1 168 500
Passerelle provisoire de Pantin	Q3002	564 500	564 500	0
AVP passerelle définitive de Pantin	Q1001	348 500	204 000	144 500
TOTAL		3 031 500	1 415 500	1 616 000



Délibération n°2011/0928

Séance du 7 décembre 2011

**PDU D'ILE-DE-FRANCE - CONTRAT D'AXE 179
AMENAGEMENTS DE VOIRIE SOUS MAÎTRISE D'OUVRAGE
DU DEPARTEMENT DES HAUTS-DE-SEINE**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 07 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 07 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** les articles R 2334-10 à 2334-12 et R 4414-1 à R 4414-2 du code général des collectivités territoriales relatifs au produit des amendes ;
- VU** le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France, arrêté par arrêté interpréfectoral du 15 décembre 2000 ;
- VU** le rapport n°2011/0928;
- VU** les avis de la commission de la qualité de service du 1er décembre 2011 et de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 5 décembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : est attribuée au bénéfice du Département des Hauts-de-Seine une subvention de 2 082 349 euros au titre de l'aménagement de la ligne Mobilien 179 sur voies départementales ;

ARTICLE 2 : la convention de participation financière du STIF telle qu'annexée à la présente délibération est approuvée. La directrice générale est autorisée à signer cette convention avec le Département des Hauts-de-Seine ;

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON



CONVENTION DE PARTICIPATION FINANCIERE DU STIF

Projet d'aménagement de l'axe PDU 179
Pont de Sèvres / Robinson RER

Opération référencée : F...
sur AP 2011

ENTRE :

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

d'une part,

ET :

Le Département des Hauts-de-Seine représenté par le Président du Conseil général des Hauts-de-Seine dûment habilité à cet effet par une délibération du 31 mars 2011 relative aux délégations d'attribution à la Commission permanente, domicilié en cette qualité à Nanterre, dénommé ci-après « le Bénéficiaire » ou le « Maître d'ouvrage ».

d'autre part,

IL A ETE EXPOSE CE QUI SUIT :

En vertu des dispositions des articles L.1241-1 et suivants du code des transports, le STIF est l'autorité organisatrice des transports de voyageurs en Ile-de-France.

A ce titre, il intervient dans le domaine du Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France par une politique de soutien à l'amélioration de la performance des lignes de bus, le développement des transports en commun et des modes de déplacements non polluants tels que la marche à pied ou le vélo.

Cette convention de subvention a pour objectif l'exécution du contrat d'axe de la ligne Mobilien 179, annexé à la présente convention. Ce contrat d'axe 179, pour lequel la présente convention fixe les modalités d'exécution des actions sous maîtrise d'ouvrage du département et les modalités de subventionnement de ces actions par le STIF, s'inscrit dans le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF) approuvé en décembre 2000.

Le programme de l'opération d'aménagement de la ligne 179 a été formalisé dans un « contrat d'axe », qui a été concerté et conçu par le comité d'axe, instance de projet réunissant l'ensemble des partenaires concernés par la ligne 179, sous le pilotage du Département des Hauts-de-Seine. Ce contrat d'axe a été approuvé par le comité de pilotage du 17 décembre 2008.

Dans sa séance du 7 décembre 2011, le Conseil du STIF a approuvé le projet présenté par le Bénéficiaire, après avis favorable de la Commission Qualité de Service.

La présente convention a pour objet de déterminer les obligations réciproques des deux parties concernant la participation du STIF au financement de l'opération.

EN CONSÉQUENCE IL EST ARRÊTÉ ET CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 – DESCRIPTION DU PROJET

Cette opération concerne l'aménagement de la ligne Mobilien 179, conformément aux objectifs du PDUIF. Cette ligne dessert les communes de Boulogne-Billancourt, Sèvres, Meudon, Clamart, Le Plessis-Robinson, Châtenay-Malabry et Sceaux du département des Hauts-de-Seine. Le projet concerne un linéaire de 16 km.

Le coût des travaux a été estimé, à l'issue des études menées par le Conseil Général, au montant total de : 5 854 345 € courants hors taxes, dont 4 797 793 euros courants hors taxes de travaux sous maîtrise d'ouvrage du Département des Hauts-de-Seine.

Le Département est maître d'ouvrage d'une grande partie des aménagements prévus par le contrat d'axe.

Le suivi de la réalisation de ce contrat d'axe est réalisé dans le cadre du comité d'axe piloté par le Département.

Le tableau ci-après détaille les actions à réaliser sur son périmètre de maîtrise d'ouvrage et les coûts correspondants.

LOCALISATION	N° ACTION	NOM DE LA VOIE	LINÉAIRE DE VOIRIE	NUMERO SEQUENC E	AMENAGEMENT PROPOSE	MO	COUT HT (en Euros)	
SEVRES	1	Grande rue (RD910)	320 m	3	Suppression de l'évitement	CG92	80 236 €	
					Création d'un point d'arrêt en axial		161 010 €	
					Mise aux normes des traversées piétonnes de la séquence 3		29 491 €	
					Signalisation horizontale		2 216 €	
					Signalisation Lumineuse Tricolore		48 880 €	
	sous total							321 832 €
	2	Avenue de la Division Leclerc (RD406)	570 m	4	Aménagement d'un couloir bus latéral	CG92	22 925 €	
					Suppression du TAG, reprise et paysagement de l'îlot directionnel		39 177 €	
					Resserrement du profil de voirie et élargissement du trottoir (côté commerces)		39 552 €	
					Mise aux normes des traversées piétonnes de la séquence 4		162 199 €	
					Signalisation horizontale		2 281 €	
	Signalisation Lumineuse Tricolore							73 320 €
	sous total							339 453 €
	3	Rue des Bruyères (RD183)	1 400 m	5	Aménagement de sécurité (à l'approche des PA "Gare de Sèvres Rive Gauche)	CG92	7 821 €	
					Élargissement de la chaussée au droit des PA "Les Capucins" (croisement bus)		89 735 €	
					Élargissement du trottoir (au droit du PA "R d-pt des Bruyères" vers Pt Sèvres)		24 806 €	
Mise aux normes des traversées piétonnes de la séquence 5					324 398 €			
Signalisation horizontale					1 303 €			
sous total							448 064 €	
4	Route du Pavé des Gardes (RD181)	400 m	6	Création d'un point d'arrêt pour la ligne 179 et 279	CG92	38 835 €		
				Suppression du TAD et réaménagement du parking		151 234 €		
				Création d'îlots pour sécuriser les traversées piétonnes		16 937 €		
				Mobilier urbain pour canaliser les flux piétons		29 328 €		
				Mise aux normes des traversées piétonnes de la séquence 6		58 982 €		
				Signalisation horizontale				
sous total							301 409 €	
MEUDON	7	Route du Colonel Marcel Moraine	1450 m	7 bis	Aménagement d'un couloir bus d'approche (PA "De Lattre de Tassigny")	CG92	48 163 €	
					Partage de la voirie modifié, reprise des îlots directionnels		173 645 €	
					Mise aux normes des traversées piétonnes de la séquence 7bis		117 963 €	
sous total							339 771 €	
CLAMART	9	Route de la Garenne (RD987)	550	9	Suppression du stationnement et élargissement du trottoir Ouest	CG92	269 449 €	
					Suppression du stationnement et élargissement du trottoir Est		269 449 €	
					Mise aux normes des traversées piétonnes de la séquence 9		294 908 €	
					Signalisation horizontale		5 703 €	
sous total							839 509 €	
CLAMART	10	RD986 tronçon 1	1670 m	10	Aménagement d'un site propre bus	CG92	4 619 €	
					Traitement et paysagement des chemins piétons (mail piétons)		841 281 €	
					Réfection de la couche de roulement de la piste cyclable existante		189 042 €	
LE PLESSIS ROBINSON							58 338 €	
LE PLESSIS ROBINSON	11	RD986 tronçon 2 et voie privée ZA La Boursidière	2240 m	10	Aménagement d'un sas bus	CG92	104 562 €	
					Réfection de l'îlot		7 739 €	
					Création d'un point d'arrêt		117 018 €	
					Élargissement du trottoir		36 953 €	
					Mise aux normes des traversées piétonnes de la séquence 10		162 199 €	
sous total							1 521 752 €	
CHÂTENAY-MALABRY	12	Chemin du Loup Pendu	450 m	11	Pose d'un abri bus	CG92	8 147 €	
					Mise aux normes des traversées piétonnes de la séquence 11		103 218 €	
					sous total			
LE PLESSIS ROBINSON	13	Avenue Léon Blum (RD75)	570 m	12	Création d'itinéraires cyclables unidirectionnels sur trottoirs	CG92	35 975 €	
					Mise aux normes des traversées piétonnes de la séquence 12		176 945 €	
					Signalisation horizontale		2 933 €	
	sous total							215 853 €
	14	Avenue Lucien Arrufat (RD60)	270 m	15	Reprise de l'îlot séparateur	CG92	8 212 €	
					Création d'îlots pour sécuriser la traversée piétonne		7 617 €	
					Mise aux normes des traversées piétonnes de la séquence 15		73 727 €	
					Signalisation horizontale		831 €	
	sous total							90 387 €
	15	RD60	970 m	16	Reprise de l'îlot séparateur	CG92	24 464 €	
Apaisement des vitesses de circulation à l'approche des points d'arrêt					13 035 €			
Mise en œuvre d'un séparateur					24 464 €			
Mise aux normes des traversées piétonnes de la séquence 16					206 435 €			
sous total							268 399 €	
TOTAL DES AMÉNAGEMENTS (en euro HT y compris majoration pour assainissement, aléas, forfait chantier)							4 797 793 €	

ARTICLE 2 – PARTICIPATION DU STIF AU FINANCEMENT DE L'OPERATION

La subvention maximale et non révisable à la hausse, d'un montant de 2 082 349 €, est allouée par le STIF au Département des Hauts-de-Seine, qui fera son affaire de l'exploitation et de l'entretien de l'ouvrage.

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

Le Bénéficiaire a programmé, dans sa demande de subvention au STIF, les appels de fonds selon le calendrier prévisionnel figurant en annexe 1.

ARTICLE 3 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES A L'ENGAGEMENT DES TRAVAUX

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006 et modifié le 7 décembre 2011¹, le Bénéficiaire doit informer le STIF du commencement d'exécution de l'opération.

