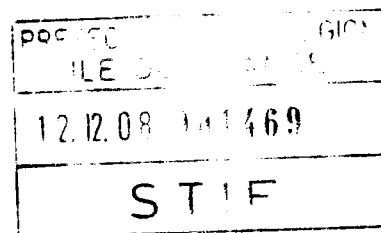


Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n° 2008/0928**

**Séance du 10 décembre 2008**



**DELEGATION DE COMPETENCE  
A LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DU VAL D'ESSONNE  
POUR L'ORGANISATION D'UNE DESSERTE DE NIVEAU LOCAL**

-----

**SERVICE DE TRANSPORT A LA DEMANDE**

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

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n° 2007/0048 du 14 février 2007 relative aux dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du Conseil Communautaire de la CCVE n°4-1 du 25/09/2007 ;
- VU** le rapport n° 2008/0928 ;
- VU** les avis de la commission économique et tarifaire du 5 décembre 2008 et de la commission de l'offre de transport du 4 décembre 2008 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1<sup>er</sup>** : La Communauté de Communes du Val d'Essonne reçoit délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile-de-France pour l'organisation et la mise en place d'une desserte de niveau local, de type service de transport à la demande, telle que décrite à l'article 2.

**ARTICLE 2** : Le service de transport à la demande porte sur la desserte de 80 points d'arrêt répartis sur tout le territoire communautaire en complément du réseau régulier qui ne fonctionne qu'aux heures de pointe de la journée. Il propose également la desserte de 17 points d'arrêt pour des pôles générateurs situés hors du territoire communautaire. Le service fonctionnera tous les jours de la semaine de 9h à 16h30 sauf le dimanche. Il sera prolongé le samedi jusqu'à 18h. Les usagers réserveront leur déplacement par téléphone.

**ARTICLE 3** : La convention de délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile-de-France à la Communauté de Communes du Val d'Essonne pour l'organisation et la mise en place de la desserte de niveau local telle que définie à l'article 2 de la présente délibération, est approuvée.

**ARTICLE 4 :** La participation du STIF au financement de cette desserte de niveau local est de 11 400 € en année pleine (valeur 2008) ; elle est revalorisée chaque année en fonction de la hausse du barème harmonisé.

**ARTICLE 5 :** La directrice générale est autorisée à signer la convention visée à l'article 3 de la présente délibération.

**ARTICLE 6 :** La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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



Jean-Paul HUCHON

# Convention de délégation de compétence en matière de services de transport à la demande

## ENTRE :

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 9-11 avenue de Villars à Paris (7<sup>ème</sup>), (n°SIRET 287 500 078 00012), représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n° \_\_\_\_\_ du 10 décembre 2008, ci-après désigné le « STIF »,

## D'UNE PART,

## ET

- La Communauté de Communes du Val d'Essonne, ayant son siège au 8, rue de la Poste à Mennecy 91540, et représenté par Monsieur Patrick Imbert, en vertu de la délibération n° 4-1 du 25/09/2007, ci-après désigné « l'autorité organisatrice de proximité » ou « l'AOP »,

## D'AUTRE PART

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, notamment son article 16,
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2007/0048 du 14 février 2007 sur les dessertes de niveau local,
- VU** la délibération du Conseil Communautaire n°4-1 du 25/09/2007 ;

## PREAMBULE

La présente convention s'inscrit dans le cadre de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France, modifiée par la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.

Dans ce cadre les parties à la présente convention entendent organiser la délégation de compétence permise entre le STIF et l'Autorité Organisatrice de Proximité (AOP) par l'article 1<sup>er</sup> de l'ordonnance modifiée du 7 janvier 1959 et par le décret du 10 juin 2005.

En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Ile-de-France, le STIF peut organiser des services de transports à la demande.

Conformément à l'article 1<sup>er</sup>-II, alinéa 6, de l'ordonnance précitée, le STIF peut, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, déléguer tout ou partie de

ses attributions, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités locales ou à leurs groupements, autorités organisatrices de proximité, dans le cadre d'une convention.

Cette délégation de compétence s'inscrit dans une volonté d'améliorer l'offre de transport et de mieux répondre aux attentes des usagers.

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

## **Titre I - DISPOSITIONS GENERALES**

### **Article 1- Objet**

La présente convention a pour objet de définir les compétences déléguées par le STIF à l'AOP en matière de transport à la demande, ainsi que les modalités juridiques et financières de cette délégation de compétence.

La délégation de compétence porte sur les services dont la liste figure à l'article 5.1. Elle n'emporte pas délégation de compétence sur l'ensemble du territoire de l'AOP. En cas de nouveaux services à créer, le périmètre de la présente délégation pourra être élargi par avenant.

Le STIF délègue à l'AOP les compétences définies à l'article 5.2. Ces compétences sont principalement de définir le contenu du service, d'en organiser la mise en œuvre et d'en désigner l'exploitant. Il est rappelé que compte tenu de la compétence générale du STIF qui demeure dans tous les cas Autorité Organisatrice des Transports de premier rang, la présente convention de délégation n'emporte pas transfert complet de compétences au bénéfice de l'AOP. Le STIF demeure notamment autorité coordinatrice de l'offre de transport et responsable de la politique tarifaire et des politiques intermodales. En outre, la présente convention, d'une durée limitée, est réversible : à son terme, ou en cas de résiliation prévue à l'article 17, le STIF reprend la responsabilité de l'ensemble des compétences déléguées.

### **Article 2- Durée**

La présente convention est conclue pour une durée de 3 ans à compter de sa date de notification par le STIF.

### **Article 3- Principes généraux**

#### **Article 3.1- Principe d'exclusivité de l'AOP**

Dans les limites fixées à la présente convention, et sauf dispositions législatives et réglementaires contraires, les compétences déléguées sont, pendant la durée de la présente convention, exclusivement exercées par l'AOP.

#### **Article 3.2- Principe de coopération et de transparence**

Les parties mettent tout en œuvre pour assurer une coopération et une transparence permanente dans l'exécution de la présente convention.

L'AOP informe régulièrement le STIF des conditions d'exercice des compétences déléguées et le cas échéant des problèmes rencontrés à cette occasion. Elle produit chaque année avant le 1<sup>er</sup> avril au STIF un rapport d'exercice des compétences déléguées conformément aux dispositions de l'article 10.

#### **Article 4- Droits et obligations du STIF**

Le STIF, en tant qu'autorité organisatrice, est garant de la politique Régionale des transports et en assure la cohérence.

- Il définit la politique tarifaire, décide la création des titres de transport et fixe les tarifs.
- Il définit les conditions générales d'exploitation et des règles minimales en matière de qualité de service. Ces obligations trouvent leur traduction dans le cahier des charges relatif à l'exploitation de services de transport à la demande figurant en Annexe I de la présente convention.
- Il contrôle ponctuellement les conditions d'exploitation des services.
- Il coordonne la modernisation du système de transport collectif francilien et garantit le caractère intermodal des systèmes.
- Il définit, assure ou fait assurer l'information multimodale.
- Il définit les principes de mise en œuvre de la loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux.
- Il définit et met en œuvre sa politique de communication.
- En contrepartie des compétences déléguées, le STIF :
  - participe au financement des services en fonction de critères d'éligibilité aux financements et de modalités définis au Titre II de la présente convention,
  - contrôle l'exécution de la présente convention ; en particulier évalue avec l'AOP ses conditions de mise en œuvre ainsi que les conditions d'exécution des conventions passées avec le ou les exploitants de transport,
  - étudie toute demande de modifications de la présente convention permettant notamment un meilleur exercice de la compétence déléguée,
  - propose des solutions en cas de différends avec les exploitants.

#### **Article 5- Droits et obligations de l'AOP**

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

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

- Desserte de l'ensemble du territoire de la Communauté de Communes du Val d'Essonne, soit 17 communes (Auvernaux, Ballancourt sur Essonne, Baulne, Cerny, Champcueil, Chevannes, Echarcon, La Ferté Alais, Fontenay le Vicomte, Itteville, Leudeville, Mennecey, Nainville les Roches, Ormoy, Saint Vrain, Vert le Grand, Vert le Petit),
- Desserte de pôles générateurs prédéfinis sur des communes extérieures au territoire de la Communauté de Communes du Val d'Essonne : Corbeil-Essonnes, Evry,

Brétigny-sur-Orge, Arpajon, Marolles-en-Hurepoix, Lardy, Saint-Fargeau Ponthierry, Soisy-sur-Ecole et Courcouronnes.

### **Article 5.2- Compétences déléguées**

L'AOP s'engage à assurer les compétences définies ci-dessous qui lui sont déléguées par le STIF :

- L'exploitation des services, soit directement en régie, soit par une entreprise ou une association ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'AOP après mise en concurrence, selon les modalités fixées à l'article 5.3 et à l'Annexe I,
- Le financement des services, avec le concours du STIF,
- Le suivi et le contrôle de l'exécution des services en particulier dans le respect du cahier des charges annexé à la présente convention,
- L'examen des mesures d'amélioration possibles du service rendu en matière de création, modification ou de suppression d'offre de transport, ou de qualité de service selon les modalités fixées à l'Annexe I,
- Le respect par les entreprises de transport des règles de sécurité applicables aux systèmes qu'elles exploitent,
- Mettre en œuvre l'adaptation des systèmes de validation télébilletiques aux évolutions des spécifications régionales.

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

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

### **Article 5.3- Désignation de l'exploitant**

Pour l'exploitation des services pour lesquels elle a reçu délégation de compétence par la présente convention, l'AOP décide :

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

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

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

## **Titre II - TARIFICATION ET FINANCEMENT DU SERVICE**

### **Article 6- Tarification applicable**

Les services visés à l'article 5.1. sont accessibles avec les produits tarifaires de la tarification francilienne suivants :

- Le forfait Carte Orange (semaine ou mois)
- Le forfait Intégrale (annuel)
- Imagin'R
- Le forfait Gratuité Transport
- Le forfait Solidarité transport
- Carte Rubis
- Le forfait carte circulation police
- Le ticket t+
- Le ticket d'accès à bord.

Le STIF décide des évolutions de cette tarification.

Les seules recettes tarifaires perçues par l'AOP ou l'exploitant désigné sont celles issues de la vente de tickets d'accès à bord.

La sécurité et l'interopérabilité du système télébillettique d'Ile-de-France, appelé « système NAVIGO », sont organisées dans une charte appelée « Charte du système télébillettique NAVIGO ».

L'AOP adhère à la charte du système télébillettique NAVIGO, jointe en Annexe II de la présente convention, et s'engage à la respecter. L'AOP mandate le STIF pour se faire représenter au sein des comités mentionnés dans la charte. Elle s'engage en outre, à faire respecter la dite charte par toute personne, physique ou morale, qu'elle autorise à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du système NAVIGO, en intégrant des dispositions en ce sens dans les contrats qu'elle passe avec ces personnes.

En cas de modification tarifaire décidée par le STIF, l'AOP est informée des spécifications détaillées retenues pour les titres créés ou modifiés. L'AOP et son exploitant doivent prendre en compte ces évolutions et réaliser les évolutions techniques nécessaires en respectant le planning établi par le STIF pour la mise en œuvre du titre de transport créé ou modifié.

### **Article 7- Financement par l'AOP**

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

### **Article 8- Participation du STIF au financement du service**

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

Conformément aux modalités prévues à l'article 2 de ladite délibération, la participation du STIF au financement du service de transport à la demande de la Communauté de Communes Val d'Essonne est fixée à : 11.400 € (valeur 2008 TTC)

La participation financière du STIF sera revalorisée chaque année en fonction de la hausse du barème harmonisé.

Le financement du STIF pourra être modifié par voie d'avenant, en particulier dans le cas de modification substantielle du service.

### **Article 9- Modalités de règlement de la participation du STIF**

La participation du STIF au titre de l'article 8 est facturée par l'AOP à la fin de chaque trimestre. La facture est présentée par l'AOP au plus tard 45 jours après la fin de chaque trimestre.

