

Convention de délégation de compétence en matière de service régulier local

ENTRE :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, établissement public à caractère administratif régi par les dispositions des articles L.1241-1 et suivants et R.1241-1 et suivants du code des transports, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par son Directeur général, dûment habilité aux fins des présentes par délibération n° 20220712 - 129 du Conseil du 12 juillet 2022, ci-après dénommé « **Île-de-France Mobilités** »,

D'UNE PART,

ET

La Communauté d'agglomération Val Parisis, dont le siège est situé au 271 chaussée Jules César 95250 BEAUCHAMP, représentée par son président, Monsieur Yannick BOËDEC, en vertu de la délibération n° D/2016/117 du 11 avril 2016, ci-après désigné « **l'autorité organisatrice de proximité** » ou « **l'AOP** »,

D'AUTRE PART

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** la délibération n°2007/0048 du Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France du 14 février 2007 sur les dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n°2011/0497 du Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France du 1^{er} juin 2011 ;
- VU** la délibération n° D/2015/18 du Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération Le Parisis du 29 septembre 2015 ;
- VU** la délibération n° 2015/0544 du Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France du 7 octobre 2015 ;
- VU** la convention de délégation de compétence du 10 décembre 2015 ;
- VU** l'Arrêté préfectoral N°A15-607-SRCT du 14 décembre 2015 relatif à la fusion des Communautés d'Agglomération Le Parisis et Val et Forêt et extension de périmètre à la commune de Frépillon ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France n° 2016-121 en date du 30 mars 2016 ;
- VU** l'avenant n°1 à la convention de délégation de compétence en date du 9 juin 2016 ;
- VU** la délibération n° BC/2021/34 du Bureau Communautaire de la Communauté d'Agglomération du Val Parisis du 23 novembre 2021 relatif à l'avenant n° 2 ;
- VU** la délibération n° 20211209-337 du Conseil d'Île-de-France Mobilités en date du 9 décembre 2021 ;
- VU** la délibération n° de la Communauté d'Agglomération du Val Parisis en date du juin 2022 ;
- VU** la délibération n° du Conseil d'Île-de-France Mobilités du 12 juillet 2022 ;

PREAMBULE

Par la présente convention, les parties entendent organiser la délégation de compétence permise entre Île-de-France Mobilités et l'Autorité Organisatrice de Proximité (AOP) dans le cadre des dispositions du code des transports.

En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Ile-de-France, Île-de-France Mobilités peut, conformément aux dispositions de l'article L.1241-1 du code des transports, organiser les services réguliers locaux.

Conformément à l'article L.1241-3 du code des transports, Île-de-France Mobilités peut, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, déléguer tout ou partie de ses attributions, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités territoriales ou à leurs groupements, autorités organisatrices de proximité, dans le cadre d'une convention.

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

Dans cette optique, la délégation de compétence consentie par Île-de-France Mobilités 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 Île-de-France Mobilités à l'AOP en matière de service régulier local, ainsi que les modalités juridiques et financières de cette délégation de compétence.

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

Île-de-France Mobilités 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 d'Île-de-France Mobilités 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. Île-de-France Mobilités demeure notamment autorité coordinatrice de l'offre de transport et responsable de la politique tarifaire et des politiques intermodales. En outre, la présente convention, d'une durée limitée, est réversible : à son terme, ou en cas de résiliation prévue à l'Article 15, Île-de-France Mobilités reprend la responsabilité de l'ensemble des compétences déléguées.

Article 2 - Durée

La présente convention est conclue pour une durée de 4 ans à compter de sa date de notification, par lettre recommandée avec accusé de réception par Île-de-France Mobilités à l'AOP, sans préjudice des dispositions du dernier paragraphe de l'article 5.4 (caducité), de

l'article 9 (modalités de règlement), de l'article 10 (suivi financier et rapport d'exercice des compétences déléguées) et de l'article 15 (résiliation).

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 Île-de-France Mobilités des conditions d'exercice des compétences déléguées et le cas échéant des problèmes rencontrés à cette occasion. Elle produit chaque année avant le 1^{er} avril à Île-de-France Mobilités un rapport d'exercice des compétences déléguées conformément aux dispositions de l'Article 10.