Si à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la notification de la subvention, le Bénéficiaire n'a pas transmis aux services du STIF une demande de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et est annulée.

Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision du directeur général du STIF, si le Bénéficiaire établit auprès du STIF, avant l'expiration du délai de deux ans, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables.

Passé ce délai, la subvention d'investissement rendue impossible est désengagée et annulée.

ARTICLE 4 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES AUX DELAIS DE REALISATION DES TRAVAUX

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006 et modifié le 7 décembre 2011, le Bénéficiaire dispose, à compter de la date de demande de premier acompte, d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de l'opération désignée à l'article 1^{er}.

Passé ce délai, le Bénéficiaire ne peut plus prétendre recevoir la part de subvention non encore versée.

ARTICLE 5 – MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION

Nonobstant les dispositions des articles 3 et 4 ci-dessus, cette subvention fera l'objet de versements échelonnés intervenant, sur demande du Bénéficiaire, dans les conditions suivantes :

- le versement d'un premier acompte de 15% au vu de l'ordre de service (ou bon de commande) de démarrer les travaux ;
- le versement des acomptes suivants sur présentation des attestations d'avancement précisant le pourcentage des travaux effectués, dans la limite de 75 % du montant total de la subvention ;

¹ Sous réserve de la décision du Conseil du STIF du 7/12/2011

- le règlement du solde sera subordonné à :
 - la production de l'avis d'achèvement des travaux, sans réserve, daté, établi par le Bénéficiaire de la subvention allouée,
 - la communication de la date de mise en service de l'ouvrage,
 - la production de l'état récapitulatif des dépenses HT, mandatées et payées visé par le comptable public précisant le numéro de facture, le montant acquitté et la date de paiement,
 - un contrôle sur site effectué par le STIF ou son représentant, afin de vérifier la conformité des travaux réalisés par rapport au projet initial ;

Les versements sont effectués au profit du Bénéficiaire, par virement auprès de :

- titulaire du compte : Paierie Départementale des Hauts-de-Seine
- Nom banque : Banque de France Nanterre La Défense
- code établissement : 3001
- code guichet : 00936
- numéro de compte : D920 0000000
- clé RIB : 03

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

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

ARTICLE 6 – COMMUNICATION

Le Bénéficiaire s'engage à mentionner, sur tout acte de communication ou d'information concernant l'opération financée, notamment les panneaux d'information de chantiers :

- le taux et/ou le montant de participation financière du STIF en tant que cofinancier de l'opération,
- ainsi que son logo, dans des proportions d'affichage similaires à celles des autres financeurs.

S'il est constaté une pratique différente à ces principes, les paiements seront suspendus dans l'attente d'une modification, à la charge du Bénéficiaire, des supports de communication non conformes.

Un mois avant la fin des travaux, le Bénéficiaire informe le STIF des dates prévisionnelles d'inauguration et de mise en service de l'opération.

ARTICLE 7 – INVARIABILITÉ DU PROJET

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

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

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

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

Si au terme du délai fixé par le STIF, les adaptations demandées n'ont pas été réalisées ou ne sont pas satisfaisantes, les dispositions prévues à l'article 12 seront alors mises en œuvre.

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

ARTICLE 8 – MAITRISE D'OUVRAGE DU "BENEFICIAIRE"

Le Bénéficiaire informe par courrier le STIF, de la date effective de démarrage des travaux de l'axe et de mise en service des différents aménagements du contrat d'axe.

Le Bénéficiaire assume l'entière responsabilité de ces aménagements et de leur exploitation pendant la durée de la convention, et notamment en cas de recours formulés par des tiers.

Le STIF ne peut, en aucun cas, ni pendant la durée de la présente convention, ni après son expiration, être mis en cause dans les litiges qui résulteraient des travaux, de la présence ou de l'exploitation de ces aménagements.

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

ARTICLE 9 – DEMOLITION OU MODIFICATION D'AFFECTATION DES AMENAGEMENTS

En cas de démolition ou de modification d'affectation des aménagements, le Maître d'ouvrage en informe préalablement le STIF par lettre recommandée avec accusé de réception 6 mois avant la démolition ou la modification.

Dans cette hypothèse, les dispositions de l'article 12 seront alors mises en œuvre.

ARTICLE 10 – ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION

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

La présente convention prend fin 15 ans après la date de la mise en service effective de l'équipement dont il a préalablement informé le STIF conformément à l'article 6 ci-dessus.

ARTICLE 11 – DOCUMENTS CONTRACTUELS

Les pièces constitutives de la convention sont les suivantes :

- le présent document, daté et signé
- le contrat d'axe validé figurant en annexe de la présente convention
- le dossier de demande de subvention envoyé au STIF en date du 16 juillet 2009

ARTICLE 12 - RESILIATION

Dans l'hypothèse visée à l'article 7, la convention est résiliée de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et les sommes déjà perçues par le Bénéficiaire correspondant à la subvention devront être reversées au STIF.

Dans l'hypothèse visée à l'article 9, la convention est résiliée de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et la subvention perçue par le Bénéficiaire est alors reversée au STIF au prorata de la durée non exécutée de la présente convention.

Dans ces deux hypothèses, le STIF émet un titre de recettes exécutoire dans un délai de 45 jours, à l'encontre du Bénéficiaire en vue du reversement des sommes susvisées.

ARTICLE 13 - FRAIS ET DISPOSTIONS DIVERSES

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

ARTICLE 14 - LITIGES

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

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

Fait à Paris, le

en deux originaux.

Pour le Syndicat des
Transports d'Ile-de-France,

La Directrice Générale,

Pour le Département des
des Hauts-de-Seine,

Le Président

ANNEXE 1

Calendrier prévisionnel des appels de fonds

	% de la subvention	Montant	Année
Démarrage des travaux			
Au cours des travaux			
Solde à achèvement des travaux			
TOTAL	100 %	2 082 349 €	

Délibération n° 2011/0929

Séance du 7 décembre 2011



ADAPTATION DES INFRASTRUCTURES SUR LE RESEAU EST EN VUE DU DEPLOIEMENT DU FRANCILIEN

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** les articles L 121-8 et suivants du code de l'environnement et notamment l'article L121-13 et L.121.13.1 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France telle que codifiée dans le code des transports ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France tel que codifié dans le code des transports ;
- VU** le rapport n° 2011/0929 ;
- VU** les avis de la commission de la qualité de service du 1^{er} décembre 2011 et de la commission des investissements et du suivi du contrat de projet du 5 décembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver la convention de financement des travaux d'adaptation des infrastructures sur le réseau Est en vue du déploiement du Francilien pour un montant de 11 702 144 € HT courants ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer la dite convention et à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet ;

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 est habilitée à signer tout document s'y référant.

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


Jean-Paul HUCHON



CONVENTION DE PARTICIPATION FINANCIERE DU STIF

**Adaptation des infrastructures pour le déploiement du Francilien sur le réseau
Paris-Est**

**Opération référencée :
sur AP 2011**

ENTRE :

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) dont le siège est situé à Paris 9e, 39-41, rue de Châteaudun, numéro de SIRET 287 500 078 00020, représenté par Madame Sophie MOUGARD, en sa qualité de Directrice Générale, agissant en vertu de la délibération n°2011-XXXX 7 décembre 2011 et notamment son article 1.4.1, dénommé ci après « le STIF ».

ET :

Réseau Ferré de France (RFF), Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-412 280 737 N°APE 632 A, dont le siège est à Paris 13ème, 92 avenue de France, représenté par Hubert du Mesnil, son Président, dénommé ci-après « le MOA » ou le « Maître d'ouvrage ».

IL A ETE EXPOSE CE QUI SUIT :

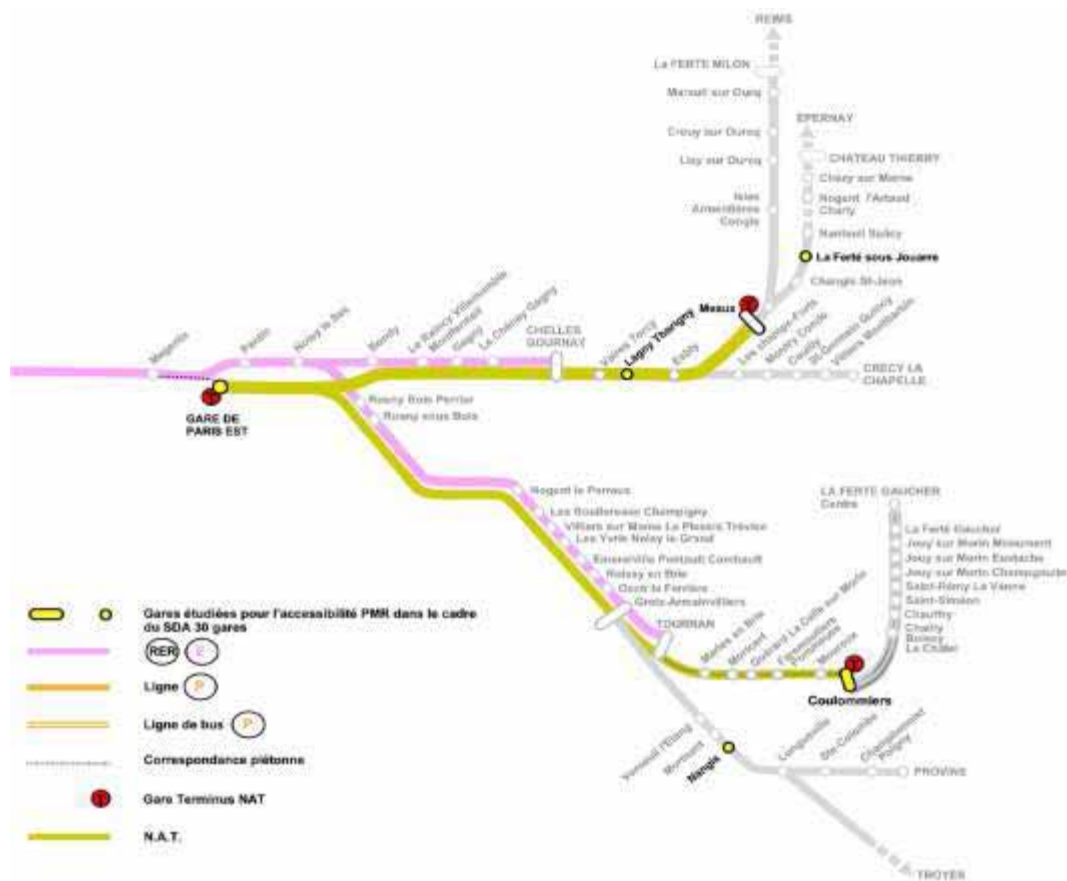
Le projet d'adaptation de l'infrastructure pour le déploiement du Francilien répond à l'objectif prioritaire de permettre la circulation des nouvelles rames du Francilien.