Domiciliation bancaire :

Banque de France EVRY  
Code Banque : 3001  
Code Guichet : 00312  
Numéro de compte : D 918000000  
Clé RIB : 22  
Titulaire : 091019 TRES Mennecy

## **Titre III - INFORMATION ET CONTROLE**

### **Article 10- Suivi financier et rapport d'exercice des compétences déléguées**

Le suivi financier a pour objet de contrôler l'évolution de la dépense de transport dans une approche globale du coût des services de transport collectif en Ile-de-France et dans l'éventualité d'un retour au STIF des compétences transférées au terme de la convention.

L'AOP établit annuellement le rapport d'exercice des compétences déléguées comportant au minimum les éléments suivants :

- Analyse détaillée de l'usage du service : résultats de validation des titres de transport pour les véhicules équipés de télébilletique, données statistiques alternatives sur la fréquentation, nombre moyen, médian, maximum et minimum de voyageurs par course,
- Evolution de l'offre de transport en nombre de services, kilomètres commerciaux parcourus, nombre de véhicules et de conducteurs en équivalent temps plein,
- Compte(s) financier(s) de l'exécution des services confiés au(x) transporteur(s) comportant en produits, les contributions de l'AOP, les autres contributions publiques (RIF, STIF, CG, autre collectivité...), les autres produits d'exploitation, financiers ou exceptionnels ; en charges, les charges d'exploitation des services ; et plus généralement tout autre produit ou charge rattachable à l'exécution du service,

- Conditions d'exercice des compétences déléguées et difficultés éventuelles rencontrées dans l'exercice de ces compétences.

Le rapport d'exercice des compétences déléguées est présenté chaque année aux services du STIF. Seront annexés à ce document le ou les rapports d'activité élaborés par le ou les exploitants.

#### **Article 11- Contrôle**

Le STIF se réserve le droit de prendre toute disposition qu'il jugera nécessaire pour contrôler la bonne application de la présente convention et exiger de l'AOP qu'elle prenne toutes les mesures nécessaires pour que l'Exploitant remédie aux éventuels manquements constatés lorsqu'ils relèvent de sa responsabilité.

L'AOP s'engage à prévoir dans sa convention avec l'exploitant des dispositions permettant les contrôles et audits.

#### **Article 12- Evaluation de la délégation de compétence**

Une évaluation de la délégation de compétence sera effectuée à mi-parcours de la convention.

### **Titre IV - DISPOSITIONS DIVERSES**

#### **Article 13- Responsabilité**

L'AOP exerce sa mission d'autorité organisatrice de proximité sous son entière responsabilité à l'exception des conséquences pouvant être générées par les décisions tarifaires ou les modifications du cahier des charges ayant des incidences financières sur les conventions d'exploitation passées par l'AOP.

Elle fait son affaire et supportera toutes les conséquences financières en cas de recours contentieux pouvant être engagés à l'occasion de l'exercice par elle des compétences qui lui sont confiées par le STIF dans le cadre de la présente convention.

Elle informe le STIF de toute action engagée à son encontre dans ce cadre.

Le STIF ne pourra, en aucun cas, ni pendant la durée de la présente convention, ni après son expiration, être mis en cause dans les litiges qui résulteraient de l'exercice par l'AOP des compétences qui lui sont déléguées.

#### **Article 14- Résiliation**

##### **Article 14.1- Résiliation pour faute**

En cas de fautes graves ou de manquements répétés de l'une des parties à une ou plusieurs de ses obligations contractuelles, l'autre partie peut décider, 15 jours après mise en demeure d'exécuter par lettre recommandée avec accusé de réception

demeurée sans effet, de résilier la présente convention, sans préjudice de tous dommages et intérêts, dans le respect d'un préavis de 8 mois.

La défaillance de l'exploitant d'un des services de transport visés à l'article 5.1 ne saurait être assimilée à une faute ou un manquement. En effet, en cas de défaillance, il appartiendra à l'AOP d'assurer la continuité du service.

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

#### **Article 14.2- Résiliation amiable**

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

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

#### **Article 15- Fin de la convention**

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

#### **Article 16- Litiges**

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention. Elles se réunissent dans un délai de 1 mois à compter de la réception d'un courrier adressé par la partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé de réception.

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

Fait à \_\_\_\_\_

Le \_\_\_\_\_

En double exemplaire,

Pour le STIF

Pour la Communauté de  
Communes du Val d'Essonne

La Directrice Générale

Le Président

Sophie MOUGARD

Patrick IMBERT

## **ANNEXE I**

### **1. ELEMENTS DE CONTEXTE : RAPPEL DU SERVICE DEJA REALISE OU DES ELEMENTS JUSTIFIANT DE LA CREATION DU SERVICE**

L'objectif du service de Transport A la Demande (TAD) du Val d'Essonne est la mise en œuvre et l'exploitation, sur le territoire de la Communauté de Communes du Val d'Essonne (CCVE), de services de transports collectifs à la demande destinés à répondre à des besoins en mobilité locaux qui ne sont pas assurés par les transports réguliers.

En effet, les lignes régulières présentes sur le territoire de la CCVE offrent un service complet sur toutes les communes en heures de pointe. Elles desservent l'ensemble des communes du territoire de la Communauté de Communes mais également offrent aux habitants la possibilité de se rabattre sur les gares externes (et notamment celles de la ligne du RER C).

A contrario, elles offrent peu de possibilité de déplacement en heures creuse aux habitants. De ce fait, toute une catégorie de population (personnes âgées, jeunes non motorisés, demandeurs d'emplois, etc.) éprouve de grandes difficultés pour se déplacer.

### **2. ORGANISATION DU TRANSPORT**

#### **2.1. Conditions générales d'exploitation**

##### **2.1.1. Zone géographique desservie**

La vocation du Transport A la Demande (TAD) du Val d'Essonne étant d'offrir, en heures creuses, une complémentarité aux transports collectifs, la zone géographique desservie est identique à celle desservie par les transports en commun. Par conséquent, les dix-sept communes de la Communauté de Communes du Val d'Essonne seront desservies.

De plus, au vu de l'enquête Déplacements réalisée auprès des communes de la CCVE en 2005, certaines communes externes au territoire communautaire seront desservies, mais uniquement certains pôles définis afin de ne pas porter préjudice à leurs transports collectifs ainsi qu'aux commerces du territoire de la Communauté de Communes par exemple.

##### **2.1.2. Ayants droit**

L'ensemble de la population de la Communauté de Communes est concerné par ce transport. Le public visé par le TAD du Val d'Essonne est principalement les personnes

âgées, les Personnes à Mobilité Réduite (PMR), les jeunes et les personnes en démarche d'insertion.

### 2.1.3. Description de la consistance et de la nature du service

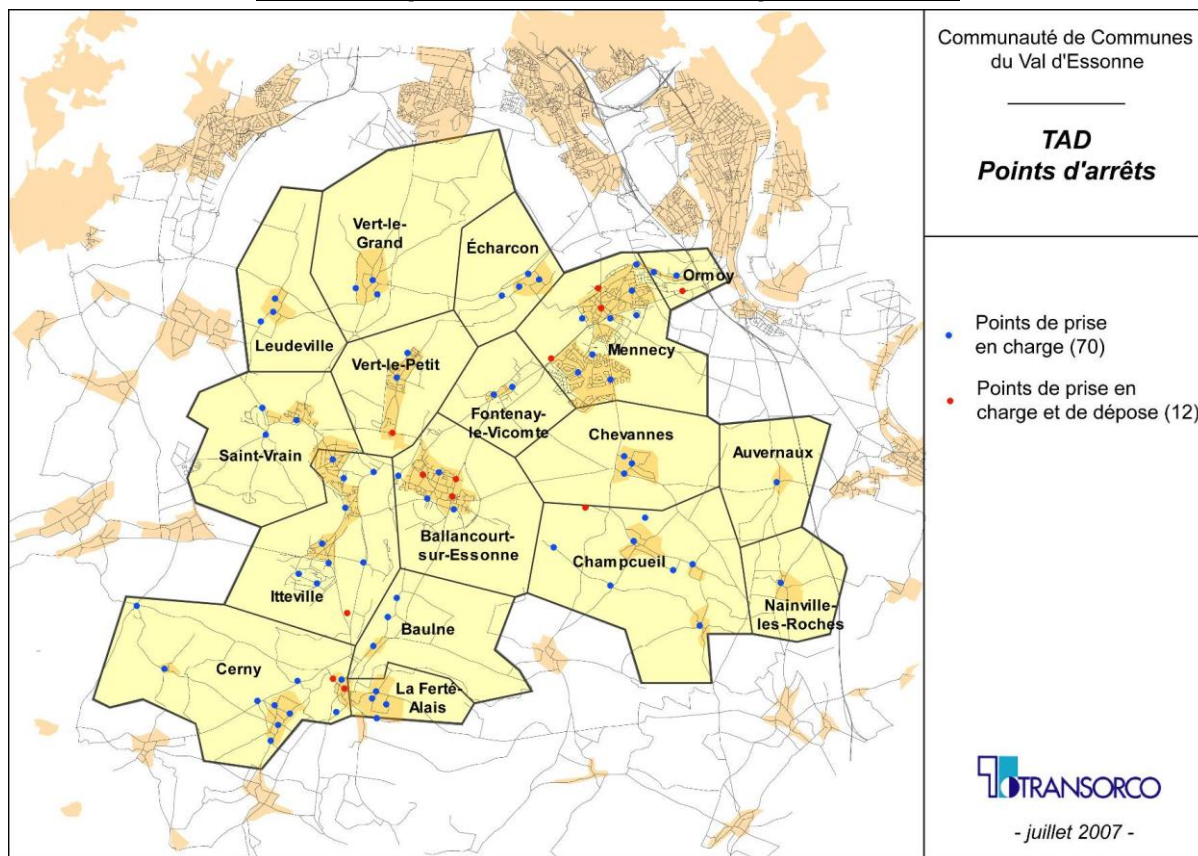
Les pôles générateurs de déplacements sont multiples : les commerces, les services de santé, les services administratifs, les loisirs, les pôles de recherche d'emploi et les gares RER. Selon les communes, ces pôles se situent sur le territoire de la Communauté de Communes, et parfois sur des communes externes à la CCVE.

Les points d'arrêts desservis sont donc définis par rapport à ces pôles de déplacements. La desserte choisie pour le TAD du Val d'Essonne est de type zonal.

A l'intérieur d'une zone prédéfinie (cf. carte 1), des jours de fonctionnement et des plages horaires également prédéfinis, les usagers sont pris en charge (ou ramenés pour un parcours retour) au point d'arrêt homologué, le plus proche de leur domicile (ou à leur demande à un autre point d'arrêt homologué du secteur), vers une destination fixe avec un ou plusieurs points d'arrêts par pôle de destination. Les itinéraires sont modulables de manière à optimiser la course en fonction des besoins. Le service ne fonctionne que s'il y a au moins une réservation préalable.

Des points d'arrêts internes sont définis par commune par rapport aux points d'arrêts des lignes régulières déjà existants. La répartition des communes en fonction des trois pôles de destination est basée sur les jours de marché et sur une répartition territoriale.

