

**Date de parution : Jeudi 4 Mars 2010**

# **RECUEIL DES ACTES ADMINISTRATIFS DU STIF**



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

**N°68- janvier 2010 et  
conseil du 17 février 2010**

## 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
<b><u>Délibérations du conseil</u></b>	
<u>Contrats, conventions financières</u>	
Délibération du conseil n°2010-0109 du 17 février 2010 – Avenant n°3 au contrat 2008-2011 entre le Syndicat des Transports d’île-de-France et la SNCF.....	13
Délibération du conseil n°2010-0160 du 17 février 2010 – Délégation de compétence sur le territoire de la communauté d’agglomération du Plateau de Saclay (CAPS) .....	31
Délibération du conseil n°2010-0110 du 17 février 2010 – Avenant n°2 au contrat 2009-2016 entre le Syndicat des transports d’Île-de-France et Véolia Transport / Société Transports Rapides Automobiles (TRA) .....	32
Délibération du conseil n°2010-0111 du 17 février 2010 – Avenant à la convention relative au financement des abonnements Imagine’R.....	38
Délibération du conseil n°2010-0112 du 17 février 2010 – FILEO – Convention partenariale dans le cadre de la conclusion de la convention de délégation de service public pour l’exploitation du service de transport à la demande de la plateforme aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle.....	41
<u>Grands projets d’investissement</u>	
Délibération du conseil n°2010-0113 du 17 février 2010 – Dossier d’objectifs et de caractéristiques principales – Transport en commun en site propre entre l’Ecole polytechnique et le Christ de Saclay – Modalités de la concertation préalable.....	71
Délibération du conseil n°2010-0114 du 17 février 2010 – Tramway T7 Villejuif – Athis-Mons puis Juvisy-sur-Orge – Deuxième phase : Athis-Mons – Juvisy-sur-Orge – Bilan de la concertation préalable et convention de financement des études .....	134
Délibération du conseil n°2010-0115 du 17 février 2010 – Tramway T7 Villejuif – Athis-Mons – Détermination du périmètre de maîtrise d’ouvrage du STIF autour du terminus d’Athis-Mons.....	142
<u>Offre de transport</u>	



Délibération du conseil n°2010-0116 du 17 février 2010 – Approbation du Règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires – Conditions et modalités de financement des circuits spéciaux scolaires pour l’année scolaire 2010/2011.....	143
Délibération du conseil n°2010-0117 du 17 février 2010 – Approbation du Règlement régional relatif au transport scolaire des élèves et étudiants handicapés .....	151
Délibération du conseil n°2010-0118 du 17 février 2010 – Conditions et modalités de financement du transport sur lignes régulières des élèves de l’enseignement primaire et des enseignements généraux, agricoles et professionnels dans les départements de la région Ile-de-France pour l’année scolaire 2010/2011 .....	171
Délibération du conseil n°2010-0119 du 17 février 2010 – Délégation de compétence en matière de transports scolaires au département de Seine-et-Marne .....	172
Délibération du conseil n°2010-0120 du 17 février 2010 – Délégation de compétence en matière de transports scolaires au département de l’Essonne..	196
Délibération du conseil n°2010-0121 du 17 février 2010 – Délégation de compétence à la Ville de Paris pour l’organisation d’une desserte de niveau local – service régulier local dans le 17 <sup>ème</sup> et le 18 <sup>ème</sup> arrondissement.....	218
Délibération du conseil n°2010-0122 du 17 février 2010 – Délégation de compétence à la communauté de communes de Val Bréon pour l’organisation d’une desserte de niveau local – service de transport à la demande.....	248
Délibération du conseil n°2010-0123 du 17 février 2010 – Délégation de compétence à la communauté d’agglomération d’Argenteuil-Bezons pour l’organisation d’une desserte de niveau local – Service de transport à la demande.....	268
<u>Marchés</u>	
Délibération du conseil n°2010-0124 du 17 février 2010 – Marché 2007-05 – Assistance en matière de gestion des marques du STIF par un conseil en propriété intellectuelle – Avenant n° 1.....	285
Délibération du conseil n°2010-0125 du 17 février 2010 – Marché 2009-08 – Assistance pour la mise en œuvre d’une démarche de progrès sur l’amélioration du fonctionnement interne.....	286
Délibération du conseil n°2010-0126 du 17 février 2010 – Marché 2008-48 – Avenant n°2 – Assistance à maîtrise d’ouvrage pour la négociation d’un nouveau cadre contractuel (contrat de type II) avec les entreprises privées exploitantes de lignes de transports publics regroupées au sein de l’association OPTILE.....	287
Délibération du conseil n°2010-0127 du 17 février 2010 – Marche 2008-65 – Avenant n°1 – Réalisation de l’enquête globale transport 2009/2010 sur les déplacements des ménages résidant en Ile-de-France.....	288
Délibération du conseil n°2010-0128 du 17 février 2010 – Marché 2009-65 – Assistance juridique .....	289



Délibération du conseil n°2010-0129 du 17 février 2010 – Marché 2009-66 – Assistance au recrutement .....	290
Délibération du conseil n°2010-0130 du 17 février 2010 – Marché 2009-77 – Fabrication et diffusion des outils de communication dans le cadre du débat public organisé par la commission particulière du débat public sur le projet Arc Express.....	291
Délibération du conseil n°2010-0131 du 17 février 2010 – Marché 2009-78 – Organisation de réunions et d'évènements publics dans le cadre du débat public organisé par la CPDP sur le projet Arc Express.....	292
Délibération du conseil n°2010-0132 du 17 février 2010 – Marché 2009-79 – Assistance au maître d'ouvrage en matière de communication et d'accompagnement pour le débat public Arc Express.....	293
Délibération du conseil n°2010-0133 du 17 février 2010 – Marché 2009-27 – Tramway Villejuif – Juvisy – 2 <sup>ème</sup> phase : Athis Mons – Juvisy sur Orge – Marché d'études « Insertion urbaine et coordination des études » - Réalisation d'un dossier technique d'études préliminaires, du schéma de principe, de l'étude d'impact et du dossier d'enquête publique, du dossier relatif à la loi sur l'eau et du dossier relatif à l'archéologie préventive ainsi que sur des prestations complémentaires.....	294
Délibération du conseil n°2010-0134 du 17 février 2010 – Marché 2009-50 – 2 <sup>ème</sup> phase : Athis Mons – Juvisy sur Orge – Marché d'études « Tunnel tramway et système de transport » portant sur les études de faisabilité géotechnique et les études préliminaires des ouvrages d'art souterrains et du système de transport – Réalisation du dossier de définition de sécurité.....	295
Délibération du conseil n°2010-0135 du 17 février 2010 – Marché 2009-51 – Travaux de reconnaissance des sols.....	296
Délibération du conseil n°2010-0136 du 17 février 2010 – Marché 2009-67 – T7 Tramway Villejuif–Athis Mons – Mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour les raccordements de voirie autour du terminus provisoire d'Athis Mons et la création de la gare routière.....	297
Délibération du conseil n°2010-0137 du 17 février 2010 – Marché 2009-68 – Opération T7 – Tramway Villejuif-Athis Mons – Marché de maîtrise d'œuvre des raccordements de voirie autour du terminus provisoire d'Athis Mons et de création de la gare routière.....	298
Délibération du conseil n°2010-0138 du 17 février 2010 – Marché 2009-71 – Parc de stationnement de Vaires-Torcy – Rénovation et sécurisation du parc avenue Henri Barbusse 77360 Vaires sur Marne.....	299
<u>Divers</u>	
Délibération du conseil n°2010-0139 du 17 février 2010 – Incidences de l'arrêté du 18 mai 2009 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes.....	300
Délibération du conseil n°2010-0141 du 17 février 2010 – Création d'un comité d'hygiène et de sécurité.....	337
Délibération du conseil n°2010-0142 du 17 février 2010 – Dispositif d'action sociale en faveur des agents du STIF	338



Délibération du conseil n°2010-0143 du 17 février 2010 – Modification du régime indemnitaire.....	350
Délibération du conseil n°2010-0140 du 17 février 2010 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d’exploitation de type 2 – Réseau Versailles Grand Parc – Le Chesnay.....	352

**Décisions de la directrice générale**

Offre de transport

Décision de la directrice générale n°2010-0001 du 04/01/2010 portant sur la régularisation de la ligne n°057-057-001 "Méricourt (Barrage) - Bonnières Sur Seine (Gare Routière)" exploitée par l'entreprise "COMPAGNIE DE TRANSPORTS DE VOYAGEURS DU MANTOIS INTERURBAINS ".....	353
Décision de la directrice générale n°2010-0002 du 04/01/2010 portant sur la modification de la ligne n°057-057-002 "Mantes la Jolie (Saint Maclou) - Bonnières Sur Seine (Centre social)" exploitée par l'entreprise "COMPAGNIE DE TRANSPORTS DE VOYAGEURS INTERURBAINS".....	354
Décision de la directrice générale n°2010-0003 du 04/01/2010 portant sur la modification de la ligne n°057-057-007 "Freneuse (Guyenne) - Bonnières Sur Seine (Collège Marcel Pagnol)" exploitée par l'entreprise "COMPAGNIE DE TRANSPORTS DE VOYAGEURS INTERURBAINS".....	355
Décision de la directrice générale n°2010-0004 du 04/01/2010 portant sur la modification de la ligne n°208-208-020 "Montereau (Gare SnCF) -Varennes Sur Seine (Bréau - Centre Commercial)" exploitée par l'entreprise "INTERVAL SEINE ET MARNE".....	356
Décision de la directrice générale n°2010-0005 du 04/01/2010 portant sur la modification de la ligne n°350-350-001 "Mantes la Jolie (Degas) -Mantes la jolie (Gare SnCF)" exploitée par l'entreprise "TRANSPORTS DE VOYAGEURS DU MANTOIS ".....	357
Décision de la directrice générale n°2010-0006 du 04/01/2010 portant sur la modification de la ligne n°350-350-002 " Mantes la Jolie (Résidence du Lac) - Mantes la jolie (Gare SnCF)" exploitée par l'entreprise "TRANSPORTS DE VOYAGEURS DU MANTOIS ".....	358
Décision de la directrice générale n°2010-0007 du 04/01/2010 portant sur la modification de la ligne n° 055-055-024 "Massy (Gare RER) - Sainte Geneviève des Bois (Piscine)" exploitée par l'entreprise "TRANSPORTS DANIEL MEYER ".....	359
Décision de la directrice générale n°2010-0008 du 05/01/2010 portant sur la suppression de la ligne n°039-039-033 "Meudon la Forêt (Le Mail) - Guyancourt (Trou Berger)" exploitée par l'entreprise "SERVICES AUTOMOBILES DE LA VALLEE DE CHEVREUSE".....	360
Décision de la directrice générale n°2010-0009 du 05/01/2010 portant sur la modification de la ligne n°039-039-034 "Boulogne Billancourt (Pont de Billancourt) - Guyancourt (Trou Berger)" exploitée par l'entreprise "SERVICES AUTOMOBILES DE LA VALLEE DE CHEVREUSE".....	361



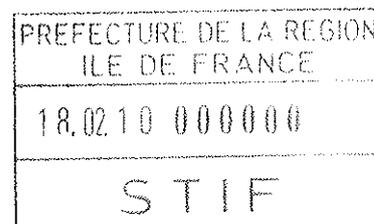
Décision de la directrice générale n°2010-0010 du 13/01/2010 portant sur la modification de la ligne n°011-011-170 Crespières (Croix Marie) - Marly le Roi (Lycée Louis de Broglie) exploitée par l'entreprise "VEOLIA TRANSPORT ECQUEVILLY".....	362
Décision de la directrice générale n°2010-0011 du 18/01/2010 portant sur la modification de la ligne n°015-015-025 "Poissy (Gare du Nord) - Chanteloup les Vignes (Les Ouches)" exploitée par l'entreprise "COURRIER SEINE ET OISE ".....	363
Décision de la directrice générale n°2010-0012 du 18/01/2010 portant sur la modification de la ligne n°015-015-054 "Poissy (Gare) - Poissy (Technoparc)" exploitée par l'entreprise "COURRIER SEINE ET OISE".....	364
Décision de la directrice générale n°2010-0013 du 18/01/2010 portant sur la modification de la ligne n°055-055-013 "Brétigny sur Orge (Gare RER) - Linas (Arpajonnais)" exploitée par l'entreprise "TRANSPORTS DANIEL MEYER"	365
Décision de la directrice générale n°2010-0014 du 18/01/2010 portant sur la modification de la ligne n°068-068-100 "Breuillet (Guisseray) - Ollainville (Collège de la Fontaine aux bergers)" exploitée par l'entreprise "ORMONT TRANSPORT".....	366
Décision de la directrice générale n°2010-0015 du 18/01/2010 portant sur la modification de la ligne n°068-913-050 "Etrechy (Gare RER) - Etampes (Gare RER)" exploitée par l'entreprise "ORMONT TRANSPORT".....	367
Décision de la directrice générale n°2010-0016 du 18/01/2010 portant sur la modification de la ligne n°055-055-010 "Orsay (Gare RER) - Marcoussis (ZI Fond des Prés)" exploitée par l'entreprise "TRANSPORTS DANIEL MEYER".....	368
Décision de la directrice générale n°2010-0017 du 18/01/2010 portant sur la modification de la ligne n°097-177-017 "La Ferté Gaucher (Avenue de Rebais) - Chessy (Gare RER )" exploitée par l'entreprise "AUTOCARS DARCHE GROS".....	369
Décision de la directrice générale n°2010-0018 du 21/01/2010 portant sur la modification de la ligne n°014-014-014 "Asnières sur Oise (Baillon) - Viarmes (SNCF)" exploitée par l'entreprise "LES COURRIERS DE L'ILE DE FRANCE".....	370
Décision de la directrice générale n°2010-0019 du 21/01/2010 sur la modification de la ligne n°014-014-046 "Noisy sur Oise (Place Gambetta) - Le Plessis Gassot (Blancs Manteaux)" exploitée par l'entreprise "LES COURRIERS DE L'ILE DE FRANCE".....	371
Décision de la directrice générale n°2010-0020 du 21/01/2010 portant sur la modification de la ligne n°030-030-036 "Monsoult-Maffliers (Gare) - L'Isle Adam (Chasseurs)" exploitée par l'entreprise "CARS LACROIX".....	372
Décision de la directrice générale n°2010-0021 du 21/01/2010 portant sur la modification de la ligne n°045-145-026 "Villecresnes (CES) - Villecresnes (CES)" exploitée par l'entreprise "SOCIETE DE TRANSPORT AUTOMOBILE DE VOYAGEURS".....	373
Décision de la directrice générale n°2010-0022 du 21/01/2010 portant sur la	



