



**Délibération n°2009/1031**  
**Séance du 9 décembre 2009**

**DELEGATION DE COMPETENCE**  
**AU SYNDICAT INTERCOMMUNAL DE TRANSPORTS DU BASSIN CHELLOIS**  
**ET DES COMMUNES ENVIRONNANTES 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 du SITBCCE n° 06/2009 du 8 juin 2009 ;
- VU** le rapport n° 2009/1031 ;
- VU** l'avis de la commission de l'offre de transport du 1<sup>er</sup> décembre 2009 et de la commission économique et tarifaire du 4 décembre 2009 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1<sup>er</sup>** : Le Syndicat Intercommunal du Bassin Chellois et des Communes Environnantes 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 dessert exclusivement le territoire du syndicat. Le service fonctionne toute l'année (à l'exception du 1<sup>er</sup> mai) du lundi au samedi, de 20h00 à 23h00, et les dimanches et jours fériés, de 7h30 à 22h00. Les usagers réservent leur déplacement par téléphone auprès de l'exploitant.

**ARTICLE 3** : La convention de délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile-de-France au Syndicat Intercommunal du Bassin Chellois et des Communes Environnantes 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 38 848 €<sub>valeur 2009</sub> en année pleine ; 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 41 avenue de Châteaudun à Paris (9<sup>ème</sup>), (n°SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n° 2009 /                    du                    , ci-après désigné le « STIF »,

**D'UNE PART,**

## ET

- Le Syndicat Intercommunal de Transport du Bassin Chellois et des Communes Environnantes (SITBCCE), ayant son siège en mairie de Chelles, Parc du Souvenir Emile Fouchard, 77500 CHELLES, et représenté par son Président, Monsieur Bernard GARNIER, en vertu de la délibération n°6/2009 du 8 juin 2009, 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 comité syndical n°6/2009 du 8 juin 2009;

## 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 nouvelle délégation de compétence s'inscrit dans la continuité de celle consentie par le STIF au SITBCCE et signée des deux parties le 30 juillet 2007, 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 14-, 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 (des) service(s) de transport à la demande décrit(s) ci-dessous :

- Service destiné à desservir le territoire du bassin chellois constitué de 7 communes (Brou sur Chantereine, Chelles, Claye-Souilly, Courtry, Le Pin, Vaires sur Marne et Villevaudé),
- Service de transport complémentaire au réseau local de lignes régulières (ne fonctionnant que dans les plages horaires non desservis par les lignes régulières du réseau local APOLO7),
- Service à la demande, c'est-à-dire, fonctionnant sur inscription et réservation préalables,
- Service sans itinéraire ni horaire prédéfinis mais, dont l'origine et la destination du déplacement sont des points d'arrêts prédéfinis et matérialisés,
- Service assuré par 2 véhicule 9 places pouvant accueillir chacun un personne à mobilité réduite.

### **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 télébillettiques aux évolutions des spécifications régionales.

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

- Informer le STIF de tout événement majeur concernant l'exécution du service susceptible d'avoir un impact sur la continuité du service et la sécurité des personnes,
- Etablir un rapport annuel 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 passé 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**

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

- Les forfaits d'une durée égale ou supérieure à une semaine : cartes Navigo (hebdomadaires et mensuelles) et Intégrale, cartes Imagine'R Scolaire et Etudiant, Forfait Gratuité Transport, forfaits Solidarité Transport (hebdomadaires et mensuels), Améthyste gratuité, carte Police.
- La carte Rubis,
- Les forfaits journaliers (Mobilis, Tickets jeunes WE) et les forfaits touristiques Paris Visite
- Les tickets t+.

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

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

La révision des tarifs spécifiques voyageurs est décidée annuellement par le STIF.

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

L'AOP adhère à la charte du système télébillettique NAVIGO, jointe en Annexe II de la présente convention, et s'engage à la respecter.

L'AOP mandate le STIF pour se faire représenter au sein des comités mentionnés dans la charte.