#### Carte des points d'arrêts et de dépose internes



## Liste des points d'arrêts par commune du territoire de la CCVE

Commune	Nom de l'arrêt	Desserte
Auvernaux	Place de l'église	Toute la commune
Ballancourt	Place de la mairie	Eglise, marché, bourg
	Rue de l'ancienne poste	Résidence
	Avenue de la Croix Boissée	Résidence
	Avenue du Général Leclerc	Résidence, collège, gymnase, écoles, sécurité sociale, gare
	Allée du cimetière	Champion, gendarmerie, cimetière
	Turelle (croisement rue de la Papeterie et rue Pierre Curie)	Centre bourg, résidence
	Village Retraite (route de Fontenay)	Village Retraite
	Rue Eugène Pereire	Résidence
Baulne	Rue de Boigny	Résidence
	Route de Corbeil	Mairie, école, église, résidence
	Rue du Mosnil	Ecole, bourg
Cerny	Orgemont	Résidence
	Rue de l'égalité	Eglise, bourg
	Avenue Carnot	Lycée, résidence
	Boinveau	Résidence
	Avenue Carnot	Complexe sportif
	Rue Degommier	Maison de retraite, résidence
Champcueil	Hôpital	Hôpital
	Grande rue	Mairie, église, écoles, bourg
	Rue de Butte Geoliette	Résidence
	Beauvais	Résidence
	Chemin Chevannes	Complexe sportif, collège
	IME	Centre médico-éducatif
Chevannes	Rue de la Libération	Bourg, nouvelle résidence
	Rue de la Libération	Complexe sportif
Echarcon	Château	Bourg
	Rue Jean Comte	Mairie, école
	Route de Vert-le-Grand	Résidences
Fontenay-le-Vicomte	Grande rue	Bourg
	Avenue Saint-Rémi	Résidences, zone artisanale, complexe sportif
Itteville	Rue Saint-Germain	Eglise, bourg, mairie
	Chemin Aubin	Résidence
	La Butte	Résidence
	Chemin Bardiveau	Résidence
	Route Saint-Vrain	Gymnase, collège
	Rond-point Epine	Résidence
	Route du Bouchet	Le Bouchet, résidence
	Inter et Brico Marché	Zone commercial
	Route de Bouray	Complexe sportif, résidence, cimetière
	Rue Cohen	Ecoles, résidence
La Ferté-Alais	Rue de l'Orme au Loup	Résidence
	Avenue du Général Leclerc	Gare, bourg
	Rue Eugène Millet	Champion, bourg
	Place Marché	Bourg
	Allée Jean Moulin	Collège, complexe sportif
	Rue Dr Amodru	Maison de retraite
	Route de Melun	Résidence
	Rue des Pierres Rangées	Résidence
Leudeville	Grande rue	Eglise, mairie, école, bourg
	Croix Boissée	Résidence
	Rue du Bois Bouquin	Complexe sportif, résidence
Mennecy	Boulevard Verville	Résidence
	Route de Chevannes	Résidence, école, complexe sportif
	Rue des Acacias	Résidence

Commune	Nom de l'arrêt	Desserte
	Rue de la Croix Boissée	Eglise, mairie, bourg
	Rue des Clos Renault	Ecole, résidence
	N191	Complexe sportif
	Avenue de Villeroy	Collège
	Rue de Paris	Gare, maison de retraite
	Rue Paul Cézanne	Zone commerciale, lycée, complexe sportif
	Rue Newton	Zone commerciale
Nainville-les-Roches	Rue de Corbeil	Mairie, bourg
Ormoy	Rue du Général Leclerc	Résidences
	Rue du Général Leclerc	Mairie, église, bourg, écoles
	Rue Roissy Bas	Résidences
	Rue des Moques Tonneaux	Zone commerciale
Saint-Vrain	Rue de la Libération	Eglise, mairie, bourg
	D8	Résidence
	Route de Bouray	Résidence, complexe sportif
Vert-le-Grand	Place de la mairie	Eglise, mairie, bourg
	Rue de la Poste	Ecole, complexe sportif
	Arrêt Guichet	Résidence
	Arrêt Berthault	Résidence
	Arrêt Coquelicots	Résidence
	Arrêt Noues	Résidence
	Arrêt Botteaux	Résidence
Vert-le-Petit	Rue du Général Leclerc	Eglise, mairie, bourg, école
	Rue Lavoisier	Centre commercial, etc.
	Rue Marcel Charon	Complexe sportif, résidence

Le rabattement essentiellement vers trois communes principales est choisi (Ballancourt-sur-Essonne, La Ferté-Alais, Mennecey) afin de limiter dans un premier temps le nombre de déplacements possibles. Les déplacements de commune à commune ne sont pas envisageables pour le moment sauf s'il s'agit d'un pôle de destination.

Par ailleurs, seront également desservis les supermarchés du territoire communautaire, l'hôpital de Champcueil et les pôles externes définis (cf. carte des points d'arrêts internes).

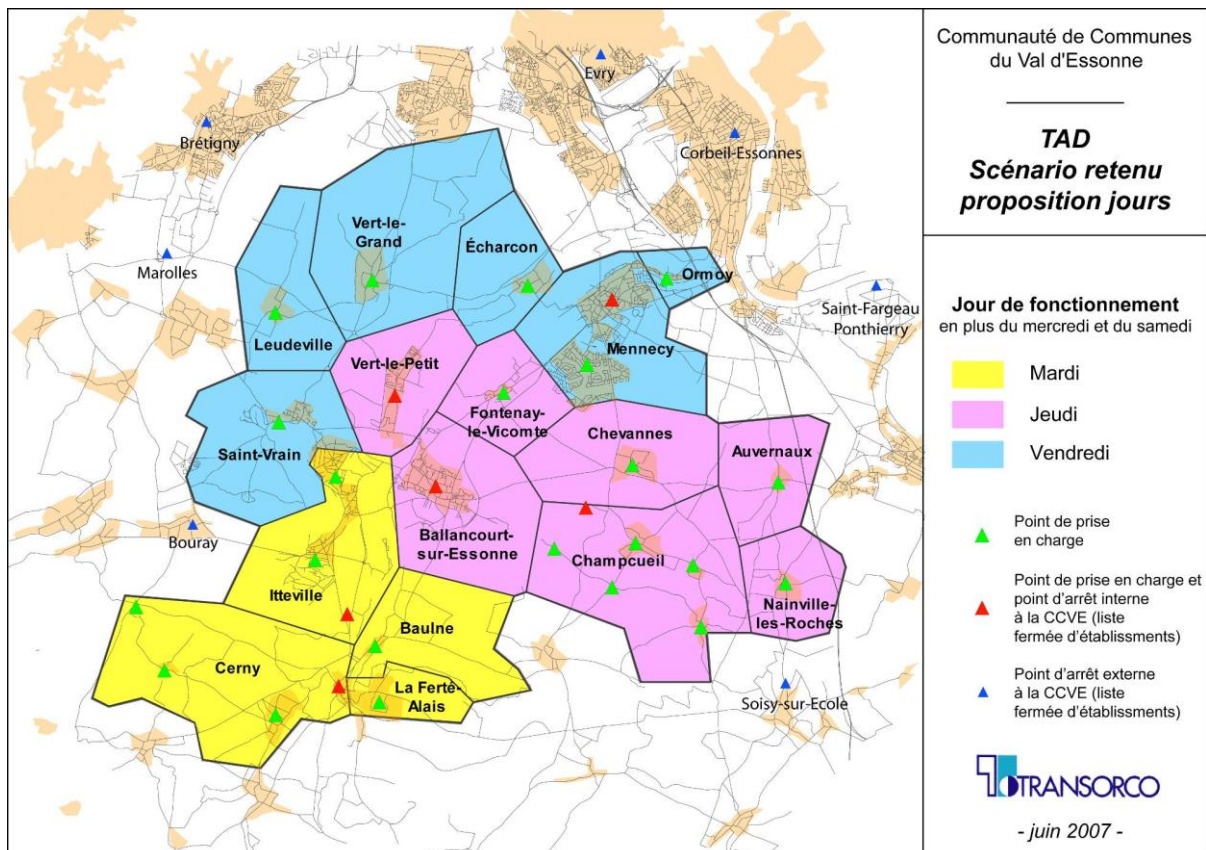
### Liste des points d'arrêts externes

Communes	Service(s) desservi(s)	Adresse
Corbeil-Essonne	Hôpital	59, boulevard Henri Dunant
	Polyclinique de Chantemerle	98, rue Féray
	Centre de radiologie, échographie, IRM	17, rue Saint Nicolas
	ANPE	14, quai Bourgoin
Evry	Clinique de l'Essonne	Boulevard des Champs Elysées
	Cité administrative	Boulevard de France
	ANPE	6, rue du Bois Sauvage
Brétigny sur Orge	ANPE	19, rue des Cochets
	Gare RER C	
Arpajon	Hôpital	18, avenue Verdun
	ANPE	22, boulevard Jean Jaurès
	Marché	Place du Marché
Marolles en Hurepoix	Gare RER C	
Lardy	Gare de Bouray	Lardy-le Pâté
Saint-Fargeau Ponthierry	Banque, Médecin	Avenue Beauvils
Soisy sur Ecole	Médecin, Pharmacie, Banque	Grande rue
Courcouronnes	Hôpital	Marchais Guesdon

Au niveau des jours de fonctionnement, l'amplitude du service est tous les jours de la semaine de 9h à 16h30 sauf le dimanche. Le service est prolongé le samedi jusqu'à 18h du fait de la quasi-absence de service de transport collectif le samedi en fin de journée et du fait des pôles de loisirs générateurs de déplacement durant cette plage horaire du samedi.

Plus précisément, les mercredi et samedi sont des jours de fonctionnement pour toutes les communes. Le troisième jour de fonctionnement est variable selon les communes (cf. carte et tableau ci-après).

### **Répartition territoriale des jours de fonctionnement par commune et par pôle de destination**



**Tableau sur les jours de desserte sur les points de prise en charge et les points de desserte**

Proposition de jours de fonctionnement du service TAD						
	lundi	mardi	mercredi	jeudi	vendredi	samedi
Auvernaux			X	X		X
Ballancourt-sur-Essonne			X	X		X
Baulne		X	X			X
Cerny		X	X			X
Champcueil			X	X		X
Chevannes			X	X		X
Écharcon			X		X	X
Fontenay-le-Vicomte			X	X		X
Itteville		X	X			X
La Ferté-Alais		X	X			X
Leudeville			X		X	X
Menecy			X		X	X
Nainville-les-Roches			X	X		X
Ormoy			X		X	X
Saint-Vrain			X		X	X
Vert-le-Grand			X		X	X
Vert-le-Petit			X	X		X

**2.1.4. Matériel roulant**

Les services sont effectués au moyen de véhicules adaptés au transport d'un petit nombre d'usagers. Les véhicules utilisés pourront être des véhicules légers de cinq à huit places ou des minibus de dix places ou plus, places assises.

Le titulaire devra se conformer à la réglementation en vigueur en matière d'équipements, de dispositifs de sécurité et d'obligations de contrôle des véhicules affectés au transport en commun, ainsi qu'aux dispositions particulières relatives à l'accessibilité des PMR (conformément aux stipulations de la loi n°2005-102 du 11 février 2005), s'agissant des véhicules affectés spécialement à ce service.

Une mise à jour annuelle du parc roulant affecté aux dessertes de secteur devra être réalisée par l'exploitant et fournie à la Communauté de Communes du Val d'Essonne. Dès qu'un changement intervient dans l'affectation des véhicules, l'inventaire du parc est remis à jour à l'initiative du transporteur et est transmis spontanément à la CCVE dans les huit jours après la date du changement.

Les véhicules mis à disposition du service doivent être en parfait état (mécanique et carrosserie). Ceux de plus de neuf places doivent être âgés de moins de dix ans et les véhicules de moins de neuf places de moins de cinq ans. Enfin, le matériel roulant est tenu en bon état de propreté et d'entretien tant à l'intérieur qu'à l'extérieur.

Ces véhicules doivent être équipés :

- D'un chronotachygraphe, d'un taximètre enregistreur ou d'un système de localisation en temps réel par GPS, permettant l'enregistrement des différents paramètres des courses et ainsi le contrôle du service fait
- D'un dispositif de billettique permettant de valider des titres de transport de la gamme tarifaire valable en Ile-de-France, et les titres établis par la CCVE.

En service, les véhicules doivent arborer de manière très visible les signes distinctifs permettant d'identifier qu'ils effectuent un service de TAD. Ces signes distinctifs sont définis par la Communauté de Communes du Val d'Essonne, leur fourniture et leur pose est à la charge du titulaire du marché.