Pour la part de RFF, les travaux de déploiement du Francilien sur la ligne P se décomposent en 4 sous-projets : AHQ (Adaptation de la Hauteur des Quais), points d'info KVB, pancartes d'arrêt et allongement de quais.

La présente convention a pour objet de déterminer les obligations réciproques des deux parties concernant la participation du STIF au financement de l'opération.

EN CONSÉQUENCE IL EST ARRÊTÉ ET CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 – DESCRIPTION DU PROJET



1.1 AHQ

Les travaux d'adaptation de la hauteur des quais indispensables à la circulation des rames Francilien consistent, sans fausse manœuvre vis-à-vis du SDA, à

- soit ramener la hauteur des quais à une valeur compatible avec le déploiement de la marche mobile,
- soit empêcher le déploiement de la marche mobile, tout en limitant le dénivelé entre le plancher du Francilien et le quai, à une valeur acceptable par rapport aux référentiels PMR.

➤ **Gare de PARIS-EST**

- nivellement des voies 11 à 24
- travaux de génie civil des quais 6 à 12
- mise à niveau des extrémités des quais 10, 11 et 12.

➤ **Gare de GUERARD**

- nivellement de la voie
- mise à niveau du quai à 55 cm
- allongement du quai de 15 m

➤ **Gare de MEAUX** : nivellement de voies

➤ **Gare de LAGNY-THORIGNY** : nivellement de voies

1.2 Points d'information KVB

Dans le cadre de la mise en circulation du Francilien, il s'avère nécessaire de renseigner le « bord » (train) sur la hauteur du quai à desservir pour le déploiement ou non de la marche mobile. Cet échange d'informations se fait via la mise en place de balises KVB numériques.

Les gares concernées sont : PARIS EST, CHELLES-GOURNAY, VAIRES-TORCY, LAGNY-THORIGNY, ESBLY, MEAUX, GRETZ-ARMAINVILLIERS, TOURNAN, MARLE EN BRIE, MORTCERF, GUERARD-LA CELLE SUR MORIN, FAREMOUTIERS-POMMEUSE, MOUROUX, COULOMMIERS.

1.3 Pancartes d'arrêt

La désignation d'un point d'arrêt spécifique aux Franciliens nécessite la création de pancartes dédiées au repérage de ce point d'arrêt spécifique dénommées pancartes « Z 50 »

Les gares concernées sont celles de la ligne P mais également de la ligne E afin de permettre la desserte de ces dernières en situation perturbée : PARIS EST, PANTIN, NOISY LE SEC, BONDY, LE RAINCY, GAGNY, CHENAY-GAGNY, CHELLES-GOURNAY, VAIRES-TORCY, LAGNY-THORIGNY, ESBLY, MEAUX, ROSNY BOIS PERRIER, ROSNY SOUS BOIS, NOGENT LE PERREUX, VAL DE FONTENAY, LES BOULLEREAUX CHAMPIGNY, VILLIERS SUR MARNE-LE PLESSIS TREVISE, LES YVRIS-NOISY LE GRAND, EMERAINVILLE-PONTAULT COMBAULT, ROISSY EN BRIE, OZOIR LA FERRIERE, GRETZ ARMAINVILLIERS, TOURNAN, MARLE EN BRIE, MORTCERF, GUERARD-LA CELLE SUR MORIN, FAREMOUTIERS-POMMEUSE, MOUROUX, COULOMMIERS.

1.4 Allongement de quais

Le déploiement du Francilien sur la ligne P nécessite de garantir une longueur utile entre la pancarte d'arrêt et l'extrémité du quai d'au moins 221 m. La conjonction des études EAS et pancartes d'arrêt qui ont été produites sur l'ensemble des quais, qui seront desservis commercialement par le Francilien, a montré la nécessité d'allonger les quais des gares de : COULOMMIERS, MOUROUX, FAREMOUTIERS et MORTCERF.

ARTICLE 2 – PARTICIPATION DU STIF AU FINANCEMENT DE L'OPERATION

Sur la base des études de niveau AVP ou DI, les dépenses totales afférentes au projet sont évaluées à 11,3 M€ constants aux conditions économiques de juin 2008, soit 12,75 M€ HT courants en date d'achèvement.

Elles comprennent tous les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, ainsi qu'une provision pour aléas et imprévus. La part de rémunération de la maîtrise d'ouvrage de RFF est de 63 453 € HT courant.

Le montant total du projet se décompose selon le tableau suivant :

	Niveau étude	Estimation en € CE 06/2008	Estimation en € courants
AHQ PE (voies 11 à 24)	AVP	5 908 395	6 611 407
AHQ PE (extrémités quais 10, 11 et 12)	AVP	1 945 000	2 176 426
AHQ GUERARD	AVP	968 820	1 105 777
AHQ LAGNY et MEAUX	AVP/PRO	317 580	355 368
Allongement quais COULOMMIERS, MOURoux, FAREMOUTIERS, MORTCERF	DI	556 229	634 861
Points info KVB	AVP	618 075	705 449
Pancartes d'arrêt	DI	1 020 582	1 164 856
TOTAL		11 334 681	12 754 144

Une première subvention de 1,052 M€ a déjà été allouée par le STIF à RFF au titre du projet.

Le montant de la subvention allouée par le STIF dans le cadre de la présente convention s'élève à 11 702 144 € HT courants.

Cette subvention, forfaitaire et non révisable, est allouée en franchise de TVA.

Si le coût définitif de l'opération prise en considération est inférieur à l'estimation sur la base de laquelle le financement a été attribué, le montant du financement accordé par le STIF est ajusté à proportion.

ARTICLE 3 – CONDITIONS DE VERSEMENT DU FINANCEMENT DU STIF RELATIF A L'ENGAGEMENT DE L'OPERATION

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006 et modifié le 7 décembre 2011, les Bénéficiaires doivent informer le STIF du commencement d'exécution des travaux.

Si à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la notification du financement, les Bénéficiaires n'ont pas transmis aux services du STIF une demande de paiement d'un premier acompte, ledit financement devient caduc et est annulé.

Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision de la directrice du STIF, si les Bénéficiaires établissent auprès du STIF, avant l'expiration du délai de deux ans, que les retards dans le démarrage des études ne lui sont pas imputables.

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

ARTICLE 4 – CONDITIONS DE VERSEMENT DU FINANCEMENT DU STIF RELATIF AUX DELAIS DE REALISATION DE L'OPERATION

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006 et modifié le 7 décembre 2011, les Bénéficiaires disposent – sous réserve de la décision du Conseil du 7 décembre – d'un délai maximum de quatre années à compter de la date de demande de premier acompte pour présenter le solde de l'opération désignée à l'article 1^{er}.

Passé ce délai, les Bénéficiaires ne pourront plus prétendre recevoir la part de financement non encore versée.

ARTICLE 5 – MODALITES DE VERSEMENT DU FINANCEMENT DU STIF

5.1. DEMANDES DE VERSEMENT

Nonobstant les dispositions des articles 3 et 4 ci-dessus, ce financement fera l'objet de versements échelonnés intervenant, sur demande des Bénéficiaires, dans les conditions suivantes :

- le versement d'un premier acompte de 15% du montant total de la subvention du STIF alloué pour la réalisation de l'opération au vu de la déclaration de démarrage des études et travaux ;
- le versement d'acomptes intermédiaires, sur présentation des attestations d'avancement précisant le pourcentage des études et des travaux, dans la limite de 75 % du montant total de la subvention allouée par le STIF ;
- le règlement du solde, dès lors qu'elle sera achevée, sera subordonné à :
 - la production de la déclaration d'achèvement des travaux, sans réserve, datée, établie par le Bénéficiaire,
 - la production de l'état récapitulatif des dépenses HT comptabilisées, détaillant les numéros de factures, le montant des factures mandatées et les dates de mandatement. Cet état doit être certifié exact et sincère par les services financiers du Bénéficiaire,

Les appels de fonds sont prévus en 2012. Cet échéancier peut être recalé dans les limites des délais du règlement budgétaire et financier du STIF mentionnés aux articles 3 et 4. Dans ce cas, le Bénéficiaire en informe le STIF.

5.2. MANDATEMENT ET REGLEMENT

Le versement des paiements est effectué par virement bancaire portant numéro de référence de la facture (numéro porté dans le libellé du virement) à :

Bénéficiaire	Etablissement Agence	Code Etablissement	Code Guichet	N° de compte	Clé RIB
RFF	Société Générale agence Opéra à Paris	30003	03620	00020062145	94

Le versement des montants de subvention appelés par RFF doit être effectué dans un délai de 40 jours à compter de la date d'émission des appels de fonds, sous réserve de la transmission complète des pièces mentionnées à l'article 5.1.

Si le coût définitif de l'opération prise en considération est inférieur à l'estimation sur la base de laquelle le financement a été attribué, le montant du financement accordé par le STIF est ajusté à proportion et, selon le cas :

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

RFF s'engage à rembourser les sommes perçues en trop dans un délai de 40 jours après le bilan financier de l'opération.

Les domiciliations des parties pour la gestion des flux financiers sont :

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
STIF	41 rue de Châteaudun 75009 Paris	Direction de l'Exploitation Division IPDU	Sylvain MICHELON 01 47 53 2889 sylvain.michelon@stif.info
RFF	Pôle Finances et achats 92 avenue de France 75648 Paris cedex 13	Service Finances et Gestion des flux – Unité Back office Exploitation	Patricia LANGELEZ 01 53 94 32 83 patricia.langelez@rff.fr

ARTICLE 6 – INVARIABILITÉ DU PROJET

Aucune modification substantielle non autorisée expressément par le STIF ne pourra être apportée au projet décrit dans le dossier de demande de subvention, à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention et pendant la durée de l'opération.