Elle s'engage en outre, à faire respecter la dite charte par toute personne, physique ou morale, qu'elle autorise à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du système NAVIGO, en intégrant des dispositions en ce sens dans les contrats qu'elle passe avec ces personnes.

### **Article 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 du SITBCCE s'inscrit dans la continuité de celle accordée dans la précédente convention de délégation de compétence susmentionnée. Elle est fixée à 38 848 €<sub>2009</sub> en année pleine.

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.

Le 1<sup>er</sup> versement de la participation du STIF est conditionné à la notification par l'AOP au STIF de la date de mise en place du service de transport à la demande.

#### Domiciliation bancaire :

Banque de France

Titulaire : trésorerie de Chelles

Domiciliation : BDF Meaux

Code Banque	Code Guichet	N°Compte	Clé RIB
30001	00523	0000R050230	40

### **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 Directrice Générale

Le Président

Sophie MOUGARD

Bernard GARNIER

**TRANSPORT A LA DEMANDE DU BASSIN CHELLOIS  
ET DES COMMUNES ENVIRONNANTES  
« APOLO+ »**

**CAHIER DES CHARGES**

**VALANT CAHIER DES CLAUSES TECHNIQUES  
PARTICULIERES**

...

## **1 – Rappels : création en septembre 2007 d'un service de transport à la demande sur le bassin chellois, à titre expérimental, pour 28 mois.**

### **1.1 Un service justifié par la nécessité**

La création de ce service en septembre 2007 a été motivée par les éléments suivants :

- Un territoire contrasté et étendu

Le bassin chellois, constitué de 7 communes de Seine et Marne (Chelles, Vaires sur Marne, Brou sur Chantereine, Le Pin, Courtry, Villevaudé et Claye-Souilly), regroupe 83 000 habitants et s'étend sur plus de 6 600 hectares. En dehors des communes de Chelles, Vaires sur Marne et Brou sur Chantereine qui constituent le noyau urbain du bassin, les autres communes sont excentrées et séparées par des zones rurales. A titre indicatif, la distance parcourue par les bus de la ligne E, entre la gare routière de Chelles et la mairie de Claye-Souilly, est de 20 kilomètres.

- Des besoins non satisfaits

Au cours de ces 10 dernières années, le réseau APOLO7 a connu de nombreuses évolutions. Depuis les premiers comptages des titres de transport en 1998, les usagers ont bénéficiés de 25% d'offre en plus et la fréquentation a progressé de 40%. En mars 2005, le réseau a bénéficié d'une seconde restructuration afin de s'adapter aux nouvelles réalisations urbaines et à la réorganisation des établissements scolaires du bassin.

Les comptages de novembre 2005 ont révélé que le réseau APOLO7 assure 15 500 voyages par jour correspondant à une augmentation de plus de 10% par rapport aux comptages de 2003. Sa clientèle est fortement abonnée (81%) et constituée à 44% de scolaires.

Une enquête de besoins et de satisfaction réalisée en mai 2006 a mis en évidence une opinion globalement positive du réseau. Toutefois, des besoins de déplacement en transport en commun se font sentir en dehors des heures traditionnelles, notamment, le week-end et en soirée, besoins auxquels les lignes régulières ne peuvent pas répondre de manière satisfaisante et qui nécessitent la mise en place de solutions « sur mesure ».

- Une nécessité liée au développement durable

L'enjeu pour les collectivités locales est également de lutter contre le tout voiture en recherchant les alternatives permettant de répondre à des besoins de déplacements de plus en plus éparses dans l'espace et dans le temps.

### **1.2 Un cadre juridique particulier**

Le service de transport à la demande mis en place par le Syndicat Intercommunal de Transport de Bassin Chellois et des Communes Environnantes (SITBCCE) s'inscrit dans le cadre juridique suivant :

- l'article 38 de la loi du 13 août 2004 qui prévoit que :

- 1) sur les périmètres ou pour les services définis d'un commun accord, le STIF peut déléguer tout ou partie de ses attributions à des collectivités territoriales ou à leurs groupements, à l'exception de la politique tarifaire ;
- 2) les services de transport à la demande dérogent au décret de 1949 et ne sont donc pas soumis au principe de coordination.