modification de la ligne n°064-608-007 "Nemours (Gare routière) - Fontainebleau (François 1er)" exploitée par l'entreprise "VEOLIA TRANSPORTS NEMOURS".....	374
Décision de la directrice générale n°2010-0023 du 21/01/2010 portant sur la modification de la ligne n°064-608-008 "Champagne sur Seine (Place Schneider) - Nemours (Cité scolaire)" exploitée par l'entreprise "VEOLIA TRANSPORTS NEMOURS".....	375
Décision de la directrice générale n°2010-0024 du 21/01/2010 portant sur la modification de la ligne n°064-608-009 "Voulx (Vaucorneille) - Nemours (Cité scolaire)" exploitée par l'entreprise "VEOLIA TRANSPORTS NEMOURS"...	376
Décision de la directrice générale n°2010-0025 du 21/01/2010 portant sur la modification de la ligne n°064-608-012 "Bougligny (Thiersanville) - Avon (Jacques Durand (CES La Vallée))" exploitée par l'entreprise "VEOLIA TRANSPORTS NEMOURS".....	377
Décision de la directrice générale n°2010-0026 du 21/01/2010 portant sur la suppression de la ligne n°067-167-007 "Meaux (Serris) - Meaux (Serris)" exploitée par l'entreprise " TRANSPORTS MARNE ET MORIN".....	378
<u>Délégation de signature</u>	
<i>Décision du mois de février 2010</i>	
Décision de la directrice générale n° 2010-0187 du 12/02/2010 portant délégation de signature.....	379



Syndicat des transports d'Ile-de-France



**Délibération n° 2010/0109**

**Séance du 17 Février 2010**

**AVENANT N°3 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** 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° 2010/0109 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 12 février 2010 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : Le projet d'avenant n°3 au contrat entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la SNCF pour la période 2008-2011 est approuvé.

**ARTICLE 2** : La directrice générale est autorisée à signer l'avenant visé à l'article 1<sup>er</sup>.

**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



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



# **CONTRAT**

entre

le Syndicat des Transports  
d'Ile-de-France

et

la Société Nationale  
des Chemins de Fer Français

Avenant n°3

## 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.	Modification de la contribution C1 .....	3
Article 3.	Modification de l'objectif de recettes directes.....	4
Article 4.	Qualité de service.....	4
Article 5.	Modification de l'indice « salaire ».....	4
Article 6.	Modification de la distribution.....	10
Article 7.	Indicateur sur la qualité des remontées de données de télébillétique .....	12
Article 8.	Modification des dates de paiement des acomptes et refacturation de la redevance d'accès.....	14
Article 9.	Validation du montant des péages RFF facturés par la SNCF au STIF.....	15
Article 10.	Recours à la procédure de conciliation.....	16
Article 11.	Modification des versements aux activités TER, CIC et Transilien au titre des titres Navigo en soudure.....	16

### ARTICLE 1. MODIFICATION DE L'OFFRE DE REFERENCE

En application des articles 7-2-1/ et 7-3 relatif aux modifications de l'offre, le service de référence est modifié de la façon suivante :

#### Réseau ferré

		2009	2010	2011
Paris - Montparnasse	Km commerciaux	2 134	40 990	40 990
	Km techniques	654	12 570	12 570
	Km Total	2 788	53 560	53 560
La Verriere - La Défense	Km commerciaux		9 900	9 900
	Km techniques		-700	-700
	Km Total		9 200	9 200
Paris - Sud Est	Km commerciaux	3 968	76 222	76 222
	Km techniques	-84	-1 621	-1 621
	Km Total	3 883	74 601	74 601
Paris Est	Km commerciaux	64 004	1 232 553	1 284 312
	Km techniques	-2 501	-47 546	-38 812
	Km Total	61 503	1 185 007	1 245 500
RER E	Km commerciaux	3 096	59 467	59 467
	Km techniques	1 082	20 783	20 783
	Km Total	4 177	80 250	80 250
Paris - Saint-Lazare Sud	Km commerciaux		51 700	51 700
	Km techniques		6 300	6 300
	Km Total		58 000	58 000
Paris- Nord-Ouest	Km commerciaux	0	0	0
	Km techniques	176	3 380	3 380
	Km Total	176	3 380	3 380
<b>Total Train*Km totaux</b>		<b>72 528</b>	<b>1 463 998</b>	<b>1 524 491</b>

## **Réseau routier**

Lignes	2009		2010		2011	
	V*Km tot	V*Km com	V*Km tot	V*Km com	V*Km tot	V*Km com
Noctilien	- 31 028	- 31 028	- 105 731	- 105 731	- 105 731	- 105 731
Rosny - Ménerville	- 944	- 944	- 18 138	- 18 138	- 18 138	- 18 138
La fert� gaucher Coulommiers	- 32 296	- 32 296	- 11 536	- 11 536	- 11 536	- 11 536
Longueville Provins	444	444	12 443	12 443	10 050	10 050
Meaux - la Fert� Sous Jouarre	- 3 032	- 3 032	- 58 240	- 58 240	- 58 240	- 58 240
Esbly - Cr�cy			- 3 084	- 3 084	- 56 290	- 56 290
Pereire Pont Cardinet	20 418	20 418	27 500	27 500	27 500	27 500
<b>Total</b>	<b>- 46 438</b>	<b>- 46 438</b>	<b>- 156 786</b>	<b>- 156 786</b>	<b>- 212 385</b>	<b>- 212 385</b>

## **ARTICLE 2. MODIFICATION DE LA CONTRIBUTION C1**

### **Article 2.1 Modification pérenne de l'offre**

Pour préserver le secret industriel et commercial de la SNCF, cet article n'est pas rendu public.

## Article 2.3 Programmation de l'offre des infrastructures nouvelles du contrat de projets

En application de l'article 7-4 relatif à la programmation de l'offre des infrastructures nouvelles du contrat de projets, la contribution C11 du STIF est modifiée de la façon suivante :

<i>En K€HT 2007</i>		2009	2010	2011
Prolongement du T2	Perte de recettes directes	-74,00	-547,00	-547,00
<b>Modification de la contribution C11</b>		<b>74,00</b>	<b>547,00</b>	<b>547,00</b>

## Article 2.4 Synthèse de la 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
<b>Contribution C11 yc avenant 1</b>	<b>404,46</b>	<b>432,25</b>	<b>440,32</b>	<b>440,30</b>
Modification pérenne de l'offre	0,00	8,94	16,76	17,03
Programmation de l'offre des infrastructures nouvelles du contrat de projets	0,00	0,07	0,55	0,55
<b>Contribution C11 corrigée</b>	<b>404,46</b>	<b>441,26</b>	<b>457,63</b>	<b>457,88</b>

## ARTICLE 3. MODIFICATION DE L'OBJECTIF DE RECETTES DIRECTES

Dans l'article 42-2, le tableau est supprimé et remplacé par le tableau suivant :

<i>En M€ HT tarif au 01/01/2008</i>	2008	2009	2010	2011
Objectif de recettes directes SNCF (OBJ RD n) yc avenant 1	966,20	980,21	994,24	1 006,65
Offre nouvelle Transilien 2010	0,00	0,00	0,01	0,09
Prolongement du T2 à Porte de Versailles	0,00	-0,07	-0,55	-0,55
Objectif de recettes directes SNCF corrigé (OBJ RD n)	966,20	980,14	993,69	1 006,19

## ARTICLE 4. QUALITE DE SERVICE

### Article 4.1 Indicateur de ponctualité voyageurs : largeur de la bande passante

L'annexe **2.1.1 – Ponctualité voyageurs** est modifiée comme suit :

#### **Objectif de conformité et montant du bonus malus**

Pour les sous-réseaux RER A et B, un engagement de la RATP et de la SNCF sur l'atteinte d'un objectif commun est mis en place. Le niveau de ces objectifs et la méthode de calcul du bonus malus pour ces deux réseaux sont décrits à l'annexe 2.1.2 « *Cas particulier de l'engagement solidaire avec la RATP* ».

Pour les autres sous-réseaux Transilien, dont les résultats sont actuellement éloignés de leurs objectifs, l'objectif est d'inscrire la SNCF dans une démarche soutenue de progrès.

	<b>Borne inférieure</b>	<b>Objectif</b>	<b>Montant du bonus malus</b>
RER A	ENGAGEMENT SOLIDAIRE		200 000
RER B	AVEC LA RATP		450 000
RER C	90	<b>93</b>	400 000

RER D	87	<b>92.5</b>	400 000
RER E	93	<b>95</b>	240 000
Paris Saint Lazare Nord	90	<b>94</b>	160 000
Paris Saint Lazare Sud	90	<b>94</b>	220 000
La Verrière La Défense	90	<b>94</b>	50 000
Paris Nord Ouest	87	<b>92.5</b>	150 000
Paris Nord Crépy	87	<b>92.5</b>	10 000
Paris Est	90	<b>94</b>	75 000
Paris Sud Est	90	<b>93</b>	45 000
Paris Montparnasse	90	<b>93</b>	100 000
<b>TOTAL</b>			<b>2 500 000</b>

### **Systeme d'intéressement**

Pour chacun des sous réseaux et pour l'année n, le calcul sera effectué selon les principes suivants :

1. Si le résultat de l'année n est supérieur ou égal à l'objectif de ponctualité, la SNCF obtient un bonus maximum ;
2. Si le résultat de l'année n est inférieur ou égal à la borne inférieure de ponctualité, la SNCF obtient un malus maximum ;
3. Si le résultat de l'année n est compris entre la borne inférieure et l'objectif, la SNCF obtient un malus proportionnel à l'écart existant entre l'objectif et le résultat de l'année n. La valeur de ce malus évolue linéairement, d'une valeur nulle pour une ponctualité à l'objectif de ponctualité à une valeur égale au malus maximum pour une ponctualité égale à la borne inférieure ;
4. En complément, si le résultat de l'année n est inférieur à l'objectif (cas 2 et 3 précédents), et à condition que la progression constatée entre le résultat de l'année n et celui de l'année n-1 représente au moins 1/5 de l'écart entre l'objectif et le résultat de l'année n-1, la SNCF obtient une réduction du malus.  
 Cette réduction du malus, dont la valeur est toujours inférieure au montant du malus calculé, est proportionnelle à la progression constatée par rapport à l'écart entre l'objectif et le résultat de l'année n-1.  
 La valeur de la réduction varie linéairement, d'une valeur nulle pour une progression nulle à la valeur du malus pour une progression égale à l'écart entre l'objectif et le résultat de l'année n-1.

Ce principe est appliqué selon la formule suivante :

Si Valeur n < Objectif et si (Valeur n - Valeur n-1) >= 0,2 x (Objectif - valeur n-1) alors :  
 Réduction = Valeur malus x (Valeur n - Valeur n-1) / (Objectif - Valeur n-1)

Dans ce cas, le résultat correspond à la somme du malus (calculé aux points 2 et 3) et de la réduction ainsi calculée.

### **Article 4.2 Indicateur de ponctualité voyageurs : engagement solidaire avec la RATP**

L'annexe **2.1.2 – Cas particulier de l'engagement solidaire avec la RATP** est modifiée comme suit :

#### **Définition de l'engagement commun**

La mesure de l'engagement commun de la RATP et la SNCF s'applique sur l'indicateur de retard des voyageurs décrit ci dessous. Cet engagement permet d'évaluer la régularité produite par la RATP et la SNCF sur les lignes qu'elles co-exploitent, les RER A et B. La remise à zéro de la mesure à l'interconnexion est supprimée. Le retard des voyageurs est donc mesuré d'un bout à l'autre de la ligne.