Si une modification du projet initial apparaît nécessaire, le Bénéficiaire doit présenter au STIF une demande de modification, en précisant l'impact de la modification demandée sur le contenu de l'opération et sur le calendrier de réalisation. Les modifications mineures font l'objet d'une information préalable au STIF.

S'il est constaté à l'issue des travaux, par le STIF ou toute personne dûment habilitée par lui, que la réalisation n'est pas conforme au projet décrit dans le dossier de demande de subvention ou au projet modifié après acceptation expresse du STIF, le Bénéficiaire sera mis en demeure de procéder aux adaptations nécessaires ou de reverser la subvention perçue. Le versement du solde sera suspendu.

Si au terme du délai fixé par le STIF, les adaptations demandées n'ont pas été réalisées ou ne sont pas satisfaisantes, les dispositions prévues à l'article 10 seront alors mises en œuvre.

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

ARTICLE 7 – DUREE ET DEROULEMENT DU PROJET

Les dates prévisionnelles de fin de travaux, sont les suivantes :

- branche de Meaux : juin 2012
- branche de Coulommiers : décembre 2012

Des réunions sont organisées en tant que de besoin par les Parties pour examiner l'avancement du programme ainsi que pour la présentation des études lorsqu'elles seront achevées.

ARTICLE 8 PROPRIETE INTELLECTUELLE DES ETUDES

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention sont et restent la propriété exclusive du maître d'ouvrage.

Le STIF a toute latitude pour utiliser, dans le cadre de ses missions, les éléments de ces études permettant de présenter le contenu fonctionnel, les travaux et le coût envisagés du projet étudié. Toute diffusion est subordonnée à l'accord préalable des parties contractantes.

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 communiqués par RFF autres que ceux nécessaires à la présentation générale du projet.

ARTICLE 9 – ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION

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

La présente convention prend fin au versement de la totalité des financements dus au Bénéficiaire et au plus tard 10 ans après sa date de notification.

ARTICLE 10 – RESILIATION

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération. La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

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

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation.

Dans tous les cas, le financeur s'engage à rembourser au maître d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation.

Sur cette base, le maître d'ouvrage procède à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop perçu auprès du financeur au prorata de sa participation.

ARTICLE 11 – FRAIS ET DISPOSTIONS DIVERSES

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

ARTICLE 12 – LITIGES

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

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

Fait à Paris, le

en deux exemplaires originaux.

Pour le Syndicat des Transports d'Ile-de-
France,

Pour RFF,

La Directrice Générale

Par Délégation, le Directeur Régional Ile-de-
France

Date et signature

Date et signature

Sophie MOUGARD

François-Régis ORIZET

Délibération n° 2011/0930
Séance du 7 décembre 2011



SCHEMA DIRECTEUR D'INFORMATION VOYAGEUR

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

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

Après en avoir délibéré,

DECIDE

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

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

ARTICLE 3 : La Directrice Générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end.



CONVENTION DE PARTICIPATION FINANCIERE DU STIF

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

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

ENTRE :

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

d'une part,

ET :

La Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF), Etablissement Public Industriel et Commercial, immatriculé au Registre du Commerce de Paris sous le n° B 552.049.447, dont le siège social est 34, rue du commandant Mouchotte, 75699 PARIS Cedex, représenté par Madame Bénédicte TILLOY, en sa qualité de Directrice Générale de Transilien, dûment habilité aux présentes par délégation du Conseil d'Administration,

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

d'autre part,

PREAMBULE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- L'heure courante

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

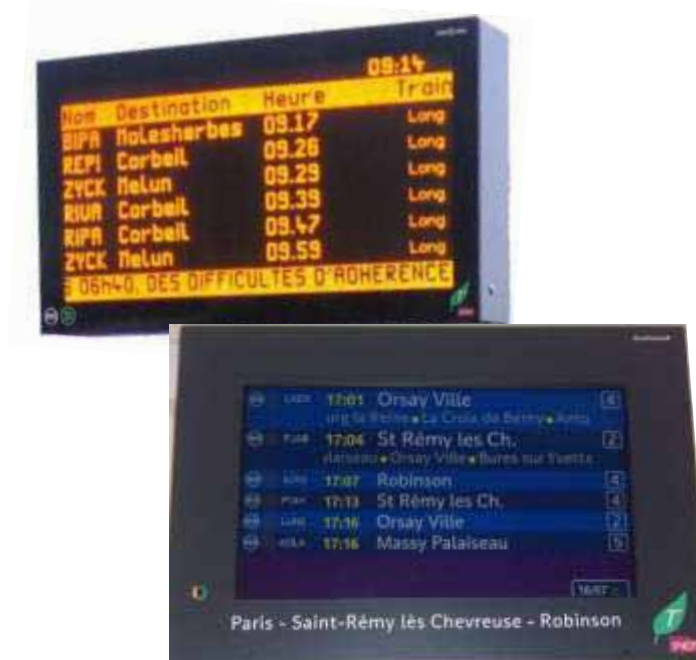
- Le prochain train
- Sa desserte complète
- Son temps d'attente (à titre dérogatoire et si impossibilité technique démontrée, le système affichera l'horaire de passage dans l'attente d'une évolution du système Infogare)
- Le code mission du train
- La composition de ce train (court/long)
- Un message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

Aux accès, le client trouvera sur un écran :

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

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

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



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

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

EN CONSÉQUENCE IL EST ARRÊTÉ ET CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 – OBJET DE LA PRESENTE CONVENTION

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

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

ARTICLE 2 – DESCRIPTION DU PROGRAMME ET CALENDRIER DE REALISATION

2.1. OBJECTIFS

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

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

2.2. CONTENU DE LA PROGRAMMATION

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

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

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

Le système global repose donc sur

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

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

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

Les lignes à équiper sont les suivantes :

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

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

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

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

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

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

2.3. CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION DU PROGRAMME

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

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

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

ARTICLE 3 – MAITRISE D'OUVRAGE DE LA SNCF

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 4 – COUT DU PROGRAMME

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

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

ARTICLE 5 – FINANCEMENT DU PROGRAMME

5.1. PLAN DE FINANCEMENT DU PROGRAMME

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

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

5.2. PARTICIPATION DU STIF AU FINANCEMENT DU PROGRAMME

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

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

5.3. COÛTS DE MAINTENANCE DES NOUVEAUX ECRANS INFOGARE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 8 – MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION

8. 1. DEMANDES DE VERSEMENT

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

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

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

8. 2. MANDATEMENT ET REGLEMENT

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

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

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

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

8. 3. ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES

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

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

ARTICLE 9 – SUIVI DU PROGRAMME

9.1. SUIVI DU PROGRAMME

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

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

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

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

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

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

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

9.2. PUBLICITE, COMMUNICATION, INAUGURATIONS

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

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

9.3. EVALUATION DU PROJET

Le bilan final permettra d'évaluer :

- la satisfaction des voyageurs (enquête voyageurs) ;
- le bon fonctionnement du système et des différents équipements le composant (conditions d'exploitation : disponibilité, pannes, interopérabilité) ;
- le rapport qualité-coût (notamment pour la maintenance) ;
- l'amélioration globale de la ligne ;
- les enjeux technologiques de chaque projet et/ou système.

Le Bénéficiaire transmet au STIF au fur et à mesure de leur production :

- l'évaluation de l'impact des travaux sur la base de critères tels que le suivi des réclamations, la satisfaction des clients ;
- les indicateurs permettant d'évaluer le fonctionnement des équipements ; les dysfonctionnements constatés et les mesures prises pour y remédier feront l'objet d'un rapport spécifique ;
- les rapports présentant les bilans effectués à l'issue du déploiement ;

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

9.4. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DU PROGRAMME

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

Ce bilan comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant plus particulièrement le descriptif des déploiements réalisés, retraçant l'évolution éventuelle du coût et des principales décisions concernant les déploiements dont il assure la maîtrise d'ouvrage, le récapitulatif des subventions attribuées,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres).

ARTICLE 10 - INVARIABILITÉ DU PROGRAMME

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 12 – ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION

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

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

ARTICLE 13 - RESILIATION

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

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

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

ARTICLE 14 - FRAIS ET DISPOSITIONS DIVERSES

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

ARTICLE 15 - LITIGES

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

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

Fait à Paris, le
en deux originaux.

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

Liste des annexes :

Annexe 1 : liste des gares concernées par le présent programme

Annexe 2 : liste des travaux concernés par le présent programme

ANNEXE 1

LISTE DES GARES CONCERNEES PAR LE PRESENT PROGRAMME

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

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

Annexe 2 : Détail des travaux

Travaux :

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

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

Pour les autres axes, les travaux comprennent :

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

Provision pour risque :

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

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

Taux de MOE :

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

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

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

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

Taux de MOA et dépenses de MOA :

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

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

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

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

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



Délibération n° 2011/0932.

Séance du 7 décembre 2011

**DISPOSITIONS RELATIVES A LA GESTION
DES RESSOURCES HUMAINES**

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

- VU** la loi n°83-634 du 13 juillet 1983 modifiée portant droits et obligations des fonctionnaires ;
- VU** la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 modifiée, portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération n° 2011/0885 portant adoption du budget du STIF pour 2012 ;
- VU** l'avis du CTP du 18 novembre 2011 ;
- VU** le rapport n°2011/0932 ;

Après en avoir délibéré

DECIDE

ARTICLE 1 : de rectifier le tableau des emplois en réduisant d'un poste le nombre de postes de catégorie A et en augmentant d'un poste le nombre des postes de catégorie C.

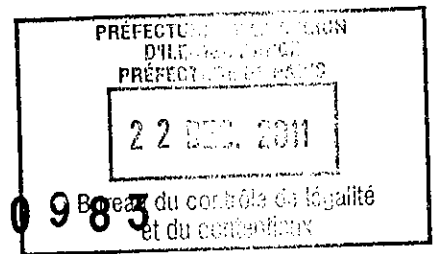
ARTICLE 2 : de transformer un poste d'emploi fonctionnel en poste de catégorie A+.

ARTICLE 3 : de transformer un poste de catégorie C en poste de catégorie B à la division des transports scolaires.