- La délibération du conseil du STIF du 14 février 2007 sur les dessertes de niveau local qui prévoit que les autorités organisatrices de proximité doivent confier l'exploitation du service de transport à la demande à une entreprise après procédure de mise en concurrence.

### **1.3 Un service expérimental**

Toutefois, le SITBCCE a fait valoir sa volonté de mener une expérimentation lui permettant de tester le service en vraie grandeur sur son territoire.

Le candidat unique retenu a été la Société des Transports du Bassin Chellois (STBC) avec laquelle une convention d'une durée de 28 mois a été signée, soit du 1<sup>er</sup> septembre 2007 au 31 décembre 2009.

## **2- Poursuite au-delà de l'actuelle phase expérimentale**

Les arguments développés plus haut, relatifs à la justification de la création d'un tel service, sont toujours d'actualité. Par ailleurs, le service de transport à la demande APOLO+ a prouvé son efficacité pour les raisons suivantes :

### **2.1 Un service en progression constante**

Le service de transport à la demande APOLO+ a bénéficié de plusieurs campagnes d'information et de promotion. Le nombre de ses abonnés est en progression constante et 20% de ces derniers l'utilisent régulièrement.

Par ailleurs, la perception des usagers de ce service, recueillie soit par le biais de coupons d'enquête (« donnez-nous votre avis ... »), soit par les courriers reçus, s'avère très positive.

### **2.2 Un service répondant de mieux en mieux aux objectifs poursuivis**

#### **2.2.1 En termes de trafic**

On constate que pour l'année 2008, 1<sup>ère</sup> année pleine d'observation, 80% des objectifs prévisionnels de trafic ont été atteints pour le trafic de soirée, du lundi au samedi et 25% des objectifs prévisionnels pour le trafic des dimanches et jours fériés.

Pour le 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> trimestre 2009, les objectifs prévisionnels de trafic de soirée ont été atteints.

#### **2.2.2 En termes de taux de co-voiturage**

Le taux de co-voiturage moyen pour l'année 2008 s'établit à 1,7. Ce taux tend également à progresser en 2009 ; il était par exemple de 2,32 en juin 2009 (rappel des objectifs contractuels: un taux de co-voiturage de 3 pour les courses de soirée et de 2,3 pour les courses des dimanches et jours fériés).

Compte tenu de ce qui précède et afin de permettre au service APOLO+ de conforter son positionnement de service complémentaire au réseau de lignes régulières, il semble opportun de le maintenir au-delà de sa phase expérimentale.

Pour ce faire, par délibération en date du 8 juin 2009, le SITBCCE a décidé de solliciter auprès du STIF une nouvelle délégation de compétence et de lancer une procédure de mise en concurrence pour la poursuite du service APOLO+ au-delà de sa phase expérimentale.

### **3- Description du service de transport à la demande et fonctionnement à maintenir**

#### **3.1 Conditions générales d'exploitation**

##### **3.1.1 Principe général**

Le TAD APOLO+ est destiné à apporter un service complémentaire au réseau de lignes régulières aux périodes et dans les secteurs où l'on observe peu ou pas de possibilités de déplacements.

##### **3.1.2 Territoire desservi**

Le territoire desservi est celui du réseau local de lignes régulières APOLO7.

Ce territoire est le suivant :

## PLAN SUPPRIME CAR TROP LOURD

Le réseau APOLO7 est constitué de 5 lignes régulières :

- **Ligne A** (Chelles gare routière ↔ Chelles Rond Point des Sciences)
- **Ligne B** (Chelles gare routière ↔ Courtry Stade)
- **Ligne C** (Chelles gare routière ↔ Vaires sur Marne Paul Algis)
- **Ligne D** (Vaires sur Marne SNCF ↔ Villevaudé)
- **Ligne E** (Chelles gare routière ↔ Claye-Souilly Mairie)

Le service de TAD est destiné uniquement aux déplacements internes au bassin chellois.