#### **Périmètre de la mesure**

Sur les 2 lignes de RER, sur les 2 domaines SNCF et RATP

### **Méthode de calcul**

La mesure porte sur le pourcentage de voyageurs arrivés à leur gare de destination à l'heure ou avec moins de 5 minutes de retard par rapport à l'horaire théorique.

La mesure est faite tous les jours, pour tous les trains.

La pondération du trafic gare par gare qui sert à calculer l'indicateur est issue des comptages connus à la signature du contrat au 1<sup>er</sup> janvier 2008. En cas de nouveaux comptages montrant une évolution significative de la structure du trafic, la RATP et la SNCF présenteront au STIF leur impact sur l'évolution de l'indicateur et le Comité de Suivi Qualité de Service examinera l'opportunité d'actualiser la pondération des voyageurs pris en compte dans le calcul de l'indicateur.

Les jours de grève sont neutralisés.

### **Système d'intéressement**

Pour chacun des sous réseaux et pour l'année n, le calcul sera effectué selon les principes suivants :

1. Si le résultat de l'année n est supérieur ou égal à l'objectif de ponctualité, la RATP et la SNCF obtiennent un bonus maximum ;
2. Si le résultat de l'année n est inférieur ou égal à la borne inférieure de ponctualité, la RATP et la SNCF obtiennent un malus maximum ;
3. Si le résultat de l'année n est compris entre l'objectif et la borne inférieure de ponctualité, le pas de progression attendu est fixé au cinquième de l'écart entre le résultat de l'année n-1 et l'objectif :

- si la progression entre l'année n-1 et l'année n est supérieure ou égale au pas de progression attendu, la RATP et la SNCF obtiennent un bonus de progression.

La valeur de ce bonus évolue linéairement, d'une valeur nulle pour une ponctualité égale au niveau de l'année n-1 augmentée du pas de progression attendu, à une valeur égale au bonus maximum pour une ponctualité égale à l'objectif de ponctualité.

- si la progression entre l'année n-1 et l'année n est inférieure au pas de progression attendu, la RATP et la SNCF obtiennent un malus.

La valeur de ce malus évolue linéairement, d'une valeur nulle pour une ponctualité égale au niveau de l'année n-1 augmentée du pas de progression attendu, à une valeur égale au malus maximum pour une ponctualité égale à la borne inférieure de ponctualité.

### **Objectifs de conformité et borne inférieure de ponctualité**

<b>Lignes</b>	<b>Objectif</b>	<b>Borne inférieure</b>	<b>Montant du bonus malus en euros</b>
<b>RER A</b>	<b>94,0</b>	<b>87,0</b>	<b>200 000</b>
<b>RER B</b>	<b>94,0</b>	<b>80,0</b>	<b>450 000</b>

### **Clé de répartition du bonus malus**

Un montant de bonus malus annuel sera calculé par ligne sur la base d'un montant maximum de bonus malus réparti entre la SNCF et la RATP selon les clés de partage suivantes fixées pour la période du contrat :

	<b>SNCF</b>	<b>RATP</b>
<b>RER A</b>	20% soit 200 000 euros	80% soit 800 000 euros
<b>RER B</b>	50% soit 450 000 euros	50% soit 450 000 euros

### **Reporting**

Cet indicateur est transmis au STIF à une fréquence mensuelle (avant le dernier jour du mois suivant), trimestrielle et annuelle.

### **Article 4.3 Indice de perception du service d'un point de vue voyageur**

L'annexe **B.3 – Indice de perception du service d'un point de vue voyageur** est modifiée comme suit :

A compter de 2009, une enquête est réalisée chaque année par le STIF auprès des voyageurs utilisant le réseau SNCF pour évaluer leur satisfaction et avoir leur sentiment sur l'évolution de la qualité de service. L'objectif de cette enquête est de mesurer deux éléments :

- d'une part, la satisfaction des voyageurs interrogés au moment de l'enquête sur les différents éléments qui constituent le service ;
- d'autre part, la perception par les voyageurs interrogés de l'évolution de la qualité de service pour savoir si la situation s'est améliorée, n'a pas changée ou s'est dégradée depuis 1 an.

Pour cela, un échantillon représentatif des voyageurs du réseau SNCF est interrogé.

A partir de cette enquête, un indice de perception voyageur donne lieu à bonus malus à compter de 2010.

#### **Modalités de réalisation de l'enquête**

##### Composition de l'échantillon de voyageurs interrogés

L'enquête s'adresse aux voyageurs sur l'ensemble des sous-réseaux exploités par la SNCF. Afin d'assurer la pérennité du dispositif une fois la structure de l'échantillon définie, elle servira de base durant toute la durée du contrat.

Cette enquête est réalisée sous forme de questionnaires administrés auprès d'un échantillon représentatif de 10 000 voyageurs de la SNCF.

Ces voyageurs sont interrogés à Paris, en petite et grande couronne sur 100 sites choisis sur l'ensemble de l'Île de France (zones 1 à 6) pour assurer la représentativité de chaque sous réseau, avec un objectif de nombre de questionnaires défini au cahier des charges.

<b>Mode</b>	<b>Sous réseau</b>	<b>Taille de l'échantillon</b>
RER	Ligne A	800
	Ligne B	800
	Ligne C	800
	Ligne D	800
	Ligne E	800
TRAIN	Paris Est	800
	Paris Nord Ouest	800
	Paris Crépy	300
	Paris Saint Lazare Nord	800
	Paris Saint Lazare Sud	800
	Paris Sud Est	600
	Paris Montparnasse	800
	La Verrière La Défense	600
Tramway	T4	500
<b>TOTAL TRANSILIEN</b>		<b>10 000</b>

Les enquêtes sont réalisées chaque année, hors période de grève et de vacances scolaires, du lundi au samedi : 60% des enquêtes se déroulent en heure de pointe (6h30 à 9h00/17h00 à 20h00) et 40% en heures creuses (9h00-17h00).

Les résultats sont redressés sur la base des données de trafic du 1<sup>er</sup> trimestre.

##### Méthode de réalisation de l'enquête

Les interrogations se déroulent, sur le quai, au moment de l'attente du mode de transport donc auprès de « montants » dans le sens du flux. Un certain nombre d'interrogations sont réalisées

en contre sens pour les gares/ stations/ arrêts pour lesquels les flux ne sont pas aussi distincts suivant le moment de la journée (points d'enquête spécifiés en amont du recueil par les transporteurs).

Les clients sont interrogés en face à face à partir d'un questionnaire court (environ 5 minutes), portant sur des thèmes identiques à ceux mesurés par les indicateurs de qualité produite, à savoir :

- la régularité,
- l'information aux voyageurs, statique et dynamique,
- la gestion des situations perturbées (moyens mis en œuvre et information),
- l'accueil,
- la gestion des espaces : netteté et fonctionnement des différents équipements (escaliers mécaniques, ascenseurs, appareils distributeurs de titres, valideurs.....)
- le sentiment de sûreté.

Un double questionnaire permet d'évaluer :

- la satisfaction des voyageurs interrogés au moment de l'enquête
- la perception de l'évolution des voyageurs interrogés pour savoir si la situation s'est améliorée, n'a pas changé ou s'est dégradée depuis 1 an.

L'évaluation est réalisée sur la base d'une double échelle :

- les réponses se répartissent selon une échelle de cotation en 4 niveaux (tout à fait satisfait, plutôt satisfait, plutôt pas satisfait, pas du tout satisfait) pour l'évaluation de la satisfaction.
- concernant la perception de l'évolution, l'échelle de cotation est en 3 niveaux (s'est amélioré, n'a pas changé ou s'est dégradé)

### ***Calcul de l'indice de perception du service d'un point de vue voyageur***

#### **1<sup>ère</sup> étape : Calcul du score de chacun des thèmes**

L'agrégation des résultats des différentes questions par thème permet de calculer un indice de perception pour chacun des thèmes en réalisant la moyenne des proportions additionnées des réponses « tout à fait satisfait » et « plutôt satisfait » à chaque question.

L'agrégation est réalisée selon les thèmes suivants :

1. L'information statique et dynamique
  - a. information sur les écrans : la destination et le temps d'attente avant le prochain train
  - b. plans (de ligne, de quartier) et horaires sous forme d'affiche
  - c. signalétique permettant de s'orienter dans la gare et sur les quais
2. La gestion des situations perturbées
  - a. délai dans lequel vous avez été informé
  - b. communication de la durée estimée de la perturbation
  - c. information sur le motif de la perturbation
  - d. réactualisation de l'information au fur et à mesure de l'évolution de la perturbation
3. La gestion des espaces
  - a. propreté
  - b. confort d'attente
  - c. fonctionnement des tourniquets, des valideurs
  - d. fonctionnement des distributeurs automatiques de titres de transport
4. L'accueil
  - a. délai d'attente
  - b. disponibilité de l'agent
  - c. amabilité de l'agent
  - d. efficacité de l'agent
5. Le fonctionnement des escaliers mécaniques et des ascenseurs

a. fonctionnement des escalators et des ascenseurs

Le score du thème de la régularité correspond à la somme des proportions des réponses « s'est amélioré » et des réponses « n'a pas changé ».

**2ème étape : Pondération des thématiques**

Chacun des thèmes est pondéré selon le système suivant :

THEMES	Pondération
Information statique et dynamique	3
Gestion des situations perturbées	2
L'accueil	4
La gestion des espaces : netteté et disponibilité des équipements	3
Fonctionnement des escaliers mécaniques et des ascenseurs	2
Régularité	4
<b>Global</b>	<b>18</b>

**3ème étape : Calcul de l'indice « Perception du service d'un point de vue voyageur »**

L'indice est la moyenne des scores pondérés de chacun des thèmes.

***Application du système d'incitation financière***

En 2009, la réalisation de la première vague d'enquête permet d'établir un point de référence, sur la base de l'ensemble des appréciations données par les voyageurs interrogés. Ce résultat permet d'établir un point de référence et ne donnera pas lieu à incitation financière. A compter de 2010, le système d'incitation financière s'appliquera aux résultats constatés.

En cas de phénomènes exogènes ne relevant pas de la responsabilité de la SNCF et impactant très significativement les résultats de l'indice **« Perception du service d'un point de vue voyageur »**, le STIF et la SNCF en examineront les conséquences et suites à donner en comité de suivi Qualité de Service.

Le montant annuel de bonus malus maximum s'élève à 200 000 €. L'incitation financière est déterminée à partir des seuils suivants :

SEUILS	INCITATION FINANCIERE
Evolution de +1 point ou plus	Bonus maximum de +200 000 euros
Evolution de +0.5 à +1 point	Bonus de +100 000 euros
Evolution de +0.5 et 0 point	Ni bonus ni malus
Régression de 0 et -0.5 point	Ni bonus ni malus
Régression de -0.5 à -1 point	Malus de -100 000 euros
Régression de 1 point ou plus	Malus maximum de -200 000 euros

Ces évolutions s'entendent à partir du résultat de l'année 2009 (point de référence) qui est de 74.3.

## **ARTICLE 5. MODIFICATION DE L'INDICE « SALAIRE »**

Depuis le début de l'année 2009, et à la suite d'un vaste processus de révision aux niveaux mondial, européen et français, l'INSEE modifie les numérotations d'activité NAF. L'indice représentant les salaires dans la formule d'indexation de la rémunération de la SNCF (identifiant 0646913) figurant au contrat STIF-SNCF du 14 février 2008 n'est plus publié. La dernière valeur connue correspond à celle du troisième trimestre 2008 (125,9).

Considérant que :

- l'indice 0646913 initialement retenu dans le contrat initial ayant été supprimé à compter du quatrième trimestre 2008,
- l'INSEE propose en remplacement le nouvel indice NAF niv.2 identifiant : 1567433,
- ce nouvel indice, correspondant à des « activités économiques – Transports et entreposage », est pertinent pour l'activité dudit contrat

Les parties conviennent de substituer dans la formule d'indexation, pour les indices postérieurs au troisième trimestre 2008, l'indice « Salaire » 0646913 non publié par le nouvel indice NAF niv.2 identifiant : 1567433. Les valeurs de cet indice seront affectées d'un coefficient de raccordement selon la méthodologie de l'INSEE, sur le dernier indice trimestre définitif connu, à savoir celui du troisième trimestre 2008.

La valeur du troisième trimestre 2008 de l'indice 646913 est : 125,9

La valeur du troisième trimestre 2008 du nouvel indice NAF niv.2 identifiant : 1567433 est : 99,6

Le coefficient de raccordement est donc  $cr = 125,9/99,6 = 1,2640$

## **ARTICLE 6. MODIFICATION DE LA DISTRIBUTION**

Le présent article a pour objet de modifier le corps du contrat et les annexes afin de prendre en compte les différents changements intervenus au cours de l'année 2009, à savoir :

- Le changement de nom de la carte Orange en « Navigo Mois », « Navigo Semaine »
- La mise en œuvre du SAV « Imagin'R » en agence

### **Article 6.1**

Dans le corps du contrat et les annexes, les mots « carte(s) orange(s) », « carte(s) orange(s) mensuelle(s) » et « cartes oranges hebdomadaires » sont respectivement remplacés par les mots « Navigo », « Navigo Mois » et « Navigo Semaine ».