ARTICLE 4 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul Huchon



Décision n° 2011 0983
du 22 DEC. 2011

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ILE-DE-FRANCE

**AUTORISATION PROVISOIRE D'EXPLOITATION
DE LA LIGNE N° 293-193-644
« VAUJOURS Collège Henry IV – Le RAINCY Etablissement Scolaire
A. Schweitzer »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« Transports Rapides Automobiles (TRA) »

**CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
« TRA »****

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.2. ;
- VU** le contrat d'exploitation de Type 2 n°2 conclu entre le STIF et l'entreprise « Transports Rapides Automobiles » et ses avenants,
- VU** le dossier technique n° 16048 enregistré par le Syndicat le 19/12/2011 ;

CONSIDERANT la nécessité d'assurer la continuité du service public jusqu'à la tenue du prochain Conseil ;

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : L'entreprise « Transports Rapides Automobiles » est autorisée à exploiter, à titre provisoire, la ligne n° 293-193-644 « VAUJOURS Collège Henry IV – LE RAINCY Etablissement Scolaire A. Schweitzer » dans les conditions définies dans le dossier technique susvisé et le compte d'exploitation prévisionnel annexé à la présente décision, dans l'attente de l'approbation par le Conseil de l'avenant n°7 au contrat d'exploitation.

ARTICLE 2 : Cette autorisation, qui ne peut excéder 6 mois à compter de la notification de la présente décision, demeure valable jusqu'à l'approbation par le Conseil du STIF de l'avenant visé à l'article 1^{er}.

ARTICLE 3 : Les dispositions figurant dans le dossier technique susvisé et les conditions financières de l'évolution de l'offre pourront être modifiées à la marge, le cas échéant, par ledit avenant.

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

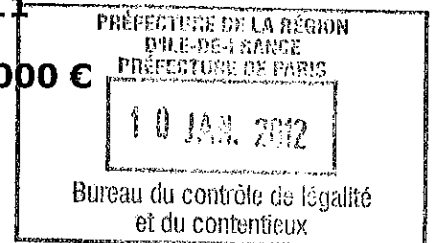
Sophie MOUGARD

Décision n° 20120005

Du 21 décembre 2011

**PROGRAMME D'UTILISATION
DU PRODUIT DES AMENDES 2011**

OPERATIONS INFÉRIEURES A 200 000 €



La Directrice Générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** les articles R. 2334-10 à R. 2334-12 et R. 4414-1 à R. 4414-2 du code général des collectivités territoriales relatifs au produit des amendes ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France ;
- VU** la décision du Conseil n°7453 du 4 avril 2002 relative aux subventions d'investissement du STIF - Règles Générales ;
- VU** la délibération du conseil n°2006-0217 du 15 mars 2006 relative à la délégation d'attributions du Conseil au Directeur Général et notamment son article 1.4.1 ;
- VU** la délibération du conseil n°2008-0954 du 10 décembre 2008, adoptant son règlement budgétaire et financier ;

DECIDE

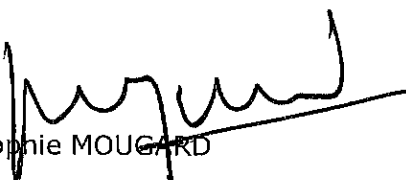
ARTICLE 1 : Sont approuvés les projets suivants dont la subvention demandée est inférieure à 200 000 euros et sont ouvertes les autorisations d'engagement correspondantes :

Codes	Opérations	Euros
E3417	Mise en accessibilité de 21 points d'arrêt à Rambouillet (78)	85 500,00
E3418	Mise en accessibilité de 2 points d'arrêt aux Ulis (91)	11 000,00
E3419	Mise en accessibilité de 5 points d'arrêt à Vert le Petit et Leudeville (91)	62 000,00
E3420	Mise en accessibilité de 37 points d'arrêt à Chelles, Courtry (77)	166 000,00
F3139	Aménagements en faveur des bus au lieu dit « Le Plessis Mornay » à Longvilliers (78)	162 500,00
F3140	Mise en œuvre des équipements de priorités bus sur les 6 lignes Véolia aux Mureaux (78)	165 500,00
F4163	Création de 5 points d'arrêt à Tigery (91)	51 000,00
F7094	Création d'un point d'arrêt à Bonneuil-sur-Marne (94)	12 500,00
F8082	Mise en œuvre des équipements de priorités bus sur la ligne 152 en Seine-Saint-Denis	150 000,00
S3017	Implantation d'une consigne Véligo à Aulnay-sous-Bois (93)	57 000,00
V7018	Traitement des accès du pôle de Nogent le Perreux (94)	128 500,00

ARTICLE 2 : Est allouée au maître d'ouvrage respectif de chacune de ces opérations, la subvention maximale et non révisable correspondante, soit :

Codes	Maîtres d'ouvrage	Euros
E3417	Ville de Rambouillet (78)	85 500,00
E3418	Ville des Ulis (91)	11 000,00
E3419	Communauté de Communes Val d'Essonne	62 000,00
E3420	Communauté d'Agglomération Marne et Chantereine	166 000,00
F3139	Conseil Général des Yvelines	162 500,00
F3140	Ville Les Mureaux (78)	165 500,00
F4163	San de Sénart en Essonne	51 000,00
F7094	Conseil Général du Val de Marne	12 500,00
F8082	Conseil Général Seine-Saint-Denis	150 000,00
S3017	Ville Aulnay-sous-Bois (93)	57 000,00
V7018	Communauté d'Agglomération Vallée de la Marne	128 500,00

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile de France.

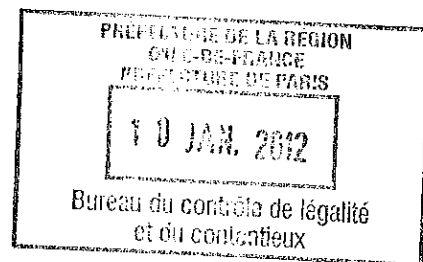

 Sophie MOUGARD

Décision n° 20120006

Du 21 décembre 2011

**PROGRAMME D'UTILISATION
DU PRODUIT DES AMENDES 2011**

**OPERATIONS COMPRISES
ENTRE 200 000 € ET 2 000 000 €**



La Directrice Générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative);
- VU** les articles R. 2334-10 à R. 2334-12 et R. 4414-1 à R. 4414-2 du code général des collectivités territoriales relatifs au produit des amendes ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France ;
- VU** la décision du Conseil n°7453 du 4 avril 2002 relative aux subventions d'investissement du STIF - Règles Générales ;
- VU** la délibération du conseil n°2006-0202 du 15 mars 2006, adoptant son règlement intérieur et notamment ses articles 10 et 12 ;
- VU** la délibération du conseil n°2006-0217 du 15 mars 2006 relative à la délégation d'attributions du Conseil au Directeur Général et notamment son article 1.4.1 ;
- VU** la délibération du conseil n°2008-0954 du 10 décembre 2008, adoptant son règlement budgétaire et financier ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets en date du 5 décembre 2011 ;
- VU** l'avis de la commission qualité de service en date du 1^{er} décembre 2011 ;

CONSIDERANT qu'aucune opposition d'un ou plusieurs membres de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets n'a été formulée

CONSIDERANT qu'aucune opposition d'un ou plusieurs membres de la commission qualité de service n'a été formulée

DECIDE

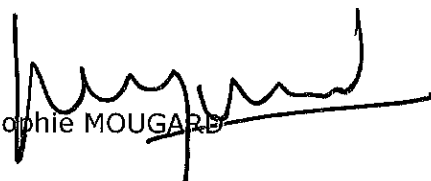
ARTICLE 1 : Sont approuvés les projets suivants dont la subvention demandée est comprise entre 200 000 euros et 2 000 000 euros et sont ouvertes les autorisations d'engagement correspondantes :

Codes	Opérations	Euros
A3073	Réhabilitation et labellisation du Parc Relais Fin d'Oise en gare de Conflans fin d'Oise -78)	1 800 000,00
A3074	Création d'un Parc Relais de 155 places au sol au lieu dit « Le Plessis Mornay » à Longvilliers (78)	240 250,00
A8050	Labellisation du Parc Relais Canrobert en gare de Pontoise (95)	1 810 000,00
F5090	Aménagement d'un couloir bus mixte cycle sur la RD69 pour la ligne de bus 323 à Issy les Moulineaux (92)	308 700,00
F7092	Axe 308 – aménagement de voiries pour bus, piétons et création d'une piste cyclable à Créteil (94)	386 000,00
F7093	Aménagement d'une desserte bus de l'hôpital intercommunal à Villeneuve-Saint-Georges (94)	222 750,00

ARTICLE 2 : Est allouée au maître d'ouvrage respectif de chacune de ces opérations, la subvention maximale et non révisable correspondante, soit :

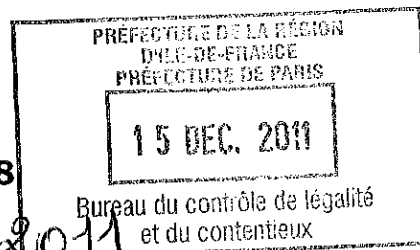
Codes	Maîtres d'ouvrage	Euros
A3073	Ville de Conflans-Sainte-Honorine (78)	1 800 000,00
A3074	Conseil Général des Yvelines	240 250,00
A8050	SNCF	1 810 000,00
F5090	Conseil Général des Hauts de Seine	308 700,00
F7092	Conseil Général du Val de Marne	386 000,00
F7093	Centre Hospitalier intercommunal de Villeneuve-Saint-Georges (94)	222 750,00

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile de France.


Sophie MOUGARD

Décision n° 2011/0978

du 12/12/2011



TARIFS AU 1^{er} Janvier 2012

**NAVIGO ANNUEL, MOIS ET SEMAINE
FORFAITS SOLIDARITE TRANSPORT
MOBILIS TICKET JEUNES WEEK-END PARIS VISITE**

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile de France ;
- VU** la délibération n°2006/0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au Directeur Général et notamment son article 1.3.1 ;
- VU** la délibération n°2011/0885 du 07 décembre 2012 relative au budget du STIF,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : les prix des Navigo annuel, mois et semaine, des forfaits solidarité transport mois et semaine utilisables à compter de 1^{er} janvier 2012, et du 2 janvier 2012 pour les forfaits semaine, sont fixés comme suit :

en euros

zones	Navigo			forfait solidarité transport	
	mois	semaine	annuel	mois	semaine
1-2	62,90	19,15	643,50	15,70	4,75
1-3	81,50	24,85	830,50	20,35	6,20
1-4	99,60	30,25	1014,20	24,90	7,55
1-5	111,50	33,90	1129,70	27,85	8,45
2-3	59,70	18,15	609,40	14,90	4,50
2-4	75,60	23,05	770,00	18,90	5,75
2-5	87,60	26,65	892,10	21,90	6,65
3-4	58,30	17,65	596,20	14,55	4,40
3-5	70,00	21,25	715,00	17,50	5,30
4-5	56,50	17,20	578,60	14,10	4,30

ARTICLE 2 : à compter du 1^{er} janvier 2012, les prix des forfaits mobilis sont fixés comme suit :

en euros

zones	mobilis
1-2	6,40
1-3	8,55
1-4	10,55
1-5	14,20

Ce forfait n'est pas valable sur la desserte des aéroports.