### **3.1.3 Ayants droit**

Les ayants droit à ce service de TAD sont tous les habitants des 7 communes qui composent le bassin de transport ainsi que les « visiteurs », c'est à dire toutes les personnes résidant hors des 7 communes du bassin mais se déplaçant à l'intérieur de celui-ci, pour quelque raison que ce soit.

Ce service est ouvert à tous les usagers : scolaires (les enfants de moins de 11 ans devront être accompagnés d'un adulte), adultes et personnes âgées (avec ou sans handicap).

### **3.1.4 Description de la consistance et de la nature du service**

#### **➤ Points d'arrêts desservis**

Sont desservis, en origine et destination, tous les points d'arrêt du territoire du bassin dûment autorisés par le syndicat de transport et, en particulier, ceux du réseau de lignes régulières APOLO7.

Sont également desservis, en origine et destination, les points d'arrêt spécialement créés pour le service de transport à la demande APOLO+. Ces points d'arrêt dédiés se situent dans des secteurs peu ou pas desservis par les transports en commun. La liste de ces points d'arrêt est la suivante :

- Sur la commune de Chelles : « Piscine de Chelles », « Base Canoë-kayak », « Maison de la petite enfance », « Pierre Curie » et « Albert Sarraut »,
- Sur la commune de Vaires sur Marne : « Nouveau cimetière », « Marché » et « Base UCPA »,
- Sur la commune de Le Pin : « Chemin de la Croix ».

#### **➤ Jours et horaires de fonctionnement**

En dehors des horaires de desserte des lignes régulières du bassin de transport, le service APOLO+ répond aux objectifs suivants :

- 1) offrir une desserte de l'ensemble du territoire, les dimanches et jours fériés (hors 1<sup>er</sup> mai), de 7h30 à 22h00,
- 2) offrir une desserte de l'ensemble du territoire, en soirée, du lundi au samedi, de 20h00 à 23h00.

### **3.1.5 Matériel roulant**

Le service de TAD est réalisé par 2 véhicules 9 places de type « Renault Master ». Ces véhicules, acquis par le transporteur gestionnaire du service, deviendront propriété de la collectivité en cas de changement de gestionnaire.

### **3.1.6 Inscription, réservation et gestion des demandes**

#### **➤ Inscription**

L'utilisation du service est obligatoirement soumise à une inscription préalable gratuite auprès du gestionnaire. L'inscription s'effectue à l'aide d'un bulletin, lequel doit être retourné, par courrier, au gestionnaire, à l'adresse indiquée sur le formulaire.

Une carte personnalisée (dite carte d'abonnement) est alors délivrée gratuitement par le gestionnaire au client APOLO+ dans les meilleurs délais. Cette carte est nominative, elle permet l'ouverture du dossier et l'accès au service.

#### **➤ Réservation**

La réservation du service, également obligatoire, s'effectue auprès du gestionnaire.

Sous réserve d'un accord passé entre le gestionnaire du service et le gestionnaire de la gare routière de Chelles, les obligations relatives à l'inscription et à la réservation du service pourront s'effectuer auprès de RézoPlus Espace transports, accueil clients de la gare routière, gare de Chelles-Gournay, place du Grand Jardin, ouvert du lundi au vendredi, de 7h00 à 19h30, le samedi, de 9h00 à 12h30 et de 14h00 à 17h00, par téléphone au 01 64 21 89 90. Au cas où ce partenariat serait mis en place, le gestionnaire du service TAD APOLO+ devra prévoir les moyens de réservation en dehors des horaires d'ouverture de l'accueil RézoPlus Espace transports.

L'utilisation d'un logiciel spécialisé ne semble pas indispensable compte tenu du trafic prévisionnel décrit plus loin et du nombre de véhicules mis à disposition. En revanche, le développement d'une base de données informatisée est nécessaire pour gérer les réservations et optimiser l'utilisation d'APOLO+.