Le titulaire du marché est tenu de mettre en œuvre les moyens humains et matériels nécessaires à la réalisation des services qui lui sont confiés. Il assume la responsabilité, le financement et l'entretien des moyens matériels et assure la gestion et la rémunération des moyens humains. De plus, en cas où la capacité du véhicule serait insuffisante pour permettre le déplacement de toutes les personnes ayant demandé à bénéficier du service, le transporteur doit fournir des moyens complémentaires ou assurer plusieurs circuits dans le même service, tout en respectant les horaires de prise en charge des usagers.

Il devra enfin être apte à gérer les imprévus dans l'exécution du service et à assurer la continuité du service public sans mettre en péril les usagers, en cas de panne, d'accident, de surnombre imprévu ou intempéries.

### **2.1.5. Centrale de réservation**

Le service de réservation est géré par la société de transport exploitant le TAD. Il est accessible à toute personne inscrite au préalable. L'inscription est gratuite et valable un an soit par courrier, soit directement auprès du prestataire lors de la première demande. Suite à l'inscription, une carte d'adhérent nominative est envoyée au domicile de la personne qui s'est inscrite, accompagnée d'un plan des points de prise en charge et de destination.

Les personnes souhaitant bénéficier des services de TAD doivent indiquer :

- Leur identité ou leur référence d'abonnés
- Le nombre de personne concernées
- La date et l'heure de leur réservation correspondant aux jours et plages horaires homologués pour leur commune de résidence
- Le lieu de prise en charge et le lieu précis de destination (correspondant nécessairement à des arrêts homologués).

*Pour rappel, conformément à la loi du 6 janvier 1978, les traitements de données à caractère personnel doivent faire l'objet d'une déclaration auprès de la CNIL par la personne responsable du traitement.*

Il revient au titulaire du marché :

- D'optimiser les itinéraires des courses en fonction des demandes émanant des usagers et de la capacité des moyens mis à disposition, de calculer les heures de passages théoriques à chaque arrêt et de calculer le kilométrage imputable à chaque course. L'optimisation consiste, en premier lieu, à minimiser le nombre de courses en groupant les demandes des usagers (en tout état de cause, lorsque le plan de transport prévoit un service vers une destination donnée, dans une plage horaire donnée, le titulaire veille à n'organiser qu'une seule course dans la limite des places disponibles sans effectuer de rotations multiples). Si les effectifs à transporter sont supérieurs à la capacité du véhicule, l'ordre de priorité des usagers, dans ce cas, est établi en fonction de l'antériorité de la demande. L'optimisation consiste enfin à minimiser le kilométrage effectué pour chaque course.
- De recontacter les abonnés ayant fait une demande d'un trajet sur une desserte zonale (si nécessaire) pour leur confirmer l'heure de passage à l'arrêt demandé (une tolérance d'une demi-heure par rapport à l'heure souhaité par l'utilisateur est acceptée, et ce afin d'optimiser le groupement des personnes dans une même tournée).

Compte tenu du délai de réservation – détaillé ci-dessous – et du périmètre d'exploitation peu étendu, il n'est pas demandé aux candidats d'utiliser un logiciel de réservation très élaboré avec des fonctions d'optimisation qui risque de ne pas être utile, ceci afin de réduire le coût d'exploitation. Sauf si le transporteur a la possibilité de le mutualiser avec d'autres services de TAD.

## **2.2. Qualité de service**

### **2.2.1. Délais de réservation**

Les courses sont déclenchées si au moins une réservation a été effectuée le dernier jour ouvrable précédant le déplacement et avant 17h30.

Il revient au titulaire du marché d'assurer la réception et l'enregistrement des demandes de transport émanant des abonnés. Pour cela, une permanence téléphonique est tenue de façon continue, au minimum entre 12h et 18h, du lundi au vendredi, toute l'année sauf les jours fériés, par un personnel capable de recueillir toutes les communications et, au besoin, de demander à l'utilisateur toutes les informations nécessaires à son transport (notamment de leur préciser la localisation des arrêts homologués, et de leur demander – en cas d'omission – l'heure souhaitée pour le retour).

### **2.2.2. Information voyageurs**

La desserte choisie étant de type zonal, les informations aux voyageurs ne peuvent pas être identiques à celles fournies sur des lignes régulières de transport en commun.

Le titulaire du marché doit assurer la promotion et la commercialisation du service TAD auprès des usagers potentiels en accord avec la CCVE. La communication est assurée pour la partie commerciale par le titulaire du marché et pour la partie institutionnelle par la Communauté de Communes du Val d'Essonne.

Le titulaire du marché assure la confection et la diffusion d'un document d'information sur les conditions d'utilisation du service, les horaires et les tarifs.

Il s'engage à :

- Assurer une information exhaustive aux voyageurs et clients. Le conducteur dispose d'un nombre suffisant de dépliants d'explications du fonctionnement des services
- Réapprovisionner les points d'arrêts et les points de diffusion en documents d'information
- Veiller tout particulièrement à ce que les documents d'information soient disponibles préalablement à la mise en service de toute modification, notamment de tarif
- Collaborer aux actions de promotion dont la Communauté de Communes du Val d'Essonne pourrait avoir l'initiative.

Par ailleurs, les supports de communication sont :

- Des affichettes destinées à informer les usagers sur l'existence du service dont le nombre nécessaire est défini par l'exploitant
- Des dépliants-papier mis à disposition du public donnant une information sur la manière de procéder pour réserver le transport dont le nombre nécessaire est défini par l'exploitant. Ces dépliants-papiers intègrent aussi la carte de la zone couverte par ce service de TAD. Cette carte sera fournie par la Communauté de Communes.

Le plan de communication sera finalisé et arrêté par les parties dans le mois suivant l'entrée en vigueur du marché. Il sera décliné en fonction des particularités locales identifiant des cibles et des lieux de diffusion particuliers.

### **2.2.3. Continuité du service et exigences de qualité**

En cas de grève de son personnel, le titulaire du marché est tenu d'en aviser la Communauté de Communes dès qu'il en a connaissance. L'information du public doit être assurée dans des conditions à déterminer entre les parties. En tout état de cause, le titulaire doit s'efforcer avec les moyens disponibles et/ou avec le concours d'autres entreprises de transport, d'assurer les services conformément aux pièces du marché.

Par ailleurs, dans l'hypothèse où un service ne peut être exécuté ainsi qu'en cas d'incident ou d'accident ayant pu mettre en cause la sécurité, le titulaire est tenu d'informer la Communauté de Communes sans délai, en détaillant de façon précise les conditions de l'incident, complété d'un fax ou d'un courriel.

Enfin, dans l'hypothèse où la perturbation est susceptible de durer plusieurs jours, le titulaire communique à la CCVE les dispositions qu'il met en œuvre pour pallier les difficultés rencontrées et se charge de l'information des usagers à ce sujet.

Pendant les périodes de crise ou de manifestations d'aléas climatiques (verglas, inondations, etc.) où il y a lieu de communiquer en dehors des heures ouvrables, le titulaire établira une permanence et fournira à la CCVE les coordonnées de l'agent concerné.

La Communauté de Communes du Val d'Essonne ne peut pas être tenue pour responsable des éventuelles perturbations occasionnées dans l'usage de la route (travaux, manifestations, etc.). Dans ces circonstances, l'exploitant assure la continuité du service en se conformant aux conditions de circulations posées par les autorités compétentes, et en assumant les éventuels surcoûts d'exploitation générés par celles-ci. Par ailleurs, le titulaire est tenu de signaler à la CCVE les lieux ou zones couverts par le service causant problèmes sur le plan de la sécurité (localisation et aménagement des arrêts, largeur de chaussée, visibilité insuffisante, signalisation insuffisante) et proposer des modifications aux missions qui lui sont assignées pour améliorer la sécurité des services ainsi que leur productivité.

Le titulaire du marché s'engage à faire connaître de façon précise à la Communauté de Communes du Val d'Essonne dans les deux heures ouvrables qui suivent la nature des incidents ayant empêché le déroulement normal du service.

Il est tenu de lui adresser, dans un délai de huit jours suivant les faits, un compte-rendu détaillé relatant les circonstances, la façon dont l'incident a été traité, les enseignements à en tirer. A défaut, il sera passible des pénalités prévues par l'article 4.1 du C.C.A.P. Le titulaire devra en outre tenir à jour une main-courante, relatant la chronologie des incidents et pouvant être consultée à tout moment au siège de l'entreprise.

Il revient au titulaire du marché de définir et de proposer à la CCVE des indicateurs de performance au sujet du service proposé afin de programmer d'éventuelles améliorations techniques et économiques pour le développement progressif de ce

système de transport. Il porte, par ailleurs, à la connaissance de la Communauté de Communes du Val d'Essonne toutes les mesures que l'exploitant souhaite engager pour améliorer les conditions de dessertes, les différentes actions qu'il juge souhaitable de voir entreprises. Le développement des services suppose une circulation rapide et claire de toute information susceptible de présenter une importance au regard de la qualité, de la sécurité, du coût des services et des moyens mis en œuvre. Enfin, le titulaire du marché s'engage à communiquer à la CCVE toutes les informations ou précisions que celui-ci pourrait souhaiter concernant la gestion et l'exploitation des services confiés et ses diverses composantes.

De manière journalière, le titulaire doit émettre une feuille de route, par service et par jour de fonctionnement, d'en transmettre une copie chaque mois à la CCVE afin de justifier les prestations réalisées.

Par ailleurs, il doit mensuellement :

- Détailler et noter les demandes de mobilité ne pouvant être satisfaites par le dispositif mis en place
- De tenir à jour un registre du service, d'en conserver les résultats statistiques et économiques. Le coût réel du service supporté par la CCVE est mentionné
- De produire une copie de l'enregistrement des paramètres de la course par un dispositif homologué (tel qu'un chronotachygraphe ou un taximètre enregistreur). Cette copie est accompagnée d'un document de synthèse au format électronique (tableur Excel ou équivalent) énonçant les kilomètres en charge effectivement réalisés pour chaque jour de fonctionnement.

Par dérogation à l'article 11.1 du C.C.A.G./F.C.S., la CCVE appliquera une pénalité, d'un montant fixé suivant le barème ci-dessous, s'il est constaté une non-conformité dans les modalités d'exécution de l'un des services de transport.

La CCVE définit quatre montants de pénalité :

- Pénalité P1 de 200€ HT pour une non-conformité considérée comme relativement peu grave par la Communauté de Communes, par exemple le retard d'un véhicule de plus de trente minutes, un voyageur démuné de titre de transport valable, une non production de la liste actualisée des véhicules en service, etc.
- Pénalité P2 de 500€ HT pour une non-conformité considérée comme grave par la collectivité, par exemple l'attestation de réception au contrôle technique remise en retard, le non-respect de l'itinéraire conventionnel sans motif impérieux, l'utilisation d'un véhicule ne correspondant pas à la description contractuelle, etc.
- Pénalité P3 de 1 000€ HT pour la constatation d'un service non exécuté du fait de l'exploitant en dehors des cas de force majeure ou de grève dûment prévu. En sus de cette pénalité, le service ne sera pas rémunéré
- Pénalité P4 de 1 500€ HT pour une non-conformité considérée comme particulièrement grave par la Communauté de Communes telles que les infractions au Code de la Route sanctionnées par une amende de quatrième catégorie ou supérieure (telles que une infraction au temps de conduite et de repos du conducteur, le dépassement des seuils légaux en matière d'alcoolémie, la conduite sous l'emprise de stupéfiants, la conduite avec un téléphone en main, etc.). Une pénalité P4 ne peut être appliquée que lorsque les infractions ont été constatées par les services de la Police, de la Gendarmerie, de l'Équipement ou de l'Inspection du Travail habilités. Cette pénalité s'applique en plus des amendes prononcées par les services sus désignés ou par les tribunaux compétents.