ARTICLE 3 : à compter du 1^{er} janvier 2012, les prix des forfaits tickets jeunes week-end sont fixés comme suit :

en euros

zones	tickets jeunes week-end
1-3	3,55
1-5	7,10
3-5	4,45

Ce forfait n'est pas valable sur la desserte des aéroports.

ARTICLE 4 : à compter du 1^{er} janvier 2012, les prix des forfaits Paris visite sont fixés comme suit :

en euros

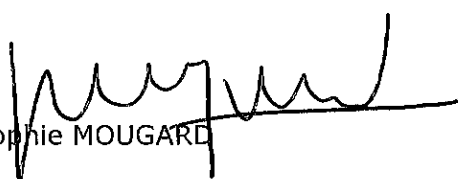
Zones	Paris visite			
	1 jour	2 jours	3 jours	5 jours
1-3	9,75	15,85	21,60	31,15
1-5	20,50	31,15	43,65	53,40

Ce forfait est valable sur la desserte des aéroports.

Le demi tarif est appliqué pour les enfants entre 4 ans et moins de 12 ans.

ARTICLE 5 : à compter du 1^{er} janvier 2012, les prix des billets utilisables sur le réseau ferré banlieue sont déterminés conformément à la grille tarifaire ci-jointe.

ARTICLE 6 : la présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile de France.


Sophie MOUGARD

GRILLE TARIFAIRE BANLIEUE + SECTION URBAINE (BU) à compter du 01/01/2012

en euros

Numéro de prix	BILLET UNITE		CARNET		carte hebdomadaire	abonnement d'élève, d'étudiant et d'apprenti (mensualité)
	plein tarif	demi tarif	plein tarif	demi tarif		
110	2,50	1,25	20,00	10,00	33,20	110,00
120	2,50	1,25	20,00	10,00	36,40	120,80
130	3,25	1,60	26,00	12,80	41,60	129,70
140	4,00	2,00	32,00	16,00	45,70	140,20
150	4,00	2,00	32,00	16,00	47,90	149,30
141	4,65	2,30	37,20	18,40	56,20	146,00
151	4,65	2,30	37,20	18,40	52,10	151,60
170	5,20	2,60	41,60	20,80		155,10
142	5,50	2,75	44,00	22,00		148,70
180	5,50	2,75	44,00	22,00		158,10
143	6,40	3,20	51,20	25,60		155,40
190	6,40	3,20	51,20	25,60		160,70
144	7,10	3,55	56,80	28,40		162,10
157	7,10	3,55	56,80	28,40		176,00
158	7,10	3,55	56,80	28,40		176,70
145	7,50	3,75	60,00	30,00		166,80
164	7,50	3,75	60,00	30,00		177,60
165	7,50	3,75	60,00	30,00		178,80
146	7,80	3,90	62,40	31,20		171,60
166	7,80	3,90	62,40	31,20		180,20
147	8,10	4,05	64,80	32,40		172,80
167	8,10	4,05	64,80	32,40		180,90
168	8,10	4,05	64,80	32,40		182,70
148	8,55	4,25	68,40	34,00		174,10
174	8,55	4,25	68,40	34,00		184,80
175	8,85	4,40	70,80	35,20		187,40
176	9,15	4,55	73,20	36,40		189,20
177	9,55	4,75	76,40	38,00		191,20
178	9,95	4,95	79,60	39,60		194,00
181	10,35	5,15	82,80	41,20		195,90
182	10,75	5,35	86,00	42,80		198,50
183	11,05	5,50	88,40	44,00		200,50

**GRILLE TARIFAIRE BANLIEUE + SECTION URBAINE (BU)
à compter du 01/01/2012 (suite)**

Prix Spéciaux

Numéro de prix	BILLET UNITE		CARNET		carte hebdomadaire	abonnement d'élève, d'étudiant et d'apprenti (mensualité)
	plein tarif	demi tarif	plein tarif	demi tarif		
160	2,50	1,25	20,00	10,00	34,10	64,80
161	5,50	2,75	44,00	22,00	56,20	148,70
184	2,50	1,25	20,00	10,00	32,70	110,00
730	2,50	1,25	20,00	10,00		
740	3,25	1,60	26,00	12,80		
750	4,00	2,00	32,00	16,00		
760	4,65	2,30	37,20	18,40		

Le numéro de prix 730 concerne les gares Parc de Sceaux, La Croix de Berny, Antony, Fontaine Michalon et Les Baconnets ; le numéro de prix 740 les gares Massy Verrières, Massy Palaiseau, Palaiseau et Palaiseau Villebon ; le numéro de prix 750 Le Guichet et Orsay Ville ; le numéro de prix 760 Courcelle Sur Yvette et Saint Rémy Les Chevreuse.

TARIFS AEROPORTS à compter du 01/01/2012

en euros

Numéro de prix		BILLET UNITE	CARNET
		plein tarif	plein tarif
87	ORLY-RAIL	2,50	
88	AEROPORTS CDG	3,75	30,00
84	AEROPORTS CDG	2,45	19,60
73	AEROPORTS CDG	1,60	12,80

GRILLE TARIFAIRE BANLIEUE (B) à compter du 01/01/2012

en euros

Numéro de prix	BILLET UNITE			CARNET		carte hebdomadaire	abonnement d'élève, d'étudiant et d'apprenti (mensualité)
	plein tarif	demi tarif	militaires 75% SNCF	plein tarif	demi tarif		
1	1,75	0,85	0,40	12,70	6,35	16,30	51,10
10	1,75	0,85	0,40	14,00	6,80	16,30	51,10
101	1,75	0,85	0,40	12,70	6,35		51,10
103	1,85	0,90		14,80	7,20		
109	1,85	0,90	0,45	14,80	7,20	16,30	51,10
114	0,90			7,20	3,60		
20	1,75	0,85	0,40	14,00	6,80	19,80	62,10
30	2,35	1,15	0,55	18,80	9,20	24,90	70,70
102	2,35	1,15	0,55	18,80	9,20	20,30	70,70
108	2,35	1,15		18,80	9,20		
40	3,10	1,55	0,75	24,80	12,40	29,10	81,20
50	3,25	1,60	0,80	26,00	12,80	33,60	90,20
41	3,75	1,85	0,90	30,00	14,80	36,80	87,20
60	3,95	1,95	0,95	31,60	15,60	37,80	93,00
51	3,90	1,95		31,20	15,60		96,10
70	4,25	2,10	1,05	34,00	16,80		96,10
42	4,55	2,25	1,10	36,40	18,00	46,40	89,90
80	4,55	2,25	1,10	36,40	18,00		99,40
104	4,55	2,25	1,10	36,40	18,00	37,90	89,90
61	4,60	2,30		36,80	18,40		98,90
52	4,70	2,35		37,60	18,80		98,90
71	4,90	2,45		39,20	19,60		102,00
43	5,45	2,70	1,35	43,60	21,60	51,70	96,30
90	5,40	2,70	1,35	43,20	21,60		101,80
62	5,45	2,70		43,60	21,60		101,40
72	5,75	2,85		46,00	22,80		104,60
44	6,20	3,10	1,55	49,60	24,80	57,10	103,30
45	6,70	3,35	1,65	53,60	26,80	58,50	108,00
46	7,00	3,50	1,75	56,00	28,00		112,90
47	7,30	3,65	1,80	58,40	29,20		113,80
48	7,60	3,80	1,90	60,80	30,40		115,70

Le module U du billet composé BUB est fixé à 1,20€.

SUITE DE LA GRILLE TARIFAIRE BANLIEUE (B) à compter du 01/01/2012

en euros

Numéro de prix	BILLET UNITE			CARNET		carte hebdomadaire	abonnement d'élève, d'étudiant et d'apprenti (mensualité)
	plein tarif	demi tarif	militaires 75% SNCF	plein tarif	demi tarif		
21	1,75	0,85	0,40	14,00	6,80	12,40	44,90
22	1,75	0,85	0,40	14,00	6,80	14,50	58,60
23	2,00	1,00	0,50	16,00	8,00	17,10	65,70
24	2,40	1,20	0,60	19,20	9,60	18,60	72,10
25	2,55	1,25	0,60	20,40	10,00	21,30	79,00
26	3,25	1,60	0,80	26,00	12,80	23,10	85,90
27	3,65	1,80	0,90	29,20	14,40	25,10	92,80
31	3,90	1,95	0,95	31,20	15,60	27,50	95,30
32	4,20	2,10	1,05	33,60	16,80	30,00	100,50
33	4,55	2,25	1,10	36,40	18,00	31,80	101,80
34	4,65	2,30	1,15	37,20	18,40	34,20	104,10
35	5,10	2,55	1,25	40,80	20,40	36,00	108,40
36	5,30	2,65	1,30	42,40	21,20	37,80	108,40
37	5,60	2,80	1,40	44,80	22,40	40,30	110,80
54	5,80	2,90	1,45	46,40	23,20	42,90	112,60
55	6,20	3,10	1,55	49,60	24,80	44,80	114,50
56	6,20	3,10	1,55	49,60	24,80	47,10	116,20
57	6,20	3,10	1,55	49,60	24,80	49,90	117,00
58	6,20	3,10	1,55	49,60	24,80	51,60	118,10
64	6,75	3,35	1,65	54,00	26,80	55,60	118,70
65	6,75	3,35	1,65	54,00	26,80	57,10	119,80
66	7,10	3,55	1,75	56,80	28,40	60,90	121,50
67	7,40	3,70	1,85	59,20	29,60	62,90	122,20
68	7,40	3,70	1,85	59,20	29,60	64,80	123,80
74	7,70	3,85	1,90	61,60	30,80	69,90	126,10
75	7,95	3,95	1,95	63,60	31,60	74,00	128,50
76	8,30	4,15	2,05	66,40	33,20	81,30	130,30
77	8,65	4,30	2,15	69,20	34,40		132,40
78	9,25	4,60	2,30	74,00	36,80		135,00
81	9,55	4,75	2,35	76,40	38,00		137,00
82	9,85	4,90	2,45	78,80	39,20		139,90
83	10,15	5,05	2,50	81,20	40,40		141,40
85	8,65	4,30	2,15	69,20	34,40	81,30	132,40