### **Article 6.2**

L'annexe C5 du contrat est supprimé et remplacé par l'annexe suivante :

<b>ANNEXE C5</b> <b>LISTE DES ACTES DE SERVICE-APRES-VENTE</b>
---

Cette annexe décrit les actes de SAV pour chaque produit tarifaire.

Le contenu de cette annexe est défini d'un commun accord par le STIF et la SNCF.

L'ensemble des informations attendues est communiqué au STIF une première fois avant la signature du contrat dans le tableau de la page suivante. Toute modification de cette

liste doit être soumise à l'approbation du STIF. L'ensemble des modifications apportées est présenté lors du comité de suivi billettique.

La SNCF peut pendant la durée du contrat modifier ses procédures de Service Après Vente sans accord préalable du STIF si ces modifications relèvent de la seule organisation interne et n'ont pas d'impacts significatifs sur le service aux clients.

Type de produits tarifaires	Type d'acte	Localisation de traitement
<b>Navigo Mois</b>	Changement données clients	Agences
	Passé HS : coupon dépannage	Guichets
	Passé HS : changement de passe Passé volé : changement de passe	Agences Agences
<b>Navigo Découverte</b>	Passé HS si puce lisible : coupon de	Guichets
<b>Navigo Intégrale</b>	Suspension contrat	Agences / GRC
	Résiliation contrat	Agences / GRC
	Reprise contrat	Agences / GRC
	Changement de zone	Agences / GRC
	Changement données clients	Agences / GRC
	Passé HS : coupon dépannage	Guichets
	Passé HS : changement de passe	Agences
	Passé volé : changement de passe	Agences / GRC
<b>Navigo Imagine'R Scolaire et Etudiants</b>	Résiliation contrat	GRC
	Régularisation impayés	Agence / GRC
	Changement de zone	Agences/GRC/internet
	Changement données clients	Agences/GRC/internet
	Passé HS : coupon dépannage	Guichets
	Passé HS : changement de passe	Agences/GRC
	Passé volé : changement de passe	Agences/GRC/internet
	Gestion non réception passe	Agence / GRC
<b>Navigo CST Gratuité</b>	idem Navigo mois semaine	idem Navigo mois semaine
<b>Navigo CST mensuel / hebdo</b>	idem Navigo Mois/Semaine	idem Navigo pour Mois/semaine
<b>O/D sur magnétique</b>	coupon démagnétisé : échange	Guichets
<b>Ticket t+ sur magnétique</b>	coupon démagnétisé : échange	Guichets
<b>Ticket d'accès à bord sur magnétique</b>		
<b>Ticket d'accès à bord sur papier</b>		

## **ARTICLE 7. INDICATEUR SUR LA QUALITE DES REMONTEES DE DONNEES DE TELEBILLETIQUE**

### **ARTICLE 7.1**

A la table des matières est inséré :

«Annexe B15 : Définition des niveaux de qualité attendus pour la remontée des données de validation»

### **ARTICLE 7.2**

Dans l'article 30, la phrase « *Les Parties définiront ensemble, au cours de l'année 2008 dans le cadre du comité de suivi « Billettique », les notions de journées incomplètes et de journées inacceptables.* » est remplacée par le paragraphe suivant :

*« Le STIF souhaite augmenter progressivement la qualité de remontée des données de validation télébillettique afin d'utiliser ces données pour mesurer de plus en plus finement le trafic voyageurs sur le réseau. A cet effet, le STIF mesure depuis le 1er juillet 2009 trois indicateurs relatifs à la qualité des données de validation. Suivant la valeur de ces indicateurs, chaque journée sera considérée comme « normale », « incomplète » ou « inacceptable ». La SNCF est préavisée par le STIF à minima 1 fois par semaine des cas de non-conformité potentielle des indicateurs 1 et 2. Un bilan de ces indicateurs sera dressé à une périodicité trimestrielle et communiqué à la SNCF à la fin du mois suivant le trimestre considéré. Parallèlement, la SNCF informe le STIF des journées qu'elle considère comme des « journées exceptionnelles » au sens défini dans l'annexe B15.*

*Les modalités de calculs et les seuils de ces indicateurs sont définis en annexe B15.»*

### **ARTICLE 7.4**

Une annexe B15 intitulée «Définition des niveaux de qualité attendus pour la remontée des données de validation » et rédigée comme suit est ajoutée :

<p style="text-align:center"><b>ANNEXE B15</b> <b>DEFINITION DES NIVEAUX DE QUALITE ATTENDUS POUR LA REMONTEE DES DONNEES DE VALIDATION</b></p>
---

« Les trois indicateurs calculés sont les suivants :

- Indicateur 1 : complétude des gares remontant des données ;
- Indicateur 2 : Volume de validation ;
- Indicateur 3 : délai des remontées de données.

Ces indicateurs sont calculés à partir de l'ensemble des données de validation télébillettique (validations réussies uniquement) remontées pendant les 30 jours qui suivent une journée de validation. Au-delà de ces 30 jours, les validations transmises ne sont plus prises en compte dans le système.

#### **Définition des indicateurs :**

##### **Indicateur 1 : complétude des gares remontant des données**

Conformément à l'article 30, la SNCF communique de façon semestrielle au STIF la liste des gares avec leur équipement. Les deux parties s'entendent sur le nombre de gares équipées

de valideurs télébilletiques, au fur et à mesure de leur intégration au périmètre opérationnel.

Le terme « Gare » représente l'ensemble des appareils de validation opérés par la SNCF présents dans le lieu communément appelé Gare ou Station au sens du voyageur, sans distinction de lignes ou de réseau circulant dans cet espace.

L'indicateur 1, calculé pour chaque journée d'exploitation, 30 jours après la journée considérée, est défini comme suit :

*Ind1 = (nombre de gares remontant des données de validation) / (nombre de gares équipées de valideurs télébilletiques)*

Il est ainsi déduit du référentiel gare, les gares n'ayant pas de valideurs télébilletiques actifs pour la journée considérée.

### **Indicateur 2 : Volume de validation**

L'indicateur 2, calculé pour chaque journée d'exploitation, 30 jours après la journée considérée, est défini comme suit :

*Ind2 = (nombre de validations remontées pour la journée considérée)*

Les seuils suivants sont les seuils minimum en deçà desquels la quantité de données de validation remontée est jugée anormalement basse et insuffisante pour effectuer des analyses correctes. Ils sont définis pour les types de jours suivants : jours de semaine (y compris jours de vacances), week-end, ponts (jour de semaine s'intercalant entre un week-end et un jour férié) et jours fériés.

<b>Type de jour</b>	<b>Seuil de validations</b>
Jour de semaine (du lundi au vendredi)	500.000
Week-end	100.000
Jour férié ou pont	30.000

### **Indicateur 3 : délai des remontées**

L'indicateur 3, calculé pour chaque journée d'exploitation, 30 jours après la journée considérée, est défini comme suit :

*Ind3=(nombre de validations remontées au bout de 15 jours après la journée d'exploitation considérée) / (nombre de validations remontées au bout de 30 jours après la journée d'exploitation considérée)*

Les jours considérés pour cet indicateur sont des jours calendaires successifs.

### **Définition des types de journées :**

Une journée sera jugée inacceptable si l'une de ces conditions est remplie :

- Indicateur 1 < 80%, ou
- Indicateur 2 < seuil défini ci-avant

Une journée sera considérée comme incomplète si elle n'est pas inacceptable et si l'une de ces conditions est remplie :

- Indicateur 1 < 90%, ou
- Indicateur 3 < 80%

Lorsqu'une journée est considérée inacceptable ou incomplète, en application des indicateurs ci-dessus, des justifications seront fournies au STIF par la SNCF, suite à quoi le STIF déterminera si la pénalité est due ou non. Ces pénalités ne s'appliqueront pas pour les journées de perturbations exceptionnelles affectant de façon significative la production d'offre (notamment comme les cas de force majeure, les jours de grèves ou les mesures de gratuité).»

## **ARTICLE 8. MODIFICATION DES DATES DE PAIEMENT DES ACOMPTES ET REFACTURATION DE LA REDEVANCE D'ACCES**

L'article 57-1 relatif au règlement de l'acompte de la contribution C11 est modifié comme suit :

Le premier paragraphe est supprimé et remplacé par le texte suivant :

« Les acomptes pour la contribution C11 sont versés mensuellement par le STIF le 24 de chaque mois, exception faite pour l'acompte de janvier qui sera versé le 19. Le montant de l'acompte mensuel en euros courants de la contribution C11 (C11m.n) est le produit de 1/12ème de la contribution C11n exprimée en M Euros 2007 dans le contrat à l'article 44-2-1/, par l'indice composite d'actualisation prévisionnel permettant le passage des euros 2007 aux euros courants de l'année n : »

L'article 57-2 relatif au règlement de l'acompte de la contribution C12 est remplacé par la rédaction suivante :

«

### *1/ Règlement des acomptes C12 par le STIF*

Les acomptes pour la contribution C12 sont versés mensuellement par le STIF le 24 de chaque mois, exception faite pour l'acompte de janvier qui sera versé le 19. Le niveau de contribution C12n sur lequel est assis le calcul des acomptes mensuels correspond au montant de contribution C12 estimé pour l'année n par la SNCF et transmise au STIF avant le 30 septembre de l'année n-1 dans le cadre de la prévision de facture n pour la part impôts et taxes de la contribution C12, et le 15 octobre de l'année n-1 pour la part des péages (yc redevance d'accès) de la contribution C12.

$$C12m.n = C12n/12$$

Avec :

C12m.n = acompte C12 mensuel de l'année n en euros courants

### *2/ Refacturation par le STIF à la SNCF de la redevance d'accès*

Le STIF facture à la SNCF le montant de la redevance d'accès qu'il verse à RFF conformément au Document de Référence du Réseau en vigueur. Ce montant est dû mensuellement par la SNCF au STIF aux dates suivantes

- Le 29 ou le dernier jour ouvrable du mois m pour le montant de la redevance d'accès acquittée par le STIF au mois m ;
- Le 24 décembre pour le montant de la redevance d'accès acquittée par le STIF en décembre.

### *3/ Cas spécifique des acomptes relatifs à la redevance de réservation*

La provision versée par la SNCF à RFF au titre de la redevance de réservation en octobre conformément au Document de Référence du Réseau en vigueur est réglée par le STIF à la

14

date de paiement de ce montant par la SNCF à RFF sous réserve que la SNCF ait informé le STIF au moins un mois avant la date de versement à RFF. Si le règlement du STIF intervient postérieurement à la date de paiement de la SNCF à RFF, le STIF supporte le coût de trésorerie induit sur la base du taux EONIA en vigueur à la date de paiement de la SNCF.

Le montant de la provision de la redevance de réservation est exclu de la base de calcul des acomptes C12»

L'article 57-3 relatif au règlement de l'acompte de la contribution C13 est modifié comme suit :

Le premier paragraphe est supprimé et remplacé par le texte suivant :

« Les acomptes pour la contribution C13 relative à l'écart entre l'actualisation des charges et les augmentations tarifaires appliquées à l'objectif de recettes directes seront versés mensuellement par le STIF à partir de l'année 2009, le 24 de chaque mois, exception faite pour l'acompte de janvier qui sera versé le 19. Ils sont calculés comme suit : »

L'article 57-4 relatif au règlement de l'acompte de la contribution C14 est modifié comme suit :

Le premier paragraphe est supprimé et remplacé par le texte suivant :

« Les acomptes pour la contribution C14 relative à la rémunération spécifique des cartes orange soudées, sont versés mensuellement par le STIF, le 24 de chaque mois, exception faite pour l'acompte de janvier qui sera versé le 19. Ils sont calculés comme suit : »

L'article 57-5 relatif au règlement de l'acompte de la contribution C2 est modifié comme suit :

La mention « - le 2 janvier pour l'acompte de janvier » est supprimée et remplacé par « - le 8 janvier pour l'acompte de janvier »

## **ARTICLE 9. VALIDATION DU MONTANT DES PEAGES RFF FACTURES PAR LA SNCF AU STIF**

A l'article 58-6 intitulé « Règlement de la facture annuelle finale » modifié par l'article 1 de l'avenant n°2, la rédaction associée aux pièces justificatives relatives à la validation du montant des péages introduites par l'avenant n°2 est modifiée comme suit :

«

- *Une Attestation des péages directement affectés à Transilien*  
*La SNCF demande à RFF d'attester le montant des péages qui lui sont facturés au titre de Transilien de façon directe, et se rapportant à l'exécution du service de l'année n. Afin d'obtenir cette attestation dans un délai compatible avec l'émission de sa facture annuelle, la SNCF sollicite RFF par courrier le 20 mars n+1 au plus tard. Cette attestation est transmise au STIF par la SNCF. A défaut de réponse de RFF, la SNCF fournit au STIF la copie de sa demande à RFF.*  
*Si RFF procède après le 31 mars de l'année n+1 à des facturations ou avoirs complémentaires au titre de l'année n, la SNCF demandera à RFF une attestation complémentaire, et le solde sera réglé par le STIF à la SNCF (en cas de facture) ou remboursé par la SNCF au STIF (en cas d'avoir).*
- *Pour les péages relevant de l'activité Transilien et non affectés directement, le justificatif est transmis au STIF par la SNCF, en détaillant le mode de répartition.*