Si la même conformité est constatée, sur l'un des quelconques circuits, deux fois pendant une période de trente jours francs, le montant de la seconde pénalité est multiplié par deux. Si la même non-conformité est constatée une troisième fois ou plus pendant une période de trente jours francs débutant le jour du constat de la non-conformité précédente, le montant des pénalités suivantes est multiplié par cinq.

Si le transporteur, s'apercevant qu'il met en œuvre de manière non conforme un service, prévient par télécopie la CCVE dans les trente minutes suivant la fin d'un circuit, le montant des pénalités est alors divisé par deux. Cette clause ne s'applique en aucun cas aux pénalités de la catégorie P4.

### 3. ECONOMIE GLOBALE DU SERVICE

#### 3.1. Estimation du trafic

L'ensemble de la population de la Communauté de Communes du Val d'Essonne étant concerné par ce transport, l'estimation des trafics attendus par types de titres est complexe à déterminer.

Toutefois, le public visé par le TAD du Val d'Essonne étant principalement les personnes âgées, les Personnes à Mobilité Réduite, les jeunes et les personnes en démarche d'insertion, les différents types de titres utilisés seront :

- Le ticket à l'unité établi par Communauté de Communes du Val d'Essonne,
- Les titres pour les jeunes (Imagine R, ticket Jeunes week-end)
- La Carte Orange et Intégrale,
- Les abonnements spécifiques « Gratuité » (allocataires du RMI, Rubis) et « Réduction » (Solidarité Transport, Familles nombreuses).

Il est rappelé la CCVE est responsable de la vente des tickets unitaires, les autres titres ressortant exclusivement de la gamme valable en Ile-de-France commercialisés dans le réseau de distribution existant.

#### 3.2. Niveau d'offre

Unités d'œuvre		
Nombre de km en charge (commerciaux)	19 878.6	
Nombre de km HLP	36 917.4	
Nombre de km totaux	56 796	
Nombre d'heures de conduite	1 783	
Nombre de voyages	7 559.4	
Nombre de courses	4 472.1	
Véhicules		
Catégorie	Nombre de véhicules	% d'utilisation
Minibus de 9 places	2	

#### 3.3. Tarification

La tarification applicable est la tarification francilienne.

Pour les tickets à l'unité distribués par la Communauté de Communes du Val d'Essonne, le tarif fixé est équivalent à celui défini par le STIF pour les tickets T+ délivrés en Ile-de-France.

### 3.4. Bilan économique prévisionnel

Le bilan économique prévisionnel est détaillé dans le tableau ci-dessous.

#### Compte d'exploitation synthétique

	2009	2010	2011
<b>Charges liées aux frais de roulage</b>			
Consommation	6 023 €	6 090 €	6 960 €
Pièces détachées	1 388€	1 403 €	1 604 €
<b>Charges liées au personnel d'exploitation</b>			
Personnel de conduite	27 807 €	28 112 €	32 133 €
Personnel pour réservation	23 000 €	23 000 €	23 000€
Personnel de maintenance	7 600 €	7 600 €	7 600 €
<b>Charges liées aux véhicules</b>			
Amortissements + Frais financiers	18 620 €	18 620 €	18 620 €
Assurance	2 000 €	2 000 €	2 000 €
Subvention véhicules	- 18 620 €	- 18 620 €	- 18 620 €
<b>Total coûts directs</b>	<b>67 818 €</b>	<b>68 205 €</b>	<b>73 297 €</b>
<b>Charges fixes</b>			
Frais généraux et de structures	11 393 €	11 451 €	12 214 €
Information et promotion	5 000 €	5 000 €	5 000 €
Marges et aléas	2 631 €	2 650 €	2 905 €
<b>Total charges fixes</b>	<b>19 024 €</b>	<b>19 101 €</b>	<b>20 119 €</b>
<b>Total Coûts d'exploitation HT</b>	<b>86 842 €</b>	<b>87 306 €</b>	<b>93 416 €</b>
<b>Recettes HT (Vente de tickets établis par la CCVE)</b>	<b>1 348 €</b>	<b>1 572 €</b>	<b>1 796 €</b>
<b>Déficit HT</b>	<b>85 494 €</b>	<b>85 734 €</b>	<b>91 620 €</b>
Km par an	49 152	49 691	56 796
Prix par km HT	1,76 €	1,75 €	1,64 €
R/D	1,55 %	1,8 %	1,92 %
Déficit par habitant	- 1,78 €	- 1,84 €	- 1,97 €
Déficit par voyage	- 15,42 €	- 13,04 €	- 12,12 €

#### 4. DESIGNATION DE L'EXPLOITANT

L'exploitant du service sera désigné dans le cadre d'un marché public après mise en concurrence. Il s'agira d'un marché public fractionné à bons de commande sans montant minimum ni maximum, conformément à l'article 77-1° du Code des Marchés Publics, et ce, du fait du caractère aléatoire des prestations (réservation préalable, détermination des services au vu des demandes).

Le coût est traité à prix mixtes. La rémunération du prestataire comprend :

- une partie forfaitaire : prix forfaitaire mensuel (F) de gestion de l'ensemble du dispositif
- une partie unitaire : prix unitaire kilométrique auquel est multiplié le nombre de kilomètres en charge parcourus.

Les prix sont réputés comprendre la totalité des charges fiscales, parafiscales ou autres, frappant obligatoirement la prestation ainsi que tous les frais afférents à la prestation et notamment ceux relatifs aux déplacements du transporteur à la CCVE quels qu'ils soient. L'exploitant s'engage à effectuer l'ensemble des déplacements et à assister à toutes les réunions qui s'avéreront nécessaires à la bonne exécution du présent marché, sans supplément de prix.

Le montant des prestations est établi comme suit :  $P = M(F) + (Y \times K)$

Où :

- P est le montant des prestations dues au titulaire  
F est le prix mensuel de gestion forfaitaire  
M est le nombre de mois concerné  
K est le prix unitaire kilométrique indiqué au bordereau des prix  
Y est le nombre de kilomètres en charge effectués, durant une période considérée.

Les prix du marché sont réputés établis sur la base des conditions économiques du mois de remise des offres ; ce mois est appelé " mois zéro ".

Les prix des prestations sont révisés à chaque début de trimestre civil par application aux prix du marché de coefficients calculés selon les formules suivantes :

##### **Partie Forfaitaire :**

$$C = 0,125 + (0,605S_n/S_o + 0,2M_n/M_o + 0,0324EBIQ_n/EBIQ_o + 0,0376TCH_n/TCH_o)$$

##### **Partie Unitaire :**

$$C = 0,125 + (0,46S_n/S_o + 0,15G_n/G_o + 0,2M_n/M_o + 0,0324EBIQ_n/EBIQ_o + 0,0326TCH_n/TCH_o)$$

Les prix sont réputés établis sur les bases du mois de remise des prix désigné ci-après comme le mois (o) ; la valeur finale (n) de l'indice sera celle connue au moment de la facturation.

Les indices sont définis de la façon suivante :

- S = Indice trimestriel des salaires horaires de base des ouvriers en fin de trimestre, série transport (base 100 en 1998, source INSEE).

- G = Indice mensuel des prix à la consommation du gazole (base 100 en 1998, source INSEE)
- M = Indice mensuel des prix de vente de l'industrie et des services aux entreprises, autobus, autocars (base 100 en 1995, source INSEE)
- EBIQ = Indice mensuel des prix à la production de l'industrie et des services aux entreprises, ensemble énergie, biens intermédiaires, biens d'équipements (base 100 en juin 2004, source INSEE),
- TCH = Indice mensuel des prix à la consommation, ensemble des ménages, regroupements particuliers - métropole + DOM - transport, communications et hôtellerie (base 100 en 1998, source INSEE)

Les formules de révision ci-dessus et leurs paramètres seront modifiés si leur application est rendue impossible par suite de la modification ou de la disparition d'un ou plusieurs indices pris en compte. Les propositions de modification seront faites par le titulaire du marché à la CCVE. Les modifications proposées devront obtenir l'accord de cette dernière pour être applicables.

A titre liminaire, il est important de noter que :

- la partie forfaitaire mensuelle telle que fixée dans le bordereau des prix est versée au transporteur quel que soit le nombre d'usagers transportés. En revanche, s'agissant de la partie unitaire, seuls les kilomètres réellement effectués sont rémunérés, sauf cas de force majeure et d'intempéries exceptionnelles dûment constatées
- aucune indemnité n'est due à l'exploitant si le montant des prestations réellement réalisées durant le délai d'exécution n'atteint pas la valeur du bon de commande correspondant
- il revient au transporteur d'apporter la preuve du service fait correspondant à chaque course réellement effectuée.

Les prestations seront payées sur facture, après exécution du bon de commande sur la base de courses réellement exécutées.

La facture est établie mensuellement, à terme échu, en un original et deux copies, et est transmise à l'adresse postale de la Communauté de Communes du Val d'Essonne (8, rue de la Poste – BP 63 – 91540 MENNECY).

La Communauté de Communes accepte ou rejette les factures. En cas de rejet des factures (désaccord sur le montant, etc.), le montant de la somme à régler au titulaire sera arrêté par le représentant de l'entité adjudicatrice. Il sera notifié par écrit à l'exploitant si une facture a été rejetée. Par dérogation, ce dernier disposera alors d'un délai de huit jours à compter de cette notification pour présenter une nouvelle facture corrigée et émettre des observations. Passé ce délai ou en cas de silence gardé par ce dernier, le titulaire sera réputé avoir accepté ce montant. Le délai de mandatement de la somme à laquelle le transporteur prétend sera suspendu jusqu'à réception par la collectivité de la facture rectifiée. Ce délai sera également suspendu dans l'hypothèse où le titulaire ne renverrait pas à la CCVE les documents à fournir ou à compléter nécessaires au règlement des prestations.

Conformément à l'article 98 du Code des Marchés Publics, la personne publique se libérera desdites sommes par virement bancaire dans un délai de 45 jours à compter de la remise des factures évoquées ci-dessus. Le point de départ du délai est la date de réception de la demande de paiement. Le dépassement du délai ouvre de plein droit et sans autre formalité pour l'exploitant le bénéfice d'intérêts moratoires. Conformément au décret 2002-232 du 21 février 2002, le taux des intérêts moratoires est celui de l'intérêt légal en vigueur à la date à laquelle les intérêts moratoires ont commencé à courir augmentés de deux points.

## **ANNEXE 2**

### **Charte du système télébillettique NAVIGO**

---

# **TRANSPORTS PUBLICS D'ÎLE-DE-FRANCE**

**\*\*\***

## **Charte du système télébillettique Navigo**

*/-/-/*

### **PREAMBULE**

Par décision du 8 juillet 1999, le Syndicat des transports d'Île-de-France, Autorité organisatrice des transports publics d'Île-de-France, a engagé la généralisation de la télébillettique sur le réseau de transport relevant de sa compétence.

Le système télébillettique d'Île de France inhérent est appelé système Navigo.

En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports, le STIF est garant de la sécurité et de l'interopérabilité de ce système tant vis à vis des éléments internes au système Navigo que vis à vis d'éléments externes (gestion d'interfaces avec d'autres systèmes billettiques non franciliens ou avec des services autres que le transport collectif). Pour cela en étroite collaboration avec les exploitants des réseaux de transports collectifs franciliens et Adhérents à la présente Charte, le STIF établit les règles communautaires fonctionnelles, techniques et de sécurité pour assurer le bon fonctionnement du système Navigo dont la mise en œuvre relève de la responsabilité des exploitants.

---

## CHAPITRE I – OBJET DE LA CHARTE

### Article 1 – Périmètre et caractéristiques du système Navigo <sup>1</sup>

Le système Navigo est le système d'information en charge de la gestion des Produits tarifaires télébillettiques de transports publics franciliens.