Décision n° 2011/0 979

du 12/12/2011

TARIFS AU 1^{er} Janvier 2012

Forfait congrès
Orlybus - Roissybus



La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile de France ;
- VU** la délibération n°2006/0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au Directeur Général et notamment son article 1.3.2,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : les prix des forfaits congrès et du complément aéroports utilisables à compter de 1^{er} janvier 2012 sont fixés comme suit :

forfait congrès
en euros

Zones	2 jours	3 jours	4 jours	5 jours	7 jours
1-2 Paris	7,25	10,85	14,20	18,25	24,15
1-2 Stade de France	7,55	11,15	14,90	19,00	26,40
1-3	7,55	11,15	14,90	19,00	26,40
1-4	11,30	16,05	22,45	25,70	35,30
1-5	21,50	27,60	36,95	42,95	55,30

complément aéroports : 9,65 € par trajet simple

ARTICLE 2 : à compter du 1^{er} janvier 2012, les prix des dessertes des aéroports par bus sont fixés comme suit :

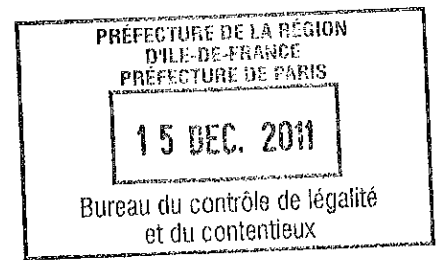
- Roissybus : 10,00 €
- Orlybus : 7,00 €

ARTICLE 3 : la présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile de France.

Sophie MOUGARD

Décision n° 2011 / 0980

Du 05 DEC. 2011



Tarif applicable au titre scolaire émis pour les élèves et collégiens domiciliés à Crégy-lès-Meaux

Le directeur du développement des affaires économiques et tarifaires du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** la délibération n°2006/0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.3.5. ;
- VU** la décision n°20091158 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à Monsieur Olivier Nalin ;

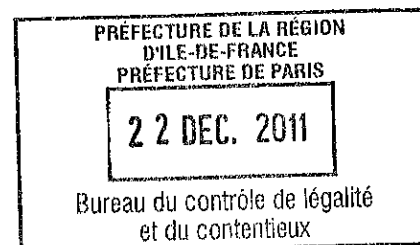
DECIDE

Article 1^{er} : le titre de transport scolaire, émis par la mairie de Crégy-lès-Meaux pour les élèves de l'école du Blamont, de l'école Jean Rostand et du collège George Sand domiciliés à Crégy-lès-Meaux, est gratuit. Ce titre est valable les jours de scolarité, du 03 janvier 2012 au 05 juillet 2012 inclus, Il permet d'effectuer les trajets domicile / établissement scolaire ainsi que ceux nécessaires à la pause méridienne, soit au plus quatre trajets par jour sur la ligne 067 067 005 exploitée par l'entreprise Marne et Morin.

Article 2 : le coût de cette gratuité sera supporté par l'entreprise Marne et Morin.

Article 3 : la présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

OLIVIER NALIN



Décision n° 2011/0981

du 15 DEC. 2011

**TARIFS DES FORFAITS IMAGINE R
POUR L'ANNEE 2012-2013**

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

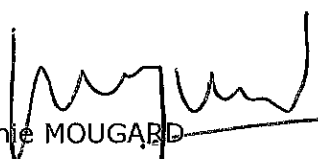
- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile de France ;
- VU** la délibération n°2011/0893 du 7 décembre 2011 portant sur la hausse des tarifs des forfaits imagine R pour l'année 2012/2013 ;

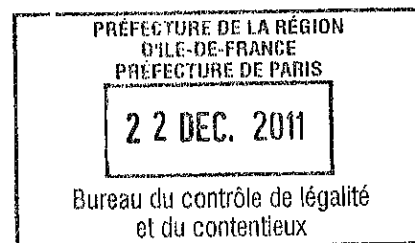
DECIDE

ARTICLE 1^{er} : les tarifs des forfaits imagine R scolaire et des forfaits imagine R étudiant pour l'année 2012-2013, sont fixés, en euros hors frais de dossier, comme suit :

Zones	Tarif 2012-2013
1-2	306,00
1-3	427,80
1-4	549,60
1-5	672,00
2-3	306,00
2-4	406,80
2-5	529,80
3-4	306,00
3-5	386,70
4-5	306,00

ARTICLE 2 : la présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile de France.


Sophie MOUGARD



Décision n° 2011/0982
Du 16/12/2011

**Relative aux tarifs applicables sur les lignes exploitées par
Les Cars Air France**

Le directeur du développement des affaires économiques et tarifaires du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** la délibération n°2006/0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.3.5. ;
- VU** la décision n°20091158 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à Monsieur Olivier Nalin ;

DECIDE

Article 1^{er} : à compter du 10 janvier 2012, la société « Les Cars Air France » est autorisée à appliquer les tarifs suivants sur les lignes de transport public routier régulier n°1, 2, 3 et 4 qu'elle exploite :

Vente à bord et sur DAT (borne) (en euros TTC)

Ligne	1	2	3	4
Adulte billet simple	11,50€	16,50€	19,50€	16,50€
Adulte duo	18,50€	26,50€	31,50€	26,50€
Enfants (2 à 11ans)	6,00€	8,50€	10,00€	8,50€
Jeunes (-25ans)	8,50€	12,00€	14,00€	12,00€
Groupe (+4 pers.)	8,50€	12,00€	14,00€	12,00€

Vente sur internet (en euros TTC)

Ligne	1	2	3	4
Adulte billet simple	10,50€	15,00€	18,00€	15,00€
Adulte duo	17,50€	25,00€	29,50€	25,00€
Enfants (2 à 11ans)	6,00€	8,50€	10,00€	8,50€
Jeunes (-25ans)	7,00€	10,00€	12,00€	10,00€
Groupe (+4 pers.)	7,00€	10,00€	12,00€	10,00€

Article 2 : la présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France

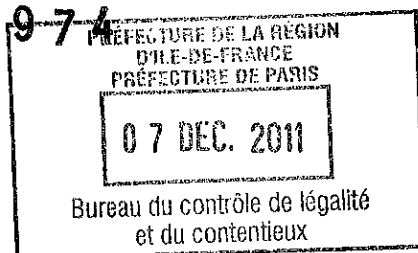
OLIVIER NALIN

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Décision n° 20110974

du 05 DEC. 2011

portant délégation de signature



La directrice du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs 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 et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat n° 2006-217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du Conseil à la directrice générale ;
- VU** la nomination de Mme Sophie MOUGARD en qualité de directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

DECIDE

ARTICLE 1 : en l'absence de la directrice générale, délégation de signature est donnée à l'effet de signer tous actes, décisions, contrats ou conventions, à :

- Madame Sandrine GOURLET, directrice adjointe des projets d'investissement, les 27 et 28 décembre 2011 inclus,
- Madame Véronique HAMAYON-TARDE, secrétaire générale, les 29 et 30 décembre 2011 inclus,

à l'exception des ordres de mission à l'étranger.

ARTICLE 2 : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, affichée au siège du Syndicat des transports d'Ile-de-France, transmise aux intéressées et publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Sophie MOUGARD

Transmis aux Intéressées le

Signature de l'agent :

DECISION N° 20110975

DU 05 DEC. 2011

PORTANT DELEGATION DE SIGNATURE



La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le code des marchés publics ;

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

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageur dans la région Ile de France ;

VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat n°2006-217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général ;

VU la nomination de Mme Sophie Mougard en qualité de directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

CONSIDERANT que Madame Isabelle Briend, chef de la division Offre Routière Dense, assurera l'intérim du directeur de l'exploitation du 12 décembre 2011 au 13 janvier 2012 inclus, et que les attributions de Madame Isabelle Briend, pendant la période où elle assure l'intérim du directeur de l'exploitation, sont les suivantes : intermodalité et plan de déplacements urbains, politique de service et études d'exploitation, offre ferroviaire, et offre routière ;

DECIDE

ARTICLE 1 : délégation de signature est donnée à Madame Isabelle Briend, dans la limite de ses attributions à l'effet de signer :

- pour les marchés publics :
 - concernant les marchés inférieurs à 20 000 € HT, tous actes, notamment les contrats, actes d'engagement et notifications,
 - concernant tout marché supérieur à 20 000 € HT, sans limite de montant, les rapports d'analyse des candidatures et des offres ;
- pour les opérations financières : les pré-engagements, les précommandes, la certification du service fait,
- pour la gestion du personnel : les ordres de mission occasionnels en Ile-de-France, les congés ;

- les certificats de conformité à l'original, les certificats administratifs, les déclarations de traitement automatisé de fichiers à la CNIL.