»

## **ARTICLE 10. RECOURS A LA PROCEDURE DE CONCILIATION**

Le deuxième paragraphe de l'article 63 relatif à la « Révision du contrat » est supprimé et remplacé par la rédaction suivante :

*« Si les parties ne sont pas parvenues à un accord à l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la demande formelle de réexamen, la procédure de conciliation prévue à l'article 64 peut alors être engagée par la partie la plus diligente. Toute modification décidée ou acceptée par les parties à l'issue de cette conciliation fait l'objet d'un avenant au présent contrat. »*

Le premier paragraphe de l'article 64 du contrat intitulé « Règlement amiable des différends » est supprimé et remplacé par la rédaction suivante :

*« En cas de contestation dans l'interprétation et/ou l'application du présent contrat, les parties contractantes s'engagent à faire leurs meilleurs efforts pour parvenir à un règlement amiable. A cet effet, les parties conviennent de privilégier une procédure de conciliation selon les modalités suivantes. »*

Le second paragraphe de l'article 64 est supprimé et remplacé par la rédaction suivante :

*« La procédure de conciliation est engagée à l'initiative de l'une ou l'autre des parties dans un délai d'un mois suivant le désaccord sur la demande de règlement amiable du différend. La partie ayant pris l'initiative de la conciliation expose dans un mémoire les motifs de la contestation. Ce mémoire est transmis à l'autre partie par lettre recommandée avec accusé de réception. »*

Dans l'article 64 est ajouté un 7<sup>ème</sup> paragraphe rédigé comme suit :

*« Si aucune partie n'a formalisé de demande de conciliation dans le délai d'un mois suivant le désaccord sur la demande de règlement amiable du différend, la contestation peut être soumise au tribunal administratif de Paris par la partie la plus diligente. »*

## **ARTICLE 11. MODIFICATION DES VERSEMENTS AUX ACTIVITES TER, CIC ET TRANSILIEEN AU TITRE DES TITRES NAVIGO EN SOUDURE**

L'article 43-4 relatif au cas particulier des Versements aux activités TER, CIC, VFE au titre des cartes oranges en soudure est supprimé et remplacé par la rédaction suivante :

**« Article 43-4 - Cas particulier : Versements aux activités TER, CIC, Transilien au titre des titres Navigo en soudure**

*La « soudure » correspond à la combinaison, sur un même trajet sans rupture de charge, de plusieurs titres de transport. Par dérogation au principe général d'interdiction de soudure, la SNCF accepte comme titre de transport sur les trains des réseaux TER, CIC et Transilien la combinaison d'un titre Navigo et d'un abonnement de travail vendu hors Ile-de-France pour les parcours entre une gare située hors Ile-de-France et une gare en Ile-de-France.*

*Les titres Navigo « soudables » sont les Navigo mois ou Navigo Semaine ayant une extrémité en zone 5 ou 6, vendues avec un abonnement de travail de même durée dont une des extrémités est la première gare après l'entrée en Ile-de-France.*

*Les réseaux concernés (TER, CIC, Transilien) reçoivent, pour les années 2009, 2010 et 2011, pour la part des trajets effectués avec les titres franciliens soudés sur leurs trains, une*

*recette directe d'un montant forfaitaire de 4,585 M€ HT au tarif janvier 2008 et une rémunération spécifique titres en soudure telle que décrite dans l'article 44-2. Ce montant de 4,585 M€ HT est revalorisé par le coefficient d'augmentation tarifaire de l'année n (ATn) et déduit des recettes directes de l'année en cause.*

*La SNCF s'engage à partager ce montant forfaitaire et la rémunération spécifique aux activités TER, CIC et Transilien sur la base des ventes réelles de Navigo mois et semaine effectuées hors Ile-de-France et de l'offre réalisée par chacun des réseaux.*

*La rémunération spécifique visée à l'article 44-2 devra être réexaminée dans la perspective du renouvellement du contrat. »*

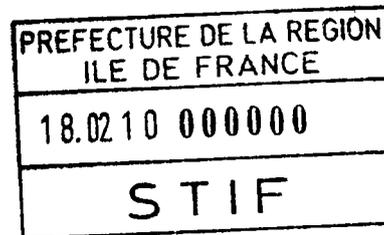
Fait à Paris, le

La directrice générale du STIF

Le président de la SNCF

Sophie MOUGARD

Guillaume PEPY



**DELEGATION DE COMPETENCE SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNAUTE  
D'AGGLOMERATION DU PLATEAU DE SACLAY (CAPS)**

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

- VU** la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales
- 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 dans la région d'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 conseil d'administration du 13 décembre 2006 adoptant le nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la lettre en date du 5 novembre 2009 de la Communauté d'Agglomération du Plateau de Saclay (CAPS) ;
- VU** la lettre en date du 30 novembre 2009 du Président du STIF ;
- VU** le rapport n° 2010/0160 ;
- VU** les avis de la commission de l'offre de transport du 11 février 2010 et de la commission économique et tarifaire du 12 février 2010 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1<sup>er</sup>** : Il est pris acte de la demande du Président de la Communauté d'Agglomération du Plateau de Saclay de constituer une autorité organisatrice de proximité sur le territoire de sa communauté.

**ARTICLE 2** : La Directrice Générale du STIF est mandatée pour examiner les conditions d'une délégation de compétences sur le territoire du Plateau de Saclay avec la Communauté d'Agglomération du Plateau de Saclay et l'ensemble des collectivités concernées par ce projet, et notamment la Communauté d'agglomération Europ Essonne, la Communauté d'agglomération Versailles Grand Parc, la Communauté d'agglomération de Saint Quentin en Yvelines.

**ARTICLE 3** : La Directrice Générale du STIF présentera les résultats de ces premiers échanges lors d'un prochain Conseil du STIF, et proposera au Conseil un mandat de négociation en vue de la conclusion d'une convention de délégation avant l'été 2011.

**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° 2010/0110**

**Séance du 17 février 2010**

PREFECTURE DE LA REGION ILE DE FRANCE
18.02.10 000000
STIF

**AVENANT N°2 AU CONTRAT 2009 – 2016 ENTRE  
LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D’ILE-DE-FRANCE ET VEOLIA TRANSPORT /  
SOCIETE TRANSPORTS RAPIDE AUTOMOBILES (TRA)**

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 contrat d'exploitation entre le STIF et Veolia Transport / TRA signé le 23 décembre 2008 ;
- VU** le rapport n° 2010/0110 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 12 février 2010 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : Le projet d'avenant n°2 au contrat entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la Société Veolia Transport / TRA (Transports Rapides Automobiles) pour la période 2009-2016 est approuvé.

**ARTICLE 2** : La directrice générale est autorisée à signer cet avenant.

**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-Faust MUCHON

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

CONTRAT DE TYPE II

Avenant n°2 au contrat d'exploitation de services réguliers routiers  
de voyageurs en Île-de-France du 23 décembre 2008

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 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 17 février 2010.

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 Jean-François Chiron son Président,

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 :

#### Article 1 – Modification de l'article relatif à la contribution C2

L'article 50 – 3 « La contribution « C2 » au financement des investissements. » est remplacé par l'article 50-3 « La contribution « C2 » au financement des investissements » rédigé ainsi :

« Le STIF participe au financement des investissements prévus au Programme Pluriannuel d'Investissement défini aux Articles 43 et 44, 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 du montant des investissements réalisés sur la durée du contrat net des dotations aux amortissements afférentes.

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 58, 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 ci-dessous :

Pour préserver le secret industriel et commercial, ce tableau n'est pas rendu public

#### Article 2 – Modification de l'article à la fiscalité

L'article 59 « Fiscalité » est remplacé par l'article 59 « Fiscalité » rédigé ainsi :

##### « Article 59-1: 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 des dispositions de l'Article 59-3.

##### Article 59-2 : 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.

L'impact de la suppression de la taxe professionnelle prévue par la loi de Finances pour 2010 sera évalué dans le courant de l'année 2010 et sera intégré au présent contrat par voie d'avenant.

Tous les autres impôts et taxes existant au 31 décembre 2007 et relatifs à la gestion du service sont à la charge de l'Entreprise.

#### Article 59-3 : 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 celle-ci 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 59-4: 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.

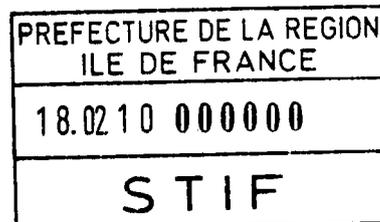
Toute contestation ou remise en cause par l'administration fiscale du droit à déduction ou du quantum de la taxe dont il est prétendu à la récupération ou qui aura été restituée est portée sans délai à la connaissance du STIF. Les parties examinent ensemble le bien fondé des rappels et engagent toutes 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. »

Fait à Paris le :

Le Syndicat des Transports  
d'Ile-de-France

L'Entreprise



**Décision n° 2010/0111**

**Du 17 février 2010**

**AVENANT A LA CONVENTION RELATIVE AU FINANCEMENT  
DES ABONNEMENTS IMAGINE'R**

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

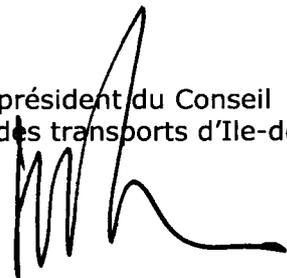
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant 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<sup>er</sup> juillet et le 31 août ;
- VU** la décision du conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile de France du 8 avril 2009 relative au financement des abonnements Imagine'R ;
- VU** le rapport n° 2010/0111 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 12 février 2010 ;

**DECIDE**

**ARTICLE 1<sup>er</sup>** : l'avenant à la convention relative à la participation de la Région Ile de France au financement du dispositif Imagine'R 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

**AVENANT A LA CONVENTION**  
**ENTRE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE**

**ET**

**LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE**

relative au financement des abonnements annuels aux transports collectifs,  
destinés aux jeunes, appelés «Imagine'R  
pour les années 2009, 2010 et 2011  
(campagnes scolaires 2008-2009, 2009-2010, et 2010-2011).

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<sup>er</sup> ;

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 1er juillet au 31 août ;

Vu la délibération n°2009/0399 du Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France du 8 avril 2009 relative au financement des abonnements Imagin'R ;

Vu la délibération n° CR 44-09 du 6 mai 2009 du Conseil régional sur le financement de la carte Imagine'R en 2009, 2010 et 2011 ;

ENTRE

-La Région d'Ile-de-France, désignée ci-après «la Région», et représentée par Monsieur Jean-Paul HUCHON, Président, en vertu de la délibération n° CP10-252 du 28 janvier 2010 de la Commission Permanente du Conseil Régional d'Ile-de-France relative à l'aide régionale en faveur des jeunes pour leur faciliter l'utilisation des transports en commun

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° 2009/0399 relative au financement des abonnements Imagine'R

d'autre part,

Par délibération n° CR 44-09 du 6 mai 2009, le Conseil régional a décidé de participer au financement de la carte Imagine'R en 2009, 2010 et 2011, pour un montant forfaitaire annuel de 50000000,00€ aux conditions économiques de janvier 2009, et a approuvé la convention fixant les conditions dans lesquelles la Région participe à un tel financement.

La participation de la Région au financement de ce titre pour les années 2009, 2010 et 2011 a alors été augmentée de 13,81 M€ par rapport au montant de 2008 qui s'élevait à hauteur de 36,19M€.

Une convention triennale de financement a été approuvée par décision n°09/0399 du Conseil du STIF du 8 avril 2009 et par la délibération susvisée du Conseil régional n°CR 44-09 du 6 mai 2009.

Compte-tenu de la mise en œuvre à mi-année de cette décision, il a été convenu entre le STIF et la Région, que l'année 2009 constituerait une année de transition dans le passage du montant de la subvention de 36,19 M€ à 50,00 M€ et que dans ce cadre, le montant de la subvention en 2009 serait fixé à 43,00 M€, sans que soit modifié le forfait annuel de référence de 50,00 M€ pour les années 2010 et 2011.

ARTICLE 1er :

L'article 2 «Contribution de la Région» de la convention approuvée par délibération du conseil régional n°CR 44-09 du 6 mai 2009 est rédigé comme suit:

«Pour l'année 2009, la subvention de la Région est fixée à un montant forfaitaire de 43000000 euros.

Pour les années 2010 et 2011, la subvention de la Région est égale à un forfait de référence actualisé en fonction des hausses tarifaires. Le forfait de référence est de 50.000.000 euros, aux conditions économiques de janvier 2009. Pour l'année N, la valeur actualisée de la subvention est calculée comme suit:

Valeur de la subvention pour l'année N

=

50 000 000 €

X

[1 + cumul des hausses tarifaires des abonnements Imagine'R advenues entre le 01/01/2009 et le 1er janvier de l'année N]»

ARTICLE 2 :

Les autres dispositions de la convention de financement approuvée par délibération du conseil régional n°CR 44-09 du 6 mai 2009 demeurent inchangées.