Comme tout système d'information, il correspond à un ensemble organisé de ressources (personnel, données, procédures, matériel, logiciel...) permettant d'acquérir, de stocker, de structurer, de superviser, de sécuriser, de transporter, de diffuser et de communiquer les informations billettiques, sous forme de textes ou de données codées, auprès des Adhérents à la présente Charte et des usagers des transports publics franciliens.

Le système Navigo se compose des éléments suivants :

- Les produits Navigo (matériels et logiciels), utilisés par les usagers :
  - tout "support Navigo", correspondant aux différents composants électroniques ou logiciels contenant les droits et titres de transport des usagers (exemple : passe Navigo) ;
  - tout équipement ayant pour fonction de lire, valider, vendre, contrôler, opérer une action de SAV sur un support Navigo ;
  - tout module de sécurité correspondant aux différents composants électroniques contenant les secrets Navigo, c'est-à-dire les clés de chiffrement de l'application télébillettique francilienne.
- Les différents systèmes informatiques et de télécommunications (matériels et logiciels) mis en œuvre et utilisés par les Adhérents et traitant des données Navigo (données usagers, données supports, données de validation, données de vente, données de contrôle, données de SAV, données de supervision...).
- Les référentiels d'interopérabilité de Navigo contenant les règles techniques et fonctionnelles communes de Navigo destinés à assurer l'interopérabilité :
  - le RCTIF ;
  - le RTTIF.
- Les moyens en personnels et les procédures pour :
  - les processus d'achat des différents produits Navigo (cartes et SAM) et des éléments des systèmes d'information et de télécommunication dédiés à Navigo ;
  - la mise en œuvre du système Navigo (spécifications, développements, recette) ;
  - l'exploitation et la maintenance des différents équipements et systèmes informatiques et de télécommunications Navigo ;
  - la gestion des opérations inhérentes au cycle de vie des supports et modules de sécurité Navigo (fabrication, personnalisation, transfert, stockage, distribution, utilisation, destruction) ;
  - le traitement des données à caractère personnel ;
  - la lutte contre la fraude (contrôle, mise en opposition...) ;
  - le traitement des évolutions du système Navigo.

---

<sup>1</sup> Navigo est une marque du STIF

---

## Article 2 - Objet

Afin d'organiser la sécurité et l'interopérabilité du système Navigo, la présente Charte fixe les modalités :

- de pilotage et de coordination du système Navigo (Chapitre II) ;
- de définition et d'application des règles d'élaboration et de mise en œuvre du système Navigo (Chapitre III) ;
- de contrôle du système (Chapitre IV) ;
- de traitement des incidents pouvant avoir une portée communautaire (Chapitre V).

## Article 3 - Définitions

« Adhérent » : Toute personne morale ayant, au travers d'un contrat avec le STIF, à mettre en œuvre et exploiter tout ou partie du système Navigo pour la réalisation de ses activités.

« Charte » : désigne la présente Charte du système télébilletique NAVIGO

« Titre de transport » : Un titre de transport est la combinaison d'un droit à utiliser les transports collectifs sur un périmètre géographique et temporel donné, d'un profil et d'un tarif.

« Produit tarifaire » : Un produit tarifaire est la matérialisation d'un titre de transport sur un support papier, magnétique ou télébilletique. Le nom du produit tarifaire est l'association du nom du titre et du nom du support.

« RCTIF » : Le Référentiel Commun Télébilletique Île-de-France définit les contraintes techniques des produits Navigo en termes de communication entre l'équipement et le support. Il est constitué de l'ensemble des spécifications techniques, permettant d'assurer l'interopérabilité face aux clients, complétées par la description des tests de conformités et des exigences contractuelles et procédurales. Le RCTIF s'appuie sur les normes et standards en vigueur.

« RTTIF » : Le Référentiel Traitement Titres d'Île-de-France définit :

- le codage des données sur les supports ;
- les règles de traitement de ces données lors des opérations de validation, de vente, de contrôle, de SAV ;
- les formats des listes d'échanges de données entre les différents systèmes d'information :
  - liste noire, correspondant à la liste des supports et titres à invalider suite au constat d'une fraude ou de perte et vol ;
  - liste d'invalidation, correspondant à la liste des supports et titres invalidés par les équipements de validation par mise en application de la liste noire ;
  - liste verte, correspondant à la liste des droits et profils à charger sur les supports lors de leur présentation sur un appareil de vente ;
  - liste de rechargement, correspondant à la liste des droits et profils chargés sur les supports par la mise en application de la liste verte par les appareils de vente ;
  - liste des ventes, correspondant à la liste des droits et profils chargés, supprimés ou annulés sur les supports par les appareils de vente ;
  - liste blanche, correspondant à la liste des titres chargés sur les supports en circulation.

Le RTTIF s'appuie sur les normes et standards en vigueur.

---

## **CHAPITRE II – MODALITES DE PILOTAGE ET DE COORDINATION DU SYSTEME Navigo**

### **Article 4- Le comité de sécurité Navigo et le comité d'interopérabilité Navigo**

Le comité de sécurité Navigo et le comité d'interopérabilité Navigo sont deux comités indépendants.

Le comité de sécurité Navigo est l'organe de pilotage et de coordination de la sécurité du système Navigo.

Le comité d'interopérabilité Navigo est l'organe de pilotage et de coordination de l'interopérabilité du système Navigo.

#### **4.1 – Constitution des comités**

##### **4.1.1 Composition**

Les membres des comités sont :

- le STIF,
- la RATP,
- la SNCF,
- l'association OPTILE mandatée par ses membres

##### **4.1.2 Représentation des membres dans les comités**

Tout Adhérent à la Charte est membre des comités visés dans la présente Charte.

Le STIF, la RATP, la SNCF et l'association OPTILE désignent respectivement leurs représentants pour siéger dans chaque comité. Un seul et même représentant peut être désigné pour siéger aux deux comités. En cas de vacance, un nouveau représentant est désigné dans les meilleurs délais.

#### **4.2 – Missions du comité de Sécurité**

Le comité de sécurité a pour mission :

- d'évaluer les risques, et les besoins de sécurité du système Navigo ;
- de définir les règles minimales de sécurité du système Navigo ;
- d'évaluer et d'améliorer ces règles ;
- de gérer les incidents à portée communautaire.

#### **4.3 – Missions du comité d'interopérabilité**

Le comité d'interopérabilité a pour mission :

- d'élaborer le RCTIF ;
- d'élaborer le RTTIF ;
- d'émettre des propositions et de donner son avis sur le respect de l'interopérabilité par les Adhérents à la présente Charte ;
- de gérer les incidents à portée communautaire.

Le comité d'interopérabilité s'articule autour de deux commissions qui lui sont rattachées : commission RCTIF et commission RTTIF.

---

#### **4.4 – Organisation des comités**

Le STIF préside le comité de sécurité Navigo et le comité d'interopérabilité Navigo.

Chaque représentant des membres bénéficie d'une voix délibérative.

Les décisions sont prises à l'unanimité. En cas de désaccord, le STIF décide en dernier ressort après justification sur la base des exigences de la politique tarifaire des transports collectifs franciliens qu'il décide et des impératifs de sécurité du système NAVIGO.

Dans le cas où les décisions prises conduisent à des engagements nouveaux par rapport aux engagements pris par les Adhérents dans les contrats, conclus avec le STIF, régissant les modalités relatives à l'exploitation des services de transport, Les conséquences financières de ces nouveaux engagements font l'objet d'un avenant aux contrats précités.

Les comités se réunissent au moins une fois par semestre. Ils se réunissent, en outre, sur convocation du STIF, éventuellement à la demande d'un des membres, et en cas de crise.

Sur demande de l'un des membres et avec l'accord du STIF, des experts peuvent participer aux réunions des comités.

Pour le bon fonctionnement des comités, chaque membre collabore activement :

- en communiquant à toutes les parties toutes les informations, documents, renseignements et éléments existants qui pourraient être utiles à l'accomplissement de sa mission d'analyse ;
- en contrôlant de manière régulière la mise en œuvre des exigences minimales de sécurité, du RCTIF et du RTTIF par lui-même et par les personnes qu'il a autorisées à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du système Navigo ;
- en participant à chaque réunion des comités.

Chaque membre a la responsabilité du personnel et des moyens matériels qu'il met à disposition des comités.

#### **Article 5 - Responsabilité des Adhérents à la Charte Navigo**

Les Adhérents :

- intègrent des dispositions relatives au respect des engagements et exigences de la présente Charte dans les contrats qu'ils passent avec toute personne, physique ou morale, pour l'autoriser de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre d'un élément du système Navigo ;
- communiquent au STIF le nom d'un interlocuteur unique pour les questions de sécurité d'une part et de l'interopérabilité d'autre part ;
- communiquent à chaque personne morale à qui ils confient, de quelque manière que ce soit, tout ou partie du système Navigo toutes les informations, tous les documents, renseignements et éléments existants qu'elles ont à connaître pour respecter les exigences de la présente Charte ;
- participent directement ou par l'intermédiaire de leur mandataire à la rédaction des documents techniques et fonctionnelles dont ils ont la responsabilité au sein des comités après décision desdits comités ;
- sont responsables des incidents à portée communautaire détectés dans leurs propres applications du système Navigo ou dans les applications du système Navigo par les personnes qu'ils ont autorisé à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du système Navigo. Dans ce cadre, le STIF est subrogé dans les droits des Adhérents pour l'ensemble des préjudices que peuvent entraîner pour les autres

---

Adhérents les incidents à portée communautaires précités. Lorsque le STIF perçoit une indemnisation, le STIF et les Adhérents ayant subi un préjudice concluent dans les meilleurs délais un accord sur la rétrocession à ces Adhérents, à proportion de leur préjudice, des sommes ainsi perçues par le STIF.

- avertissent le STIF de tous incidents à portée communautaire mentionnés au point ci-dessus ;
- avertissent le STIF de tout projet d'évolution ayant un impact communautaire d'un élément du système Navigo, et de la date souhaitée de sa mise en œuvre ;
- facilitent le contrôle des Organismes de contrôle.

## **Article 6 - Rôle particulier du STIF**

Le STIF :

- préside les comités et décide en dernier ressort ;
- arrête la liste des membres des comités ;
- assure le secrétariat des comités (rédaction et envoi des convocations et des ordres du jour, réservations des salles de réunion, rédaction et envoi des comptes-rendus de réunion...) ;
- détient les noms des Adhérents à la présente Charte, et le contrat contenant leur engagement d'adhérer à la Charte;
- détient les versions officielles successives de l'ensemble de la documentation communautaire de gestion de la sécurité et de l'interopérabilité du système billettique Navigo et assure leur diffusion aux membres dans le respect des règles de confidentialité établies ;
- rédige les documents communautaires qui sont sous sa responsabilité et approuve l'ensemble des documents communautaires ;
- contrôle ou fait contrôler le respect des règles minimales de sécurité, la bonne application du RCTIF et du RTTIF par les Adhérents (plan de contrôles programmés, contrôles spécifiques en cas d'incidents à portée communautaire) ;
- si nécessaire, se fait assister d'experts ;
- déclenche le « Plan d'Urgence » en cas d'incident à portée communautaire (article 13).

---

## **CHAPITRE III – MODALITES DE DEFINITION ET D'APPLICATION DES REGLES D'ELABORATION ET DE MISE EN ŒUVRE DU SYSTEME Navigo**

### **Article 7 – Définition des règles de Sécurité du système Navigo**

Les règles de sécurité sont définies dans un Cahier des « Exigences minimales de sécurité du système Navigo ».

#### **7.1 – Cahier des « Exigences minimales de sécurité »**

Le Cahier des « Exigences minimales de sécurité » définit les « outils » permettant de limiter les risques en assurant la maîtrise des entités, des processus et des acteurs, des objets sensibles, du fonctionnement communautaire. Il décrit notamment :

- les fonctions de gestion de la sécurité du système billettique ;
- la gestion des secrets (documentation sensible et clefs cryptographiques) ;
- la gestion du cycle de vie des supports ;
- la gestion des équipements sensibles (notamment ceux de vente) ;
- les responsabilités des différents Adhérents en fonction de leur périmètre d'activité (validation, vente, gestion des secrets...).