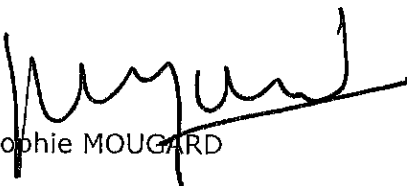
ARTICLE 2 : délégation de signature est donnée à Madame Isabelle Briend à l'effet de signer :

- concernant l'intermodalité et le plan de déplacements urbains : les contrats d'axe et de pôle, les conventions de subvention au titre de la qualité de service dont le montant est inférieur à 2 000 000 d'euros HT, les conventions de financement d'études relatives au plan de déplacements urbains dont le montant est inférieur à 210 000 euros HT, les conventions de financement des dépenses d'exploitation d'ouvrages et d'équipement affectés au transport et mentionnés au plan de déplacements urbains dont le montant est inférieur à 2 000 000 euros HT, les prorogations de délais des subventions ;
- concernant la politique de service et les études d'exploitation : les conventions de subvention au titre de la qualité de service dont le montant est inférieur à 2 000 000 d'euros HT, les conventions de financement de l'information multimodale dont le montant est inférieur à 2 000 000 d'euros HT, les conventions relatives aux transports scolaires, les décisions d'ordre individuel relatives au remboursement des frais de transport scolaire individuel des élèves et étudiants handicapés et les conventions avec les organismes qui en ont fait l'avance, les conventions d'échanges de données dont le montant est inférieur à 2 000 000 d'euros HT ainsi que les licences d'accès aux données du système d'information multimodale (SIM) dont le montant est inférieur à 2 000 000 d'euros HT ;
- concernant l'offre ferroviaire : les décisions de création et de modification de lignes dont l'incidence financière est inférieure à 1 000 000 d'euros HT, les autorisations de mise en œuvre de services temporaires créés à l'occasion de manifestations ou de circonstances particulières dont l'incidence financière pour le STIF est inférieure à 100 000 euros HT, les autorisations de modifications mineures de service du réseau ferré (RATP et SNCF) dont l'incidence financière annuelle pour le STIF est inférieure à 500 000 euros HT, les conventions de subvention au titre de la qualité de service dont le montant est inférieur à 2 000 000 d'euros HT ;
- concernant l'offre routière : les décisions de création, de modification et de suppression de lignes dont l'incidence financière est inférieure à 1 000 000 d'euros HT ; les autorisations, à titre provisoire et avant présentation devant la commission de l'offre de transport, de création, modification ou suspension d'exploitation de certains services intéressant le réseau routier dans la mesure où la durée n'excède pas 6 mois ; les modifications mineures sur les services routiers exploités par la RATP dont l'incidence financière annuelle pour le STIF est inférieure à 100 000 euros HT ; toutes les modifications mineures sur les services exploités par les transporteurs privés ; les autorisations de mise en œuvre de services temporaires créés à l'occasion de manifestations ou de circonstances particulières dont l'incidence financière pour le STIF est inférieure à 100 000 euros HT ; les courriers de lancement de concertation dans le cadre de la coordination ; la validation des résultats de comptages ; les décisions relatives au sectionnement

des autorisations des lignes régulières ; les conventions relatives aux transports scolaires, les décisions d'autorisation des services de transport scolaire et les décisions de prorogation de ces autorisations ; en application des conditions d'éligibilité en vigueur, les courriers d'octroi ou de refus de subvention des abonnements scolaires hors forfait Imagine'R, à destination des clients, ainsi que les réponses aux réclamations des clients y afférant ; les courriers de lancement de concertation dans le cadre de la coordination, la validation des résultats de comptages.

ARTICLE 3 : la décision n°2010-0786 du 18/11/2010 est suspendue pendant la période où Madame Isabelle Briend assure l'intérim du directeur de l'exploitation.

ARTICLE 4 : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, affichée au siège du Syndicat des transports d'Ile-de-France, transmise à l'intéressée, et publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France. Une copie sera transmise à l'Agent comptable du Syndicat des transports d'Ile-de-France.



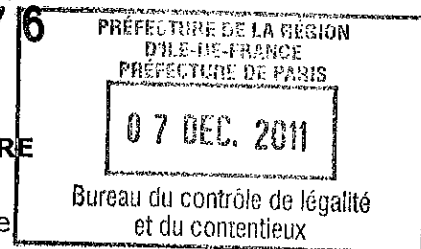
Sophie MOUGARD

Transmis à l'intéressée le

.....

Signature de l'agent :

DECISION N° 20110976
DU 05 DEC. 2011
PORTANT DELEGATION DE SIGNATURE



La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France

VU le code des marchés publics ;

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

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageur dans la région Ile de France ;

VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat n°2006-217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général ;

VU la nomination de Mme Sophie Mougard en qualité de directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

VU la nomination de Monsieur Jean-Daniel Alquier sur l'emploi de chef de division Offre routière de bassin ;

CONSIDERANT que Monsieur Jean-Daniel Alquier assurera l'intérim du directeur de l'exploitation du 16 janvier au 17 février 2012 inclus, et que les attributions de Monsieur Jean-Daniel Alquier, pendant la période où il assure l'intérim du directeur de l'exploitation, sont les suivantes : intermodalité et plan de déplacements urbains, politique de service et études d'exploitation, offre ferroviaire, et offre routière ;

DECIDE

ARTICLE 1 : délégation de signature est donnée à Monsieur Jean-Daniel Alquier, dans la limite de ses attributions à l'effet de signer :

- pour les marchés publics :
 - concernant les marchés inférieurs à 20 000 € HT, tous actes, notamment les contrats, actes d'engagement et notifications,
 - concernant tout marché supérieur à 20 000 € HT, sans limite de montant, les rapports d'analyse des candidatures et des offres ;
- pour les opérations financières : les pré-engagements, les précommandes, la certification du service fait,

- pour la gestion du personnel : les ordres de mission occasionnels en Ile-de-France, les congés ;
- les certificats de conformité à l'original, les certificats administratifs, les déclarations de traitement automatisé de fichiers à la CNIL.

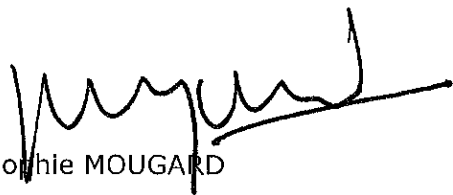
ARTICLE 2 : délégation de signature est donnée à Monsieur Jean-Daniel Alquier à l'effet de signer :

- concernant l'intermodalité et le plan de déplacements urbains : les contrats d'axe et de pôle, les conventions de subvention au titre de la qualité de service dont le montant est inférieur à 2 000 000 d'euros HT, les conventions de financement d'études relatives au plan de déplacements urbains dont le montant est inférieur à 210 000 euros HT, les conventions de financement des dépenses d'exploitation d'ouvrages et d'équipement affectés au transport et mentionnés au plan de déplacements urbains dont le montant est inférieur à 2 000 000 euros HT, les prorogations de délais des subventions ;
- concernant la politique de service et les études d'exploitation : les conventions de subvention au titre de la qualité de service dont le montant est inférieur à 2 000 000 d'euros HT, les conventions de financement de l'information multimodale dont le montant est inférieur à 2 000 000 d'euros HT, les conventions relatives aux transports scolaires, les décisions d'ordre individuel relatives au remboursement des frais de transport scolaire individuel des élèves et étudiants handicapés et les conventions avec les organismes qui en ont fait l'avance, les conventions d'échanges de données dont le montant est inférieur à 2 000 000 d'euros HT ainsi que les licences d'accès aux données du système d'information multimodale (SIM) dont le montant est inférieur à 2 000 000 d'euros HT ;
- concernant l'offre ferroviaire : les décisions de création et de modification de lignes dont l'incidence financière est inférieure à 1 000 000 d'euros HT, les autorisations de mise en œuvre de services temporaires créés à l'occasion de manifestations ou de circonstances particulières dont l'incidence financière pour le STIF est inférieure à 100 000 euros HT, les autorisations de modifications mineures de service du réseau ferré (RATP et SNCF) dont l'incidence financière annuelle pour le STIF est inférieure à 500 000 euros HT, les conventions de subvention au titre de la qualité de service dont le montant est inférieur à 2 000 000 d'euros HT ;
- concernant l'offre routière : les décisions de création, de modification et de suppression de lignes dont l'incidence financière est inférieure à 1 000 000 d'euros HT ; les autorisations, à titre provisoire et avant présentation devant la commission de l'offre de transport, de création, modification ou suspension d'exploitation de certains services intéressant le réseau routier dans la mesure où la durée n'excède pas 6 mois ; les modifications mineures sur les services routiers exploités par la RATP dont l'incidence financière annuelle pour le STIF est inférieure à 100 000 euros HT ; toutes les modifications mineures sur les services exploités par les transporteurs privés ; les autorisations de mise en œuvre de services temporaires créés à l'occasion de manifestations ou de circonstances particulières dont l'incidence financière pour le STIF est inférieure à 100 000 euros

HT ; les courriers de lancement de concertation dans le cadre de la coordination ; la validation des résultats de comptages ; les décisions relatives au sectionnement des autorisations des lignes régulières ; les conventions relatives aux transports scolaires, les décisions d'autorisation des services de transport scolaire et les décisions de prorogation de ces autorisations ; en application des conditions d'éligibilité en vigueur, les courriers d'octroi ou de refus de subvention des abonnements scolaires hors forfait Imagine'R, à destination des clients, ainsi que les réponses aux réclamations des clients y afférant ; les courriers de lancement de concertation dans le cadre de la coordination, la validation des résultats de comptages.

ARTICLE 3 : la décision n°2011-0303 du 4 avril 2011 est suspendue pendant la période où Monsieur Jean-Daniel Alquier assure l'intérim du directeur de l'exploitation.

ARTICLE 4 : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, affichée au siège du Syndicat des transports d'Ile-de-France, transmise à l'intéressé, et publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France. Une copie sera transmise à l'Agent comptable du Syndicat des transports d'Ile-de-France.



Sophie MOUGARD

Transmis à l'intéressé le
.....

Signature de l'agent :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France



Décision N° 2011-0973

du 1^{er} décembre 2011

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La Directrice Générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des Transports et notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 ;

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

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les pièces produites ;

CONSIDERANT

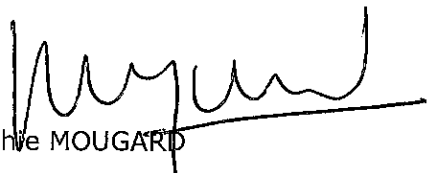
- que l'Institut Pasteur est une Fondation reconnue d'utilité publique par décret du 4 juin 1887,
- qu'elle sollicite l'exonération du paiement du versement de transport,
- que la gestion désintéressée de la Fondation est de nature à caractériser son but non lucratif,
- que ses activités exercées dans le domaine de la santé publique au service de l'intérêt général et assurées principalement par des financements extérieurs, présentent un caractère social,
- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L.2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales sont ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La Fondation Institut Pasteur située 25-28, rue du Docteur Roux 75015 Paris dont le siret est 77568489700017 est exonérée pour une durée de trois ans du paiement du versement de transport à compter de la date de notification de la décision,

ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des Affaires de la Sécurité Sociale de Paris – Immeuble Le Brabant – 11 rue de Cambrai – 75945 Paris Cedex 19,

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.



Sophie MOUGARD