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

Le...

Le Président du Conseil Régional  
d'Ile-de-France,

Sophie MOUGARD

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n° 2010/0112**

**Séance du 17 Février 2010**

PREFECTURE DE LA REGION ILE DE FRANCE
18.02.10 000000
STIF

**FILEO**

**CONVENTION PARTENARIALE DANS LE CADRE DE LA CONCLUSION  
DE LA CONVENTION DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC POUR  
L'EXPLOITATION DU SERVICE DE TRANSPORT A LA DEMANDE DE  
LA PLATEFORME AEROPORTUAIRE DE PARIS-CHARLES DE GAULLE**

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 convention de Délégation de Service Public signée le 12 novembre 2009 entre les Courriers d'Île-de-France et le Syndicat des Transports d'Île-de-France ;
- VU** le rapport n°2010/0112 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 12 février 2010 ;

Après en avoir délibéré,

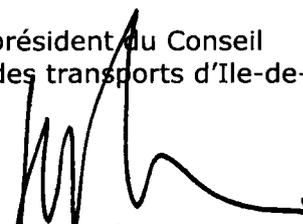
**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver la convention partenariale ainsi que ses annexes entre le Syndicat des Transports d'Ile de France, le Conseil général du Val d'Oise, Aéroports de Paris, la Communauté d'Agglomération Plaine de France, le Conseil général de Seine-et-Marne et Les Courriers de l'Ile-de-France.

**ARTICLE 2 :** d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention partenariale.

**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 DANS LE CADRE DE LA CONCLUSION DE LA  
CONVENTION DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC POUR L'EXPLOITATION  
DU SERVICE DE TRANSPORT A LA DEMANDE DE LA PLATEFORME  
AEROPORTUAIRE DE PARIS-CHARLES DE GAULLE  
SERVICE FILEO**

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 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 17 février 2009.

Ci-après dénommé le « STIF »,

**Et**

**AEROPORTS DE PARIS**, société anonyme au capital de 296 881 806 euros (deux cent quatre-vingt seize huit cent quatre-vingt un mille huit cent six euros), dont le siège social est situé au 291 boulevard Raspail – 75014 PARIS, immatriculée sous le numéro SIREN 552 016 628 au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris, représentée par Monsieur **Pierre GRAFF**, en sa qualité de Président Directeur Général dûment habilité aux fins des présentes par décision du Conseil d'Administration du 9 septembre 2005,

Ci après dénommé » ADP »,

**Le Département de Seine-et-Marne**, dont le siège est situé à l'Hôtel du Département - 77010 Melun Cedex, représentée par son Président **Vincent EBLE**, autorisé à signer la présente par délibération en date du [...]

Ci après dénommé » le CG 77 »,

**Le Département du Val-d'Oise**, dont le siège est situé à l'Hôtel du Département, 95032 Cergy-Pontoise Cedex, représentée par son Président **Didier ARNAL**, autorisé à signer la présente par délibération en date du [...]

Ci après dénommé « CG 95 »,

**La Communauté d'Agglomération Plaine de France**, représentée par son Président M. **François ASENSI**, autorisé à signer la présente par délibération du Conseil Communautaire en date du [...]

Ci après dénommée « La Communauté d'Agglomération Plaine de France »

Ensemble ci-après dénommées « les Partenaires »,

**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 **Claude FRASNAY**.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

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

## Préambule

Le service de transport à la demande de la plateforme aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle, dénommé service «FILEO» (anciennement Service Allobus) est un dispositif de transport très spécifique qui complète des services réguliers, pour desservir la plateforme aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle.

Ce service de transport est déclenché par réservation téléphonique auprès d'une centrale de mobilité, fonctionnant toute l'année 24 heures sur 24.

Ce service à la demande accompagne la dynamique particulière de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle pour proposer aux populations avoisinantes de la Seine-Saint-Denis, du Val-d'Oise et de Seine-et-Marne, dont une part importante n'est pas motorisée, un mode de transport à la fois souple et sûr, leur permettant d'accéder à des emplois aux horaires flexibles.

Les enquêtes effectuées auprès des voyageurs de ce service ont en effet montré que 54 % des voyageurs n'avaient pas le permis de conduire et que 70 % n'avaient pas de véhicule.

Cette desserte correspond à un besoin particulier de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle :

⇒ Un pôle d'emploi régional en plein développement : plus de 700 entreprises pour 85 000 emplois, qui se situe au 5<sup>ème</sup> rang aéroportuaire mondial avec près de 61 millions de passagers en 2008.

⇒ 80% de salariés travaillent en horaires décalés et plus de 40% des entreprises fonctionnent 7 jours sur 7.

C'est pour soutenir cette dynamique économique et sociale que ce service a été créé en avril 1998 par la signature d'une première convention entre la commune de Tremblay-en-France, le Conseil Général du Val-d'Oise, Aéroports de Paris, le STIF et Les Courriers de l'Île-de-France, d'une année renouvelable 5 fois.

En avril 2005, la décision a été prise de maintenir ce service, par le biais d'abord d'un avenant transitoire en 2006 puis, par la signature d'une nouvelle convention d'une durée de 3 ans prenant fin le 30 juin 2009.

Cette convention a fait l'objet d'un dernier avenant en juillet 2009 pour fixer son terme au 28 février 2010.

Depuis sa création en 1998, 4 lignes fonctionnent au bénéfice de 9 communes avoisinantes :

- « Tremblay » ;
- « Goussainville », le Thillay, Roissy-en-France ;
- « Sarcelles », Garges-lès-Gonesse, Arnouville-lès-Gonesse, Gonesse ;
- « Villiers le Bel ».

Plus récemment, le STIF en lien avec le Conseil Général de Seine et Marne a décidé en septembre 2008 le lancement de deux nouvelles lignes dont la convention a également fait l'objet d'un avenant pour fixer son terme au 28 février 2010 :

- « Othis-Dammartin-en-Goële », Longperrier, Villeneuve-sous-Dammartin, Le Mesnil-Amelot ;
- « Villeparisis », Mitry-Mory.

Le succès rencontré par cette opération sur les 4 lignes et les premiers retours des 2 autres lignes mis en œuvre début septembre 2008 démontrent la nécessité de pérenniser ce dispositif.

Dans un souci de meilleure gestion et de clarification de la qualification juridique du service, celui-ci a été assimilé à un service public de transport à la demande tel que défini à l'article 1<sup>er</sup> du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié.

L'exploitation d'un tel service nécessitant la mise en œuvre de compétences très spécifiques et devant être assurée par des professionnels qualifiés et expérimentés, le STIF a décidé d'en déléguer la gestion à une entreprise privée.

C'est dans ce cadre que le STIF a engagé et poursuivi une procédure de Délégation de Service Public (DSP) en application des Articles L 1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales.

La procédure a permis d'aboutir le 12 novembre 2009 à la signature d'une convention de DSP avec l'Entreprise « Les Courriers de l'Île-de-France (CIF)» pour la période du 1<sup>er</sup> mars 2010 au 31 décembre 2016.

Les Partenaires qui pour certains se sont investis depuis l'origine dans le fonctionnement de ce service entendent, dans le cadre des compétences reconnues au STIF, continuer à participer à l'amélioration et au développement de la desserte de la plateforme aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle.

Dans cet objectif et parallèlement à la conclusion de la convention de DSP avec l'Entreprise, les Partenaires déterminent le rôle que ces derniers entendent jouer dans le fonctionnement du service ainsi que les participations financières respectives.

Enfin, cette convention est étendue à l'Entreprise (Les CIF) afin de lui rendre opposable l'ensemble des dispositions de l'accord conclu entre le STIF et les Partenaires.

Les dispositions de la présente convention précisent celles de la convention de DSP et l'emportent sur cette dernière en cas de divergence pour les articles relatifs au comité de suivi et à la communication.

Ceci exposé, il est convenu entre les parties et arrêté ce qui suit.

## **1. Objet de la convention.**

La présente convention a pour objet de définir les conditions dans lesquelles les partenaires accompagnent l'exécution de la convention de Délégation de Service Public (DSP) pour l'exploitation du service de transport à la demande de la plateforme aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle conclue entre le STIF et l'Entreprise.

## **2. Durée de la convention.**

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 1<sup>er</sup> mars 2010 et le 31 décembre 2012.

Elle pourra être renouvelée par reconduction expresse pour la période comprise entre le 1<sup>er</sup> janvier 2013 et le 31 décembre 2016, terme de la convention de DSP conclue entre le STIF et l'Entreprise. Six (6) mois avant le terme de la présente convention, les Parties se réuniront afin d'engager les discussions permettant la conclusion d'un avenant de prorogation.

## **3. lignes entrant dans le champ d'application de la convention.**

L'ensemble des lignes composant le périmètre du service ci-dessous sont également référencées en annexe 3. Ladite annexe pourra être modifiée par courrier simple entre les parties, uniquement pour ce qui concerne les modifications mineures d'itinéraires n'emportant pas de bouleversement économique du contrat.

116-295-001 : Sarcelles - Roissy Pôle RER

116-931-002 : Tremblay - Roissy Pôle RER

116-295-003 : Goussainville - Roissy Pôle RER

116-295-004 : Villiers-le-Bel - Roissy Pôle RER

116-277-005 : Othis - Roissy Pôle RER – Villeparisis (exploitation diamétralisée des deux lignes Othis-Roissy Pôle RER et Villeparisis-Roissy Pôle RER).

## **4. Comité de suivi.**

### **4.1 Organisation et fonctionnement.**

Pour assurer le suivi et la bonne réalisation du service visé à l'Article 1 ci-dessus, les Parties à la présente convention se réunissent au sein d'un comité de suivi. Ce comité est également celui prévu dans la convention de DSP conclue entre le STIF et l'Entreprise.

Ce comité sera présidé par le STIF.

Instance de concertation, le comité aura notamment pour mission de suivre l'exécution de la présente convention et de la convention de DSP et de guider son éventuelle évolution.

L'ordre du jour du comité de suivi est établi par le STIF et comporte des questions posées par les parties.

Chaque partie à la présente convention peut abonder l'ordre du jour de chaque réunion du comité de suivi sous réserve d'en avertir le STIF quinze jours avant la session du comité.

L'Entreprise transmet aux Partenaires au moins trois semaines avant la réunion du Comité de suivi, les documents détaillés relatifs à l'exécution du service réalisé qui figurent dans le rapport annuel du délégataire transmis au STIF.

Au regard des informations confidentielles qui seront transmises, un engagement de confidentialité sera signé entre les Partenaires et l'Entreprise.

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 au moins trois semaines avant la date de la réunion du comité.

Les réunions donnent systématiquement lieu à l'établissement d'un compte rendu.

#### **4.2. Attributions**

- Le comité de suivi traite notamment de l'exécution du service réalisé par l'Entreprise et notamment du suivi de l'activité de la centrale de mobilité (appels, réservations..) ;
- de l'offre réalisée (courses déclenchées, par rapport aux courses théoriques), de la qualité de service (suivi des indicateurs dont la liste est précisée en Annexe 1), de l'usage des lignes, de la lutte contre la fraude, des incidents d'insécurité, des plaintes des usagers... ;
- des conditions de circulation, (fluidité du réseau, points noirs...) ;
- Des projets d'évolution de l'offre ;
- De la Politique Commune de Communication ;
- et de tout autre sujet à la demande d'une des Parties.

### **5. Association des Partenaires au fonctionnement du service de TAD.**

#### **5.1 Suivi du réseau**

Pour garantir un suivi efficace du réseau, l'Entreprise transmet, chaque année, aux partenaires les documents remis au STIF dans le cadre de son rapport annuel.

#### **5.2 Suivi de la qualité de service et de l'information des voyageurs**

Les Partenaires peuvent contrôler à tout moment la réalisation par l'Entreprise des missions qui lui sont confiées en vertu de la convention de DSP.

Ainsi, les Partenaires peuvent, à tout moment et à leurs frais, faire effectuer par des agents ou experts dûment mandatés des contrôles, qu'elles jugent utiles en vue de s'assurer de la bonne exécution des services. Ce suivi est réalisé selon le système de qualité de service du STIF dans le cadre de la convention de DSP.

Les Partenaires alerteront le STIF en cas de manquements répétés ou de dégradation de la qualité de service. Réciproquement, le STIF avertira les Partenaires des résultats d'enquêtes ou de contrôles qu'il effectuera ou fera effectuer sur le réseau, objet de la présente convention.

### **5.3 Relations avec les voyageurs.**

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 réclamation dans un délai maximum de 20 jours suivant la date de réception.

Elle transmet à chaque Partenaire une copie des réclamations relative au territoire de ce dernier par le moyen le plus approprié (courrier, courrier électronique, fax...) ainsi qu'une synthèse annuelle qui sera examinée lors du comité de suivi.

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.

### **5.4 Comité local des transports**

Un comité local des transports est institué.

Il vise à développer les échanges d'informations et la communication entre le STIF, les Partenaires, l'Entreprise, les collectivités et les usagers. Il s'agit de présenter les informations sur l'exécution du service aux acteurs représentatifs de la vie locale, selon la volonté de concertation du STIF et des Partenaires.