Le Cahier des « Exigences minimales de sécurité » du système Navigo est défini et validé par le Comité de sécurité Navigo. Il constitue le document de référence en matière de sécurité.

Une première version du Cahier des « Exigences minimales de sécurité » a été élaborée par le STIF en collaboration étroite avec RATP, SNCF et OPTILE en 2002. Elle a permis de mettre en œuvre le système Navigo sur la base d'outils et de procédures assurant la bonne gestion de sa sécurité.

Ce Cahier des « Exigences minimales de sécurité » sera amené à évoluer pour s'adapter aux nouveaux besoins ou aux nouvelles contraintes du système Navigo. Toute évolution est réalisée sous l'égide du Comité de Sécurité Navigo qui peut décider de créer un groupe de travail spécifique composé par les membres du comité de sécurité et dont l'objet vise à préparer le cadre de ces évolutions.

Ce document est diffusé par le STIF aux membres du comité de sécurité, et transmis, au moins pour partie, par ceux-ci, sous leur responsabilité, aux personnes ayant à en connaître et qu'ils ont chacun autorisées à participer à la mise en œuvre du système télébillettique Navigo.

Il en va de même de chaque nouvelle évolution ultérieure.

#### **7.2 – Application des règles de sécurité du système Navigo**

Tout Adhérent respecte le Cahier des « Exigences minimales de sécurité » au travers des « Spécifications opérationnelles du système Navigo » qu'il définit sous sa propre responsabilité.

Les « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo » constituent une description des règles et des procédures internes de mise en œuvre du Cahier des « Exigences minimales de sécurité » par chaque Adhérent à la présente Charte. Elles sont établies en tenant compte du périmètre d'activité de l'Adhérent.

Toute évolution des « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo » relève de la responsabilité de chaque Adhérent.

Chaque Adhérent remet au STIF, à titre confidentiel, ses propres « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo », et celles des personnes qu'il a

---

autorisées à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du Système Navigo. Certains documents, en raison du niveau élevé de confidentialité ne peuvent être remis au STIF, ils seront consultables lors des contrôles prévus dans la présent Charte. Toutefois chaque Adhérent indiquera dans ses « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo » la liste de l'ensemble des documents non remis.

Il en va de même de chaque nouvelle version.

### **7.3 - Délai d'entrée en vigueur des décisions**

Les décisions prises par le Comité de Sécurité en matière d'évolution du Cahier des « Exigences minimales de sécurité » sont applicables dans un délai fixé par le Comité de Sécurité à partir des plannings de déploiement proposés par les membres du Comité incluant la rédaction des évolutions des « Spécifications opérationnelles de Sécurité du système Navigo ».

Pendant le délai précité accordé aux Adhérents, les « Spécifications opérationnelles de Sécurité du système Navigo » antérieures restent en vigueur.

## **Article 8 – Définition des règles d'interopérabilité du système Navigo**

Le système Navigo est un système interopérable, ouvert et évolutif.

### **8.1 - Périmètre de l'interopérabilité Navigo**

L'interopérabilité Navigo s'articule autour :

- Du Référentiel Commun Télébillettique Île-de-France (le RCTIF) :  
Ce référentiel est constitué par les spécifications techniques d'interopérabilité des équipements Navigo et des supports. Elles ne portent que sur les spécifications techniques du dialogue équipement – support. Elles se limitent aux exigences techniques d'échanges sécurisés de données entre le support sans contact et l'équipement de lecture. Elles ne concernent donc pas le fonctionnement intrinsèque de l'équipement.
- Du Référentiel Traitement Titres d'Île-de-France (le RTTIF) :  
Le RTTIF décrit règles communes de traitements des données Navigo et notamment :
  - le codage des contrats, des profils sur les supports ;
  - le traitement des supports lors des opérations de validation et de vente ;
  - le format des listes de données échangées entre les différents systèmes ;
  - les spécifications techniques des supports répondant aux exigences fonctionnelles définies par le STIF.

### **8.2 - Produits télébillettiques concernés par le RCTIF**

Les produits Navigo sont dans leur ensemble concernés par le RCTIF.

La conformité au RCTIF des produits, proposés par les industriels aux Adhérents, est contrôlée par des Organismes de contrôle indépendants avant leur mise en service, dans les conditions définies aux articles 11 et 12 et selon les principes suivants :

- en cas de contrat de mise au point d'un produit avant fabrication pour le compte d'un Adhérent, le contrôle de conformité au RCTIF s'effectue dès la mise au point du produit et avant sa fabrication en série voire, au plus tard, avant sa première mise en service ;
- en cas d'achat de produits existants (mis préalablement sur le marché), toute commande d'un Adhérent ne concerne que des produits conformes RCTIF.

---

Le choix des produits ou leur mise en service est du seul ressort de l'Adhérent. De plus, chaque Adhérent peut définir des fonctionnalités supplémentaires spécifiques, ou accepter des fonctionnalités supplémentaires proposées par les fournisseurs, sous réserve que ne soient altérées ni les fonctionnalités d'interopérabilité du RCTIF ni la sécurité du système télébilletique.

Le STIF tient à disposition des membres des comités mentionnés à l'article 4 de la présente Charte la liste des produits agréés RCTIF que lui a communiqué le (ou les) Organismes de contrôle et les informe de tout nouvel agrément.

### **8.3 – Elaboration du RCTIF**

Les spécifications techniques d'interopérabilité du RCTIF sont rédigées par le Comité d'Interopérabilité et plus particulièrement la Commission RCTIF.

Les autres parties du RCTIF sont élaborées par le STIF, en collaboration avec le Comité d'Interopérabilité.

### **8.4 - Evolution du RCTIF**

Toute évolution du RCTIF liée aux spécifications techniques d'interopérabilité est proposée par la commission RCTIF au Comité d'Interopérabilité qui décide des modifications et des évolutions, en tenant compte des versions antérieures en vigueur et des incidences de ces modifications, notamment :

- les exigences du RCTIF auxquelles les fournisseurs de produit(s) contrôlé(s) conforme(s) ou en cours d'instruction de conformité ont adhéré ;
- le respect de la législation et la réglementation en vigueur.

Les évolutions ne concernant pas les spécifications techniques d'interopérabilité sont élaborées par le STIF, en collaboration avec le Comité d'Interopérabilité.

L'entrée en vigueur de toute évolution du RCTIF est définie par le Comité d'Interopérabilité.

### **8.5 – Elaboration du RTTIF**

Les différents documents constituant le RTTIF sont validés par le Comité d'Interopérabilité et plus particulièrement la Commission RTTIF.

### **8.6 - Evolution du RTTIF**

Toute évolution du RTTIF est proposée par la commission RTTIF au Comité d'Interopérabilité qui décidera des modifications et des évolutions, en tenant compte des versions antérieures en vigueur et des incidences de ces modifications.

L'entrée en vigueur de toute évolution du RTTIF est définie par le Comité d'Interopérabilité.

### **8.7 - Validation et suppression des versions du RCTIF/RTTIF**

Sans préjudice des stipulations des articles 8.1 à 8.7, toute nouvelle version du RCTIF et/ou du RTTIF est validée selon le processus suivant :

---

1<sup>ère</sup> étape : la commission RCTIF/RTTIF rédige la nouvelle version pour tout ou partie selon l'évolution envisagée ;

2<sup>ème</sup> étape : le Comité d'Interopérabilité étudie et valide le document, en établissant une liste des implications techniques ;

3<sup>ème</sup> étape : chaque Adhérent transmet sous sa responsabilité le document pour avis, à toute personne qu'il a autorisée à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du système Navigo et fait retour au comité ;

4<sup>ème</sup> étape : le Comité d'Interopérabilité analyse les commentaires communiqués par ses membres, amendent au besoin le document objet des travaux et valide ce dernier document ;

5<sup>ème</sup> étape : le STIF diffuse le document validé.

### **Article 9 – Application des règles d'interopérabilité du système Navigo**

La mise en œuvre des stipulations de la présente Charte, du RCTIF, du RTTIF nécessite la mise en œuvre d'actions spécifiques par les Adhérent et notamment :

- en intégrant dans leurs marchés les obligations découlant de la présente Charte et les exigences techniques du RCTIF et du RTTIF ;
- en installant et ne mettant en service que des unités de produits conformes au RCTIF ;
- en vérifiant la bonne prise en compte des exigences techniques du RTTIF par les systèmes mis en œuvre par la validation des spécifications et par la prononciation de la recette de chaque système.  
Au travers de cette procédure, les Adhérents sont responsables du respect des règles d'interopérabilité du RTTIF par leurs fournisseurs.
- en exploitant chaque unité de produit dans le respect de la conformité au RCTIF et au RTTIF : à savoir, maintenir conforme le produit dans le respect des exigences d'interopérabilité ;

et plus particulièrement pour le RCTIF :

- en respectant les règles du RCTIF en matière de consultation de fournisseurs telles qu'elles figurent en annexe : toute autre spécification particulière à un ou plusieurs Adhérent(s) n'entre pas dans le cadre du RCTIF et entre uniquement dans le processus d'achat spécifique à chaque Adhérent ;
- en demandant à leurs fournisseurs :
  - soit, en cas de mise au point préalable de prototype, de faire contrôler la conformité des produits de télébilletique dès leur mise au point et de fournir le certificat de conformité au RCTIF ;
  - soit, en cas d'achat de produits finis de fournir, préalablement à la mise en service, un certificat de conformité au RCTIF en vigueur ;
  - de respecter l'ensemble des contrôles qui permettent de constater l'état de conformité au RCTIF ;
- en respectant les décisions de contrôle de conformité au RCTIF selon les conditions suivantes :
  - la décision afférente au contrôle de conformité d'un produit est opposable à chaque Adhérent ayant mis en service ledit produit. Chaque Adhérent est responsable devant le STIF du bon traitement des évolutions assurant la

- 
- conformité au RCTIF du produit qu'il a mis en service et ce même si un autre Adhérent utilise ce même produit ;
- la décision de conformité d'un produit doit être obtenue par l'Adhérent avant toute mise en service dudit produit ;
  - en respectant toute décision de retrait de la conformité d'un produit dès qu'ils en ont été avertis, à savoir :
    - en n'achetant plus, dans le futur, des unités du produit, objet du retrait, pour l'utilisation télébilletique en Île-de-France,
    - en vérifiant si les unités du produit qu'ils ont acquises antérieurement à la décision de retrait de conformité, sont bien conformes,
    - en n'utilisant plus les unités du produit qui se seraient avérées non conformes, suite aux vérifications effectuées après le retrait ;
  - en permettant l'accès le plus large à tout élément technique ou document lors de la visite de l'Organisme de contrôle mandaté par le STIF en cas de procédure de contrôle.

---

## CHAPITRE IV – MODALITES DE CONTROLE DU SYSTEME

### Article 10 - La responsabilité du contrôle

Le STIF est responsable du contrôle du respect des spécifications de sécurité et du RCTIF. Il réalise ou fait réaliser pour son compte des expertises sur les produits ou les moyens de mise en œuvre du système Navigo. Ces expertises sont réalisées par plusieurs Organismes de contrôle :

- d'une part pour le contrôle des éléments relatifs à la sécurité Navigo ;
- d'autre part pour le contrôle des éléments relatifs à l'Interopérabilité Navigo au titre du RCTIF.

### Article 11 - Organismes de contrôle

Un Organisme de contrôle est un tiers indépendant des Adhérents à la présente Charte, ou de leurs concurrents potentiels, et de tout fournisseur de produit ou de système billettique, chargé :

- d'effectuer des contrôles chez les Adhérents ou chez toute personne morale à qui un Adhérent a confié, de quelque manière que ce soit, la fourniture de tout ou partie du système Navigo à la demande du STIF, tant pour des problématiques de sécurité que d'interopérabilité ;
- au regard du RCTIF :
  - de contrôler la conformité des produits qui lui sont transmis ;
  - d'instruire les demandes dans un délai maximum de 3 mois ;
  - de déclarer, en cas de contrôle positif, le produit conforme.