### ➤ **Etablissement d'un fichier clients et édition de statistiques**

Le développement d'une base de données informatique pour la gestion du fichier clients apparaît nécessaire au suivi précis de l'utilisation et du fonctionnement de ce service. La base de données sera complétée à chaque nouvelle demande de réservation de la part d'un client. Cette base prendra en compte les données suivantes :

- 1) Nom, Prénom de l'utilisateur,
- 2) Son adresse postale, son numéro de téléphone (fixe et portable), son adresse mail,
- 3) Le motif de son appel (inscription, réservation, information, autre,...),
- 4) Le titre de transport à disposition ou que la personne compte acquérir pour son déplacement en TAD,
- 5) L'origine et la destination du déplacement (parmi la liste des arrêts possibles),
- 6) La date et l'heure de prise en charge.

Ce fichier, qui sera déclaré à la CNIL, ne pourra pas être transmis à l'extérieur des services du gestionnaire du TAD et de la collectivité. Il permettra l'édition de statistiques.

Ces statistiques devront être trimestrielles et donner les indications suivantes :

- 1) Nombre de personnes transportées par minibus,
- 2) Catégories de personnes (scolaires, adultes, personnes âgées),
- 3) Motifs des déplacements (travail, loisirs, achats,...),
- 4) Jours, dates, heures des déplacements,
- 5) Origines et destinations des déplacements,
- 6) Nombre de refus et leur motif et, le cas échéant, si les personnes ont été redirigées vers une ligne régulière,
- 7) Nombre d'appels reçus par l'accueil du service et leurs motifs,
- 8) Kilomètres commerciaux réalisés,
- 9) Distance moyenne et durée du voyage,
- 10) Taux de co-voiturage,
- 11) Parmi les personnes inscrites, taux d'utilisation du service.

### ➤ **Garantie de non-concurrence avec le réseau principal de lignes régulières**

Le service de transport à la demande est complémentaire au réseau de transport local et ne peut être réservé à + ou - 30 minutes d'écart par rapport à l'horaire théorique des lignes desservant le bassin de transport. Les lignes concernées sont celles du réseau APOLO7, les lignes RATP 113, 312, 213, 421 et 211, la ligne CIF/STBC 13, la ligne TRA/VEOLIA 613, la ligne Seine et Marne Express 19, la ligne TVF 54.10). Par ailleurs, si l'origine-destination peut être assurée par ces mêmes lignes régulières, y compris avec une correspondance, le service de transport à la demande ne peut pas être réservé.

Compte tenu de ce cadre, toute demande qui pourra être satisfaite par les lignes régulières du bassin de transport sera systématiquement redirigée par l'agent en charge des réservations vers une de ces lignes régulières.

## **3.2 Qualité de service**

### **3.2.1 Délais de réservation**

Les réservations se font de la façon suivante :

- 1) pour les déplacements du dimanche, la réservation devra être faite au plus tard le samedi, à 17h ;
- 2) pour les déplacements des jours fériés, la réservation doit être faite au plus tard le jour ouvré précédent le jour férié en question, à 17h ;
- 3) pour les déplacements de soirée du lundi au samedi, la réservation doit être passée au plus tard le jour même du déplacement, à 17h.

### **3.2.2 Identité visuelle et Information voyageurs**

#### **➤ Identité visuelle**

Pour que le TAD soit facilement reconnaissable et identifiable par la clientèle, une identité visuelle a été créée. Celle-ci, compatible avec les exigences du Conseil Général de Seine et Marne qui intervient dans le financement du service, est déclinée sur la livrée des 2 véhicules assurant le service de TAD, la tenue du personnel et les supports d'information spécifiques à ce service (points d'arrêt, supports de communication papier et internet,...).

#### **➤ Information voyageurs**

Un plan de communication est mis en place et relancé périodiquement par le gestionnaire du service, après présentation de celui-ci, pour avis, au Syndicat Intercommunal de Transport du Bassin Chellois et des Communes Environnantes.