Ce comité est réuni chaque année. Il peut comprendre outre les représentants du STIF, des Partenaires et de l'Entreprise, d'autres collectivités, des associations d'usagers des transports, des associations diverses, des conseils de quartiers, des entreprises de la plateforme aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle...

La composition du Comité local des transports est arrêtée conjointement par le STIF et les Partenaires et présentée préalablement à l'Entreprise. L'ordre du jour des thèmes présentés est défini entre le STIF et les Partenaires.

L'Entreprise sera invitée à y présenter un rapport synthétique du fonctionnement annuel du réseau.

### **5.5 Fluidité du réseau**

Les Partenaires s'engagent à étudier les améliorations, formulées par l'Entreprise, relatives aux conditions de circulation des bus sur les voies dont elles sont gestionnaires. Dans ce cadre l'Entreprise prendra en compte la sécurité des autres usagers de la voirie.

Les Partenaires s'engagent à favoriser l'harmonisation des politiques de circulation et de stationnement sur leurs territoires, pour maintenir et améliorer la vitesse commerciale des véhicules et assurer la sécurité des usagers de la voirie.

Elles proposeront 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
- les ralentisseurs adaptés
- les aménagements de carrefour
- ...

## **5.6 Etudes / Rôle d'expertise locale.**

Compte tenu de leur connaissance du fonctionnement et des besoins en matière de déplacements sur leurs territoires, les Partenaires peuvent prendre en charge selon les procédures qui leurs sont propres la réalisation d'études.

Ces études permettent d'alimenter les réflexions sur la vie du service et de servir de support aux discussions entre les Parties sur le service, les évolutions de ce dernier ou créations d'offres nouvelles.

Le STIF s'engage parallèlement à transmettre aux Partenaires toute information relative au service permettant aux Partenaires 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 territoire des Partenaires.

## **6. Gestion des bagages.**

Le service de Transport à la demande FILEO est un système permettant de faciliter les déplacements domicile-travail de la plateforme aéroportuaire Paris- Charles de Gaulle.

Toutefois, certaines réservations peuvent concerner des personnes se rendant aux terminaux et donc munis de bagages. Lors de la réservation, les opérateurs de l'Entreprise doivent mentionner dans ce cas, que les bagages ne peuvent être pris qu'en fonction de places disponibles et que le cas échéant, même en cas de réservation, un usager peut se voir refuser de monter dans le véhicule, dans le cas de bagage encombrant.

## **7. 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...).

### **7.1 Principes généraux**

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 Partenaires.

Les Partenaires et l'Entreprise peuvent proposer, 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. Ils s'engagent à communiquer au STIF ces éléments régulièrement au moins une fois par an par écrit ou à l'occasion d'une réunion du comité de suivi. Ils s'engagent pour les actions à venir, à les faire valider par le STIF en amont dans un délai raisonnable de consultation et de réflexion pour d'éventuelles modifications. Après validation, ils s'engagent à adresser au STIF de façon systématique chaque support dans leur version définitive.

Les actions de communication, l'habillage des véhicules affectés au service, la charte graphique du mobilier urbain tendent à valoriser tant l'image du STIF que celles des Partenaires et de l'Entreprise.

L'Entreprise et les Partenaires 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.

Les Partenaires créeront un lien entre leur site internet et celui de l'Entreprise. Réciproquement sur le site de l'Entreprise un lien vers le site des Partenaires sera activé.

L'Entreprise s'engage à mettre à jour sans délai l'information destinée aux voyageurs dans les bus, dans les abris et sur le site internet du service.

## **7.2 L'habillage extérieur 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.

L'habillage des véhicules, avec une livrée fournie par le STIF qui reprend sa charte graphique accompagnée de l'identification du réseau, est défini en Annexe 2.

Le nom des Partenaires figurera sur les véhicules à l'emplacement et selon le descriptif défini dans l'Annexe 2.

## **7.3 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-figurative, c'est le cas de la marque Filéo. Pour toute autorisation d'utilisation des marques actuelles du STIF, les partenaires doivent impérativement prendre contact 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, d'un service de transport ou d'un service de transport décidé par le STIF seront déposées par les services du STIF auprès de l'INPI en son seul nom.

## **8. Engagements financiers des Parties.**

### **8.1.Principes généraux**

La convention de DSP est constituée d'un service de référence arrêté entre le STIF et l'Entreprise qui est décrit en Annexe 3 à la présente convention.

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

(HT k€ constants 2009)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	5 037	5 962	5 962	5 962	5 962	5 962	5 962

Compte tenu de l'objectif de trafic et des recettes annexes prévus dans le contrat de DSP le STIF et les Partenaires verseront annuellement :

(HT k€ constants 2009)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contributions financières	4 623	5 452	5 390	5 355	5 320	5 291	5 264

La répartition de la prise en charge financière du service de référence entre le STIF et les Partenaires figurent ci-dessous.

### **8.2 Engagements financiers du STIF**

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 9.1 ci-dessus, le STIF versera à l'Entreprise, hors recettes annexes directement perçues par l'entreprise une contribution financière annuelle fixée à :

(HT k€ constants 2009)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contributions financières	3 867	4 545	4 483	4 448	4 413	4 384	4 357

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

### **8.3. Engagements financiers des Partenaires**

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 9.1 ci-dessus, les Partenaires verseront à l'Entreprise une participation financière forfaitaire annuelle totale d'un montant de 906 998 € HT qui se décompose :

- 288 529 € HT pour ADP (304 399 € TTC);
- 238 124 € HT pour le CG 95 (251 221 € TTC);
- 239 148 € HT pour le CG 77 (252 301 € TTC);
- 141 197 € HT pour la Communauté d'Agglomération Plaine de France (148 963 € TTC);

Le montant des participations ci-dessus est calculé en euros 2009. En année pleine, ces participations sont payables par acomptes versés à l'Entreprise en Avril (40 %), septembre (40 %) et le solde (20 %) en décembre, sur facture.

Les participations seront indexées chaque année au 1<sup>er</sup> janvier selon la formule prévue à l'Annexe 4 de la présente convention.

Pour 2010, le montant des participations est calculé selon la règle du prorata temporis et s'établit comme suit :

- 240 441 € HT pour ADP ;
- 198 437 € HT pour le CG 95 ;
- 199 290 € HT pour le CG 77 ;
- 117 664 € HT pour la Communauté d'Agglomération Plaine de France.

### **9. Intégration de nouveaux partenaires.**

Les Parties se réservent le droit d'intégrer par voie d'avenant à la présente convention de nouveaux Partenaires.

Il appartiendra notamment au CG 77 d'engager des discussions avec les communes desservies par le service dans le Département de Seine et Marne pour obtenir l'intégration éventuelle de ces dernières à la présente convention et ainsi permettre le remboursement d'une partie de la participation que le CG 77 acquitte dans le cadre de la présente convention à compter de la date de prise d'effet de l'avenant intégrant ces Partenaires.

## **10. 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.

En cas de résiliation, les Partenaires verseront leur participation au prorata temporis et pourront, le cas échéant, exiger de l'Entreprise, la restitution des sommes non dues.

En aucun cas, la résiliation ne peut entraîner le versement d'une d'indemnité par les Partenaires à l'Entreprise.

Le retrait de l'un ou de tous les partenaires peut conduire le STIF à procéder dans la convention de DSP à un ajustement à la baisse du service de référence.

## **11. 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 de DSP.

Pour apprécier l'impact de ces événements, les parties s'appuient sur toutes données économiques et financières utiles et disponibles.

## **12. 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 un expert dans les 10 jours qui suivent la réception du courrier
3. Les experts remettent leurs conclusions aux parties sous 10 jours,
4. La consultation des experts 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.

### **13. Liste des annexes**

1. Annexe 1 : Indicateurs de qualité de service de la DSP
2. Annexe 2 : Charte d’habillage (livrée, logos)
3. Annexe 3 : Service de référence
4. Annexe 4 : Formule d’indexation

Fait à \_\_\_\_\_  
Le \_\_\_\_\_

En six exemplaires,

Le STIF

Le Département de Seine et Marne

**Sophie MOUGARD**

**Vincent EBLE**

Le Département du Val-d’oise

Aéroports de Paris

**Didier ARNAL**

**Pierre GRAFF**

La Communauté d’Agglomération  
Plaine de France

l’Entreprise

**François ASENSI**

**Claude FRASNAY**

## ANNEXE 1 : LISTE DES INDICATEURS

Indicateur 1- Ponctualité

Indicateur 2 : Information théorique aux points d'arrêt  
(y compris information en cas de situation perturbée prévue)

Indicateur 3- Information théorique à bord du véhicule  
(y compris information en cas de situation perturbée prévue)

Indicateur 4 – Information auprès de la centrale de mobilité

Indicateur 5- Taux de disponibilité des valideurs, commandes d'arrêts, boutons de porte, palettes

Indicateur 6- netteté/propreté intérieurs et extérieurs des véhicules

Indicateur 7- Attitude du conducteur

Indicateur 8- Confort de conduite

Indicateur 9- Réponse aux réclamations

Indicateur 10 – Disponibilité de la centrale de mobilité

Indicateur 11 – Accueil téléphonique

Indicateur 12- Taux de contrôle



# Charte identitaire des véhicules Filéo

**Préalable à l'application de l'identité Filéo : cette charte s'applique sur les véhicules porteurs de l'identité STIF (couleur vif-argent, symbolique réseau et bloc marque STIF).**

Voir charte identitaire des bus et cars non Mobilien circulant en Île-de-France.

Cette charte a pour objectif de créer une véritable image à identité propre. Elle définit des règles simples qui s'appliquent sur tous les véhicules Filéo.

**2 éléments graphiques majeurs** permettent d'identifier le service sur les 2 faces latérales : il s'agit du mot **Filéo** issu du logo et de **4 ovales informatifs**.

N.B. Les indications réglementaires (de type sticker sur l'accessibilité...) continuent à s'appliquer.

**Tous les projets d'adaptation devront être soumis au STIF, le plus en amont possible avant leur mise en œuvre. Ce délai ne saurait être inférieur à 8 semaines.**



Direction de la communication  
41 rue de Chateaudun - 75009 Paris  
Tél. 01 47 53 28 00



Tous les éléments techniques de la charte identitaire sont disponibles auprès de l'agence Quinte&sens  
Chef de Projet : Ludivine Guilloir  
Tél. 01 55 78 80 80  
Mail : l.guilloir@quintesens.com

## Éléments graphiques - Faces latérales

### La livrée Filéo est constituée de :

• 2 aplats de couleur : jaune Pantone 123c (m28-j89) et bleu Pantone 295c (c100-m56-n30).  
Ces 2 aplats respectent les proportions définies sur l'illustration ci-dessous.

• Un ensemble comportant le mot Filéo issu du logo entouré de 4 ovales entourés de 4 ovales informatifs, vient se positionner sur les aplats ; il est centré horizontalement de chaque côté du véhicule.

La forme des 4 ovales reproduit celle utilisée dans le logo et respecte ces proportions :

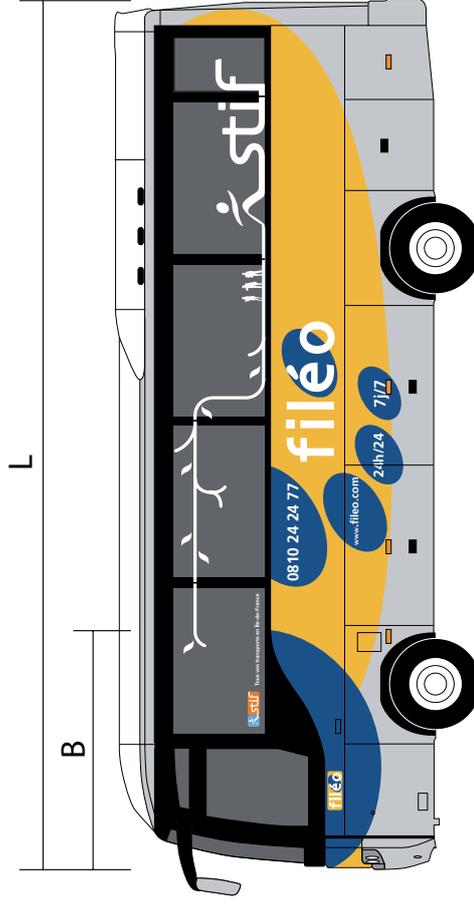
n° de tél. : 180%    [www.fileo.com](http://www.fileo.com) : 115%    24h/24 : 86%    7 j/7 : 78%

Ils sont positionnés par ordre de taille croissante dans le sens horaire en démarquant sous le logo entre le «l» et le «é» du logo.