Les Organismes de contrôle sont désignés par le STIF après respect des règles de mise en concurrence qui s'imposent à lui.

Pour le contrôle du respect du RCTIF, le STIF s'engage à ne retenir que des Organismes de contrôle certifiés selon la norme EN 45011, définissant les exigences générales relatives aux organismes procédant à la certification de produits.

Le STIF communique, pour avis simple, aux comités mentionnés à l'article 4 de la présente Charte la liste des Organismes de contrôle désignés.

### Article 12 – Portée des contrôles

Les contrôles portent sur le respect par les Adhérents à la présente Charte :

- des exigences minimales de sécurité au travers de la mise en œuvre des spécifications opérationnelles rédigées par chacun ;
- du RCTIF ;
- des décisions de retrait de la conformité RCTIF d'un produit dès qu'ils en ont été avertis.

Pour le contrôle portant sur le respect des exigences minimales de sécurité, chaque début d'année civile, le STIF établit un plan des contrôles à réaliser chez les Adhérents.

Les contrôles portant sur le respect des dispositions du RCTIF et des décisions de retrait de conformité au RCTIF peuvent être effectués à titre occasionnel, sur demande du STIF, à ses frais, ou de tout Adhérent pour les produits dont cet Adhérent a la responsabilité, à ses frais.

Si l'un des contrôles visés par le présent article fait apparaître un manquement aux dispositions de la présente Charte, l'ensemble des coûts inhérents à une éventuelle adaptation nécessaire du système de l'Adhérent contrôlé relèvent de la responsabilité de cet Adhérent et ne peuvent donner lieu à aucun financement supplémentaire accordé par le STIF.

---

## **CHAPITRE V – MODALITES DE TRAITEMENT DES INCIDENTS A PORTEE COMMUNAUTAIRE**

### **Article 13 - Le « Plan d'Urgence »**

En cas d'incident à portée communautaire, désigné ci-après « Incident », le STIF déclenche un « Plan d'Urgence », et en fonction de l'Incident soit le Comité de Sécurité soit le Comité d'interopérabilité se transforme en Cellule de Crise et s'adjoint toutes les compétences requises pour régler le problème, notamment en convoquant le (ou les) Adhérent(s) concerné(s).

### **Article 14 – Contrôles spécifiques en cas d'incident à portée communautaire**

Indépendamment de la solution qui aura pu être trouvée en Cellule de Crise, le STIF peut déclencher un contrôle chez l'Adhérent et chez toute personne morale à qui il a confié, de quelque manière que soit, la fourniture de tout ou partie du système Navigo et pour laquelle cet Adhérent est responsable dans les conditions arrêtées à l'article 5 de la Charte. Ce contrôle s'effectue, en une ou plusieurs visite(s) de l'Organisme de contrôle mandatée par le STIF, avec préavis de 48 heures minimum et obligation de l'Adhérent de nommer un interlocuteur pour permettre à l'Organisme de contrôle d'être accueilli et d'assurer sa mission.

L'Organisme de contrôle devra rendre compte de l'Incident auprès du STIF, de l'Adhérent contrôlé et de la Cellule de Crise, en rapportant :

- les causes et conséquences de l'Incident ;
- le niveau de gravité de l'Incident :
  - mineur. Un Incident est mineur lorsqu'il entraîne un dysfonctionnement technique ou sécuritaire du système (ou d'un de ses composants) sans nuire à son exploitation.  
Un grand nombre d'Incidents mineurs peut être considéré comme un Incident majeur ;
  - majeur. Un Incident est majeur lorsqu'il entraîne un dysfonctionnement technique ou sécuritaire du système (ou d'un de ses composants) en nuisant à son exploitation sans la bloquer.  
Un grand nombre d'Incidents majeurs peut être considéré comme un Incident bloquant ;
  - bloquant. Un Incident est bloquant lorsqu'il entraîne un dysfonctionnement technique ou sécuritaire du système (ou d'un de ses composants) en bloquant son exploitation ;

Les différents contrôles et mesures constatés par l'Organisme de contrôle sont opposables à l'Adhérent.

Le coût du contrôle est à la charge du STIF. Cependant, si le contrôle fait apparaître la responsabilité du (ou des) Adhérent(s) contrôlé(s), et indépendamment des éventuels préjudices qui pourraient être allégués, celui-ci (ou ceux-ci) supportera (ont) le paiement total du contrôle dans le cas d'un Incident, quelque soit le niveau de gravité défini en Cellule de crise.

Tout Adhérent concerné a un délai d'un mois pour contester les conclusions du contrôle. En cas de désaccord entre les parties, un débat contradictoire sera organisé par le STIF.

Si aucune solution amiable n'est obtenue il sera fait application des dispositions, relatives au règlement amiable des conflits, prévues dans les contrats relatifs aux modalités d'exploitation des services de transport conclus entre le STIF et les Adhérents.

---

## Article 15– Le traitement des Incidents

Le traitement d'Incident(s) de sécurité ou d'interopérabilité s'effectue selon le processus suivant :

- 1<sup>ère</sup> étape : le traitement des Incidents est déclenché suite à la demande d'un (ou des) membre(s) du Comité concerné ;
- 2<sup>ème</sup> étape : le Comité concerné demande des explications à l'Adhérent ou aux Adhérents concerné(s) par l'Incident ;
- 3<sup>ème</sup> étape : le Comité concerné examine les explications fournies et/ou constate la non-transmission des explications demandées et décide :
- de poursuivre le processus,
  - ou de clore l'Incident ;
- 5<sup>ème</sup> étape : si le comité décide de poursuivre le processus, le STIF diligente un Organisme de contrôle pour effectuer un contrôle sur les produits et les installations au niveau des éléments concerné(s) et à effectuer des préconisations ;
- 6<sup>ème</sup> étape : si les résultats du contrôle font ressortir que le (ou les) Adhérent(s) est (sont) à l'origine de l'Incident, le STIF le (ou les) met en demeure de respecter les exigences de contrôle dans le cadre des préconisations de l'Organisme de contrôle, et selon les délais fixés par le STIF et établis sur la base des délais préconisés par l'Organisme de contrôle ;
- 7<sup>ème</sup> étape : en cas de non-exécution des préconisations dans les délais fixés par le STIF, ce dernier appliquera les sanctions prévues à l'article 20 de la présente Charte.

---

## **CHAPITRE VI – DISPOSITIONS DIVERSES**

### **Article 16 - Confidentialité**

Sous réserve des dispositions spécifiques de la Charte, chacun des Adhérents s'engage à ne pas divulguer à son personnel ou à des tiers, qui n'auraient pas à en connaître, les documents, les informations et les renseignements contenus dans le Cahier des « Exigences minimales de Sécurité », les « Spécifications opérationnelles de sécurité du système NAVIGO », le RCTIF et les documents constituant le RTTIF, ainsi que tout autre document confidentiel auquel il accède dans le cadre de l'exécution de la présente Charte. Il est responsable des agissements sous ce rapport des personnels ou partenaires qui cesseraient leur activité pour son compte.

La diffusion de tout document lié à la présente Charte ne peut être réalisée après signature d'un accord de confidentialité entre l'Adhérent et le destinataire des informations.

Cet engagement demeure après résiliation ou à l'échéance du contrat ou marché à l'origine de son adhésion.

Du fait de la confidentialité des documents, tout Adhérent devra, en cas de cessation totale d'activité de transport en Île-de-France, respecter les consignes de destruction de tout ou partie des matériels et de la documentation (notamment les « Exigences minimales de Sécurité », les « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo », le RCTIF et le RTTIF).

### **Article 17 - Protection des données à caractère personnel**

Au cours de la mise en œuvre de la présente Charte, chaque Adhérent s'engage à ce que soient respectées la sécurité et la confidentialité des données à caractère personnel, ainsi que le droit d'accès à ces données et, le cas échéant, le droit de rectification, conformément aux lois et réglementations applicables, en particulier la recommandation relative à la collecte et au traitement d'informations à caractère personnel par les sociétés de transport collectif dans le cadre d'applications billettiques (adoptée le 16 septembre 2003 par délibération n° 03-038 de la Commission Nationale Informatique et Libertés dont les principes sont repris dans la délibération n°2008-161 du 3 juin 2008 portant autorisation unique).

### **Article 18 – Marque RCTIF**

#### **18.1 – Propriété de la marque**

Le STIF est titulaire et propriétaire des marques :

- REFERENTIEL COMMUN TELEBILLETIQUE ÎLE-DE-FRANCE, déposée à l'INPI en date du 25 avril 2000, sous le numéro 00 3023735, désignant les produits et services relevant des classes 9, 16, 35, 36, 38, 39 et 42 de la classification internationale des marques, enregistrement publié au BOPI n° 00/39 NL Vol. II du 29 septembre 2000 ;
- RCTIF, déposée en date du 25 avril 2000, sous le numéro 00 3023734, désignant les produits et services relevant des classes 9, 16, 35, 36, 38, 39 et 42 de la classification internationale des marques enregistrement publié au BOPI n° 00/39 NL Vol. II du 29 septembre 2000.

#### **18.2 - Utilisation de la marque par les Adhérents**

---

Pour la mise en œuvre de la présente Charte, les Adhérents à sont autorisés à faire référence aux termes REFERENTIEL COMMUN TELEBILLETIQUE ÎLE-DE-FRANCE et RCTIF :

- dans les documentations techniques ;
- dans les documents de consultation destinés aux fournisseurs ;
- dans les contrats avec les fournisseurs ;
- et plus généralement à tous les échanges utiles à l'interopérabilité du système Navigo.

### **Article 19 - Propriété et utilisation des documents de sécurité et d'interopérabilité.**

Pour éviter toute appropriation indésirable par des tiers, le STIF est déclaré propriétaire des Exigences minimales de sécurité, du RCTIF, du RTTIF, et de toute documentation accessoire à ces documents.

En conséquence, chaque Adhérent à la présente Charte reconnaît que le STIF est propriétaire de tous les droits d'utilisation, d'exploitation, de représentation, de reproduction et de diffusion de chaque version des documents mentionnés au premier alinéa du présent article, et ce :

- pour une durée limitée à la durée de protection légale ;
- envers tout utilisateur des documents précités ;
- envers toute personne, pour tout type de destination concernant directement ou indirectement le transport en Île-de-France.

Il est précisé que tout document d'interopérabilité communiquée au Comité d'Interopérabilité et éventuellement intégrée dans le RCTIF ou dans le RTTIF n'est pas grevée de droits, ni de savoir-faire propriétaire, à l'exception des normes auxquelles il est fait référence dans ces documents. Cette communication relève de la seule responsabilité de celui qui l'effectue auprès du Comité d'Interopérabilité et prend les mesures adéquates pour s'assurer de la transmissibilité des informations auprès du titulaire du droit ou du savoir-faire propriétaire.

Le STIF reconnaît que les Adhérents, dans les respects des clauses de l'article 16 de la Charte, ont des droits d'utilisation, d'exploitation, de représentation, de reproduction et d'intégration, de chaque version des documents mentionnés au premier alinéa du présent article, pour eux-mêmes, dans le cadre d'une concession à titre gratuit. Ils ne peuvent en aucun cas céder ces droits à des tiers.

### **Article 20 - Sanctions**

Le STIF peut faire cesser, avec effet immédiat, l'exploitation de tout produit ou système à l'origine d'un incident bloquant conformément aux articles 14 et 15.

En cas de désaccord entre le STIF et l'un des Adhérents, il sera fait application des dispositions, relatives au règlement amiable des conflits, prévues dans les contrats relatifs aux modalités d'exploitation des services de transport conclus entre le STIF et les Adhérents.