Ce plan de communication a pour but de mieux faire connaître le service pour conquérir la clientèle potentielle.

Cela se traduit par :

- la mise à disposition, notamment en gare routière et dans les lieux recevant du public, de toutes les informations relatives au service de TAD,
- une information voyageurs réalisée sur les poteaux d'arrêt du réseau APOLO7 et sur les points d'arrêt dédiés au service,
- une information voyageurs réalisée dans les bus, sur les affichages communaux et intercommunaux, dans les magazines des collectivités locales et sur leur site internet, afin de sensibiliser de nouveau la population à ce service.

### **3.2.3 Continuité du service et exigence de qualité**

#### **➤ Continuité du service**

L'exploitant est tenu d'assurer la continuité du service, quelles que soient les circonstances, sauf en cas de force majeure.

En cas de grève avec préavis réglementaire, l'exploitant doit prendre toutes les dispositions nécessaires visant à limiter la gêne occasionnée aux usagers.

L'exploitant recherche, avec la collectivité, les dispositions nécessaires à la mise en place d'un service de substitution.

Si, du fait de l'exploitant, la sécurité publique vient à être compromise par le mauvais état du matériel roulant, la collectivité peut prendre immédiatement, aux frais et risques de l'exploitant, les mesures nécessaires pour prévenir tout danger certain.

En cas d'insuffisance répétée, la collectivité peut mettre l'exploitant en demeure d'y remédier dans les délais fixés par l'expert qu'elle aura désigné et, à défaut d'exécution, la collectivité peut :

- soit faire assurer les remises en état ou le renouvellement des matériels défectueux aux frais de l'exploitant,
- soit résilier le contrat dans les conditions, formes et délais prévus par le présent cahier des charges.

### ➤ **Qualité de service**

Le transport des voyageurs doit être effectué dans les meilleures conditions de ponctualité, de confort, de propreté et de sécurité.

Le personnel assurant le service de TAD doit se montrer aimable et courtois. Il doit être reconnaissable par le port d'une tenue correcte et uniforme, complétée d'un insigne au nom et visuel d'APOLO+. Il sera tenu de faire respecter les règles d'utilisation du service de TAD, à savoir que les usagers non inscrits et/ou qui n'auraient pas préalablement réservés leur course ne pourraient pas être transportés.

Il devra également être en mesure de savoir renseigner les usagers sur le service APOLO+ mais aussi, sur le réseau APOLO7 et les lignes en correspondance.

Concernant l'état du matériel roulant et des installations utilisées : le gestionnaire en a l'entière responsabilité et s'engage à en assurer le bon état. Il s'engage, si besoin est, à renouveler les biens nécessaires à l'exécution du service de TAD.

## **4 - Economie globale du service**

### **4.1 Estimation du trafic**

#### **4.1.1 Estimation du trafic du dimanche**

Il est rappelé que le dimanche, seule la ligne A du réseau APOLO7 fonctionne (jusqu'à 20h30).

Si l'on reprend les estimations de juin 2007, avant la mise en œuvre de la phase expérimentale, le trafic potentiel du TAD pour le dimanche se situe à 150 voyages.

#### **4.1.2 Estimation du trafic de soirée**

Si l'on reprend également les estimations de juin 2007, le trafic potentiel du TAD en soirée, de lundi à samedi est d'une cinquantaine de voyages.

#### **4.1.3 Tableau récapitulatif d'estimation de trafic**

	Trafic prévisionnel journalier	Nbre de jour de fonctionnement par an	Trafic annuel			Voyages/Km	Taux de remplissage (1)	Sectionnement moyen (2)
			Nbre de courses	Km commerciaux	Km HLP			
<b>Dimanches et jours fériés</b>	150	61	4 000	37 149	10 614	0,34	2,0	2,7
<b>Soirées</b>	50	260	4 333	32 760	9 360	0,56	3,0	2,2