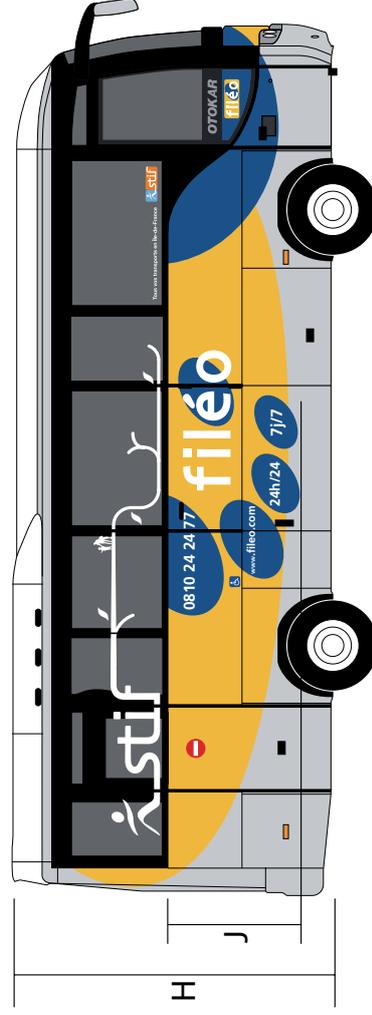
• Le logo Filéo présent à l'avant du véhicule dans la bulle bleue.

• Typographie utilisée : Frutiger bold en blanc sur fond bleu.

### Exemple : Fast Concept Car Navigo 185 SH



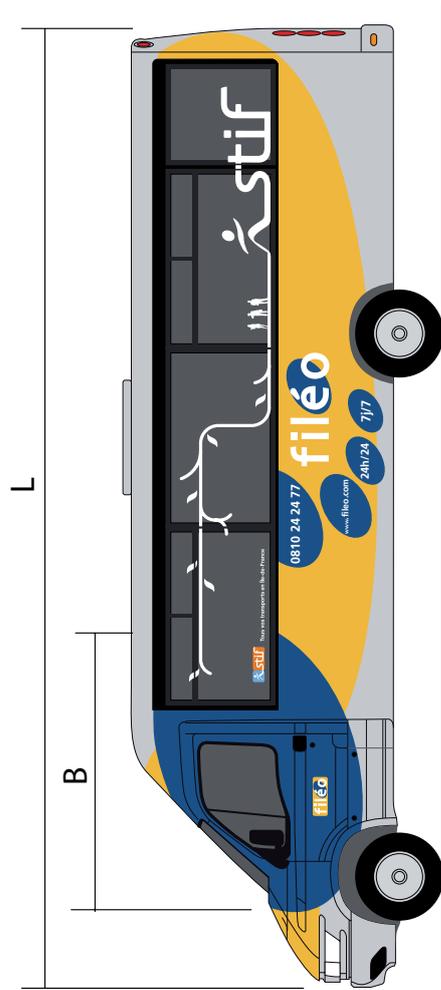
B : largeur de l'ovale de fond bleu = 2/7 L



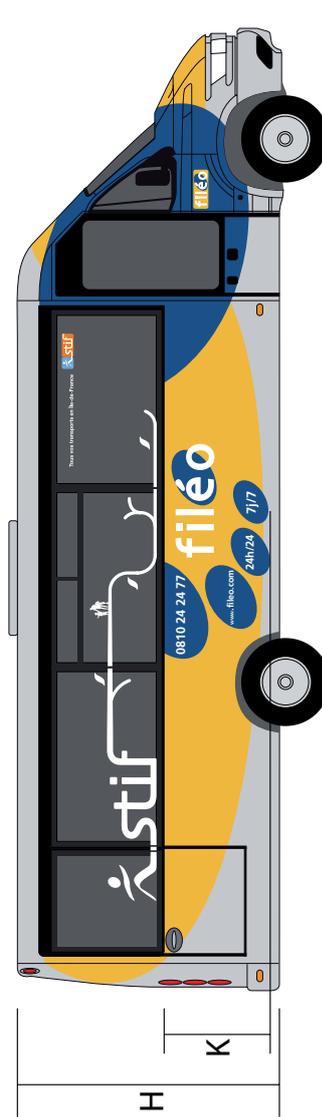
J : hauteur de l'identité Filéo = 2/5 H

## Éléments graphiques - Faces latérales (suite)

### Exemple : Iveco Daily Aptineo Vehixel - 8,5 m



B : largeur de l'ovale de fond bleu =  $\frac{2}{7} L$

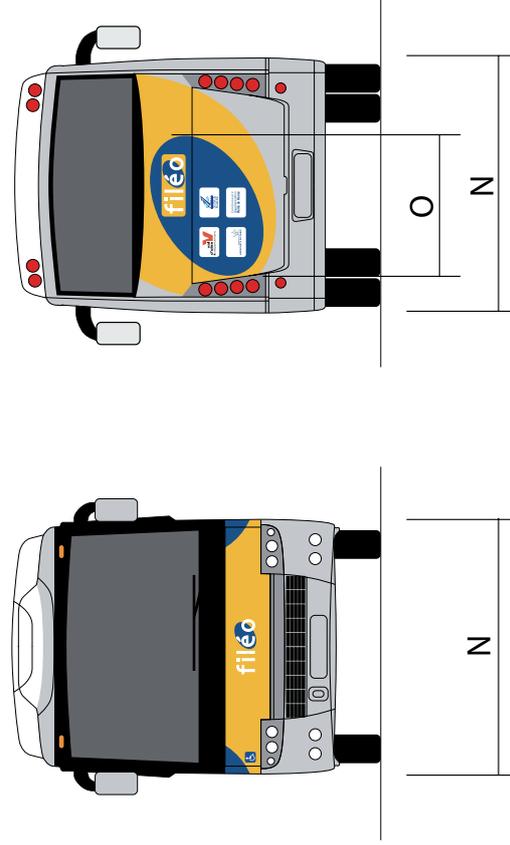


K : hauteur de l'identité Filéo =  $\frac{4}{10} H$

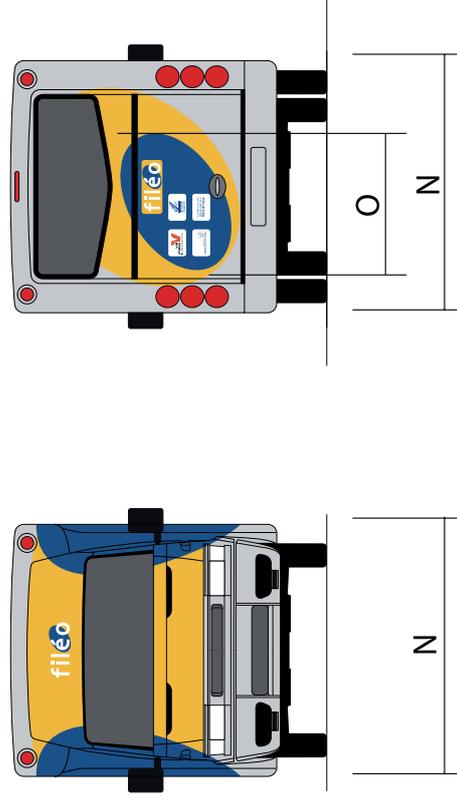
## Éléments graphiques - Faces avant et arrière

- **Sur la face avant**, le logo Filéo est centré sur fond jaune en respectant les proportions ci-dessous. Les ovales bleus des faces latérales débordent sur la face avant de  $\frac{1}{8} N$  chacun, pour rappeler le code couleur Filéo.
- **Au dos des véhicules**, dans l'ovale bleu, les 4 logos des financeurs figurent en alignement gauche. La largeur «O» de l'ovale est équivalente à  $\frac{1}{2} N$ .  
Le logo Filéo est présent dans la partie supérieure de l'ovale dans les mêmes proportions que sur la face avant :  $\frac{1}{4} N$ .

### Exemple : Fast Concept Car Navigo 185 SH

Logo Filéo =  $\frac{1}{4} N$ O : largeur de l'ovale "financeurs" <  $\frac{1}{2} N$ 

### Exemple : Iveco Daily Aptineo Vehixel - 8,5 m

Logo Filéo =  $\frac{1}{4} N$ O : largeur de l'ovale "financeurs" <  $\frac{1}{2} N$

## Navigo, vue 3/4 avant - Côté passagers



## Navigo, vue 3/4 arrière - Côté conducteur

Février 2010





## Annexe - Liste de fournisseurs - Fabrication et pose d'adhésif (à titre indicatif)

### **Graphibus**

Contact : Jacques Hugon  
Adresse : 10 rue Robert Moiron - 95190 Goussainville  
Tél. : 01 30 11 17 65 - 06 20 71 75 49  
Mail : paris@graphibus.fr

### **SIP world**

Contact : Mathieu Lepercq  
Adresse : ZAC de Rosarge - Les Echets - 01700 Miribel  
Tél. : 04 72 26 20 00 - 06 86 67 14 62  
Mail : mlepercq@sipworld.fr

### **Alpha'dhesif**

Contact : Stéphane Rouyer  
Adresse : 72A avenue du château Thierry - 02400 Brasles  
Tél. : 03 23 83 28 70 - 06 33 15 29 88  
Mail : s.rouyer@alphadhesisif.fr

### **EMV communication**

Contact : Eric Kaliciak  
Adresse : 6-8 rue de la Closerie - ZAC Clos aux Pois - Lisses - 91048 Evry cedex  
Tél. : 01 60 75 63 63 - 06 07 87 13 79  
Mail : eric@emv-communication.fr

### **Megamark**

Contact : Christophe Villiers  
Adresse : 8 impasse du Progrès - 93100 Montreuil  
Tél. : 01 41 58 69 04 - 06 15 31 82 30  
Mail : c.villiers@megamark.fr

Liste non exhaustive

**ANNEXE 3 : SERVICE DE REFERENCE - TABLEAU DU NOMBRES DE COURSES PAR TYPE DE JOUR ET PAR LIGNE**

	<b>Nombre de courses en situation normale dans les deux sens confondus</b>
<b>Ligne Tremblay</b> 116-931-002	<b>53</b> courses pour un jour de semaine (L au V) <b>58</b> courses le samedi <b>66</b> courses le dimanche
<b>Ligne Othis</b> 116-277-005	<b>11</b> courses pour un jour de semaine (L au V) <b>16</b> courses le samedi <b>19</b> courses le dimanche
<b>Ligne Villeparisis</b> 116-277-005	<b>41</b> courses pour un jour de semaine (L au V) <b>37</b> courses le samedi <b>63</b> courses le dimanche
<b>Ligne Sarcelles</b> 116-295-001	<b>22</b> courses pour un jour de semaine (L au V) <b>28</b> courses le samedi <b>86</b> courses le dimanche
<b>Ligne Villiers-le-Bel</b> 116-295-004	<b>80</b> courses pour un jour de semaine (L au V) <b>66</b> courses le samedi <b>66</b> courses le dimanche
<b>Ligne Goussainville</b> 116-295-003	<b>36</b> courses pour un jour de semaine (L au V) <b>78</b> courses le samedi <b>78</b> courses le dimanche

## ANNEXE 4 : MODALITES D'INDEXATION DE C1 ET DE L'ACTUALISATION EN FONCTION DES HAUSSES TARIFAIRES

### INDEXATION DE C1

La contribution C1 est indexée chaque année par application de la formule suivante :

avec  $C1_n = C1_{n_0} * K_n$ ; avec

$$K_n = \left( 0,507 \frac{S_n}{S_0} + 0,083 \frac{C_n}{C_0} + 0,41 \frac{IPS_n}{IPS_0} \right)$$

$C1_{n_0}$  = forfait contractuel C1 exprimé en euros 2009 pour l'année n, correspondant aux montants indiqués à l'article 36.

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](http://www.indices.insee.fr) ; identifiant : - 1567433) ;

C : indice mensuel Gazole ([www.indices.insee.fr](http://www.indices.insee.fr) ; identifiant : 0641310) ;

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

Pour chaque indice I,  $I_n$  est la moyenne arithmétique sur 12 mois d'octobre n-1 à septembre n ou 4 trimestres de juillet n-1 à juin n. Les valeurs de référence sont celles calculées selon la méthode exprimée ci-avant, avec n = 2009.

### Actualisation en fonction des hausses tarifaires

L'objectif de recettes voyageurs et les recettes voyageurs actualisés en fonction des hausses tarifaires sont calculés en prenant

- pour les prix des tickets le tarif en cours au 1<sup>er</sup> janvier de l'année n ;
- pour  $PV_{CO}$ ,  $PS_{CO}$ ,  $PV_{FST}$  et  $PS_{FST}$ , leur valeur en 2009 actualisée en fonction des taux de hausse globale des abonnements Orange et Intégrale intervenues jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier de l'année n ;
- pour  $PV_{IMR}$ ,  $PS_{IMR}$  leur valeur en 2009 actualisée en fonction des taux de hausse globale des abonnements Imagine'R intervenues jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier de l'année n.

# La ligne de transport à la demande pour Goussainville vers le pôle d'emplois Roissy CDG



# La ligne de transport à la demande pour Othis - Villeparisis vers le pôle d'emplois Roissy CDG



**ROISSYPOLE** (RER B)

**Filéo** OTHIS  
Beaupré

**Filéo** MITRY-CLAYE (RER B)

**Filéo** MARCHÉ



## La ligne de transport à la demande pour Sarcelles vers le pôle d'emplois Roissy CDG



# La ligne de transport à la demande pour Tremblay vers le pôle d'emplois Roissy CDG

## Aéroport Charles de Gaulle



réalisation : Études et Cartographie  
du Septembre 2009