Article 4 - Droits et obligations d'Île-de-France Mobilités

Île-de-France Mobilités, en tant qu'autorité organisatrice, est garante de la politique régionale des transports et en assure la cohérence :

- Elle établit et tient à jour le plan régional des transports, après avis des collectivités locales et de leurs groupements.
- Elle définit la politique tarifaire, décide la création des titres de transport et fixe les tarifs.
- Elle 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 des services réguliers locaux figurant en annexe I de la présente convention.
- Elle contrôle ponctuellement les conditions d'exploitation des services.
- Elle coordonne la modernisation du système de transport collectif francilien et garantit le caractère intermodal des systèmes.
- Elle définit, assure ou fait assurer l'information multimodale.
- Elle définit les principes de mise en œuvre de la loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux.
- Elle définit et met en œuvre sa politique de communication.
- En contrepartie des compétences déléguées, Île-de-France Mobilités :
 - participe au financement des services en fonction de critères d'éligibilité aux financements et de modalités définis au Titre II de la présente convention,
 - contrôle l'exécution de la présente convention ; en particulier évalue avec l'AOP les conditions de mise en œuvre ainsi que les conditions d'exécution des conventions passées avec le ou les exploitants de transport,
 - étudie toute demande de modification de la présente convention permettant notamment un meilleur exercice de la compétence déléguée,

- propose des solutions en cas de différends avec les exploitants.

Article 5 - Droits et obligations de l'AOP

Article 5.1 - Service(s) faisant l'objet de la délégation de compétence

En vertu de la présente convention, l'AOP est responsable de l'organisation des services de transport régulier local, sur son territoire, décrits ci-dessous :

- CitéVal Cormelles-en-Parisis
- CitéVal Herblay-sur-Seine
- CitéVal Ermont

Article 5.2 - Compétences déléguées

L'AOP s'engage à assurer les compétences suivantes qui lui sont déléguées par Île-de-France Mobilités :

- L'exploitation des services, soit directement en régie, soit par une entreprise ou une association ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'AOP après mise en concurrence, selon les modalités fixées à l'Article 5.3 et à l'annexe I.
- Le financement des services, avec le cas échéant le concours d'Île-de-France Mobilités, sur la base des modalités fixées à l'Article 8 (dans le cas d'une tarification francilienne).
- Le suivi et le contrôle de l'exécution des services en particulier dans le respect du cahier des charges annexé à la présente convention.
- L'examen des mesures d'amélioration possibles du service rendu en matière de création, modification ou suppression d'offre de transport ou de qualité de service, selon les modalités fixées à l'annexe I.
- Le respect par les entreprises de transport des règles de sécurité applicables aux systèmes qu'elles exploitent.
- Le cas échéant, l'adaptation des systèmes de validation télébilletiques aux évolutions des spécifications régionales.

Dans le cadre de ses relations avec Île-de-France Mobilités, l'AOP s'engage en outre à :

- Informer Île-de-France Mobilités 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 à Île-de-France Mobilités 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 d'Île-de-France Mobilités.

Article 5.3 - Désignation de l'exploitant et mise en service

5.3.1 : Cas général

Pour l'exploitation des services pour lesquels elle a reçu délégation de compétence par la présente convention, l'AOP décide, conformément à l'article L.1221-3 du code des transports :

- soit d'exploiter le(s) service(s) en régie,
- soit de confier par la signature d'une convention à durée déterminée l'exploitation du(es) service(s) à une entreprise ou une association dans le respect des dispositions du code des transports, notamment les articles L.1241-5 à L.1241-7, et, le cas échéant, 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 à Île-de-France Mobilités pour information dans le mois suivant la notification au transporteur. Sa durée ne peut excéder le terme de la présente convention.

Afin qu'Île-de-France Mobilités puisse tenir à jour le plan régional des transports conformément à l'article 4 de la présente convention, l'AOP s'engage à transmettre à Île-de-France Mobilités :

- **En cas de régie :**
 - la délibération mettant en place ladite régie,
 - l'inscription au registre des transports de la régie.
- **En cas de convention avec un tiers :**
 - La délibération approuvant le choix de l'exploitant ainsi que les modalités d'exploitation des services et autorisant l'AOP à signer ladite convention,
 - La convention exécutoire signée entre l'AOP et l'exploitant ou, pour les marchés, l'ensemble des pièces constitutives dudit marché (acte d'engagement signé par l'AOP, règlement de consultation, CCAP, CCTP, offre signée par l'exploitant), ainsi que l'acte constatant son entrée en vigueur.
- **En cas de régie et de convention avec un tiers :**
 - Tous les autres actes que l'AOP estimera utile de devoir transmettre à Île-de-France Mobilités ou qu'Île-de-France Mobilités demandera expressément à l'AOP.