## 4.2 Niveau d'offre

	<b>Offre dimanches et jours fériés (hors 1<sup>er</sup> mai, hors été)</b>	<b>Offre de soirée lundi à samedi (hors été)</b>	<b>Cumul</b>
<b>Nombre de jours par an</b>	<b>61</b>	<b>260</b>	
<b>Horaires de fonctionnement</b>	<b>7h30 – 22h</b>	<b>20h – 23h</b>	
<b>Amplitude horaire</b>	<b>14h30</b>	<b>3h</b>	
<b>Heures de roulement</b>	<b>1769</b>	<b>1560</b>	
<b>Heures de travail (+10% de réserve)</b>	<b>2080</b>	<b>2288</b>	
<b>Equivalent temps plein (1600 heures)</b>	<b>1,30</b>	<b>1,43</b>	<b>2,73</b>
<b>Kilomètres annuels totaux parcourus</b>	<b>37 149</b>	<b>32 760</b>	<b>69 909</b>
<b>Dont kilomètres HLP</b>	<b>10 614</b>	<b>9 360</b>	<b>19 974</b>

## 4.3 Tarification

Afin de faciliter l'accès au nouveau service de TAD, la tarification adoptée est celle qui est en vigueur en région Ile de France (tarification francilienne), à savoir :

- Les forfaits d'une durée égale ou supérieure à une semaine : cartes Navigo (hebdomadaires et mensuelles) et Intégrale, cartes Imagine'R Scolaire et Etudiant, Forfait Gratuité Transport, forfaits Solidarité Transport (hebdomadaires et mensuels), Améthyste gratuité, carte Police.
- La carte Rubis,
- Les forfaits journaliers (Mobilis, Tickets jeunes WE) et les forfaits touristiques Paris Visite
- Les tickets t+.

Les personnes non munies de titre de transport devront acheter un ticket auprès du conducteur et le valider dans les mêmes conditions que lors d'un voyage habituel en bus. Les véhicules assurant le transport à la demande seront dotés de valideurs (pass sans contact et tickets).

## 4.4 Modalités de financement

L'exploitant du service de TAD APOLO+ adressera mensuellement à la collectivité une facture correspondant au 12<sup>ème</sup> du coût annuel du service prévisionnel. Il adressera à la fin de chaque trimestre une facture de régularisation correspondant aux kilomètres réellement parcourus.

La collectivité effectuera auprès des partenaires financiers (STIF et Conseil Général de Seine et Marne), conformément aux conventions signées respectivement avec ces

derniers, les demandes de versement des subventions venant alléger sa participation au coût de fonctionnement du TAD APOLO+.

c

## **5 – Désignation de l'exploitant**

Au-delà de sa phase expérimentale qui s'achève au 31 décembre 2009, le service de TAD APOLO+ que le Syndicat Intercommunal de Transport du Bassin Chellois et des Communes Environnantes (SITBCCE) veut maintenir, s'inscrit dans le cadre juridique suivant :

- L'article 38 de la loi du 13 août 2004 qui prévoit que :
  - 1) sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, le STIF peut déléguer tout ou partie de ses attributions à des collectivités territoriales ou à leurs groupements, à l'exception de la politique tarifaire.
  - 2) les services de transport à la demande dérogent au décret de 1949 et ne sont donc pas soumis au principe de coordination.
- La délibération du conseil du STIF du 14 février 2007 sur les dessertes de niveau local qui prévoit que les AOP doivent confier l'exploitation du service de TAD à une entreprise après une procédure de mise en concurrence.

Le SITBCCE étant entité adjudicatrice (dès lors qu'il a reçu délégation de compétence du STIF pour être opérateur de réseau), il lui est donc possible de lancer une procédure de mise en concurrence pour la poursuite du service de TAD APOLO+, procédure devant aboutir à l'attribution du marché de gestion du service à un gestionnaire à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010, pour une durée d'un an renouvelable deux fois.

## **6- Modifications intervenant en cours de validité du marché de gestion du service de TAD APOLO+**

Toute modification substantielle, remettant en cause l'économie générale du service, fera l'objet d'un avenant au marché.

---

# **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 télébillettique 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.