Titre II - TARIFICATION ET FINANCEMENT DES SERVICES

Article 6 - Tarification applicable

La tarification applicable aux services visés à l'Article 5.1 à l'exception du SRL Ermont appliquant la gratuité, est la tarification francilienne. Les services sont accessibles avec les produits tarifaires suivants :

- Les forfaits sur carte Navigo d'une durée égale ou supérieure à une semaine ;
- Les forfaits journaliers et touristiques ;
- Les tickets t+ et les tickets d'accès à bord ;

- Le forfait Pass' Local délivré par le GIE Comutitres et financé par la Communauté d'Agglomération Val Parisis ;

Les recettes tarifaires, perçues avec le système de billetterie, représentent la contribution des voyageurs au financement des services décrits dans la présente convention.

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

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

La sécurité et l'interopérabilité du système 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 3 de la présente convention, et s'engage à la respecter.

L'AOP mandate Île-de-France Mobilités pour se faire représenter au sein des comités mentionnés dans la charte.

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

Article 7 - Financement par l'AOP

Sous réserve des dispositions de l'Article 8, l'AOP supporte toutes les conséquences financières des décisions relevant des compétences déléguées : les contributions versées par l'AOP sont la contrepartie de la réalisation du(es) service(s) délégué(s), et notamment, des obligations de service public incombant à l'exploitant.

Article 8 - Participation d'Île-de-France Mobilités au financement des services

Île-de-France Mobilités participe au financement des services qui satisfont les critères définis dans la délibération n° 2007/0048 de son Conseil du 14 février 2007 et la délibération n° 2011/0497 de son Conseil du 1^{er} juin 2011.

La participation d'Île-de-France Mobilités au financement des services réguliers locaux de la Communauté d'Agglomération du Val Parisis est fixée à 94 920 € en année pleine (valeur [2022]).

Cette participation est ventilée par service comme suit :

-CitéVal de Cormeilles-en-Parisis : 21 158 €

-CitéVal d'Herblay-sur-Seine : 73 762 €

La participation d'Île-de-France Mobilités sera actualisée chaque année à la date anniversaire du démarrage de ces services (le 02/05 pour CitéVal de Cormeilles et le 02/02 pour CitéVal d'Herblay), comme suit :

$$\begin{aligned} & \text{Valeur en année pleine pour l'année N} \\ & = \\ & \text{Valeur en année pleine pour l'année N-1} \times K_N \\ & \text{avec } K_N = 0,429 \times S_{N-1}/S_{N-2} + 0,088 \times C_{N-1}/C_{N-2} + 0,483 \times \text{IPS}_{N-1}/\text{IPS}_{N-2} \end{aligned}$$

S : Salaires (indices trimestriels) - Transports et entreposage (www.indices.insee.fr ; identifiant : 010562720 avec application du coefficient de raccordement 1,134).

C : indice mensuel Gazole (www.indices.insee.fr ; identifiant : 001764283)

IPS : indice des prix à la consommation - services (www.indices.insee.fr ; identifiant : 001764296).

Pour chaque indice I, In est la moyenne arithmétique de janvier N-1 à décembre N-1.

A l'issue de la première année d'exploitation du(es) service(s) délégué(s), les parties conviennent d'échanger sur la base des résultats du rapport d'exercice des compétences déléguées transmis par l'AOP à Île-de-France Mobilités et visé à l'article 10 de la présente convention. Selon ces résultats, la participation d'Île-de-France Mobilités pourra être réactualisée (à la hausse ou à la baisse) sur la base du trafic réel. La modification de la participation d'Île-de-France Mobilités se fera par échange de lettres recommandées avec accusé de réception.

Article 9 - Modalités de règlement de la participation d'Île-de-France Mobilités

La participation d'Île-de-France Mobilités au titre de l'Article 8 est facturée par l'AOP à la fin de chaque trimestre, c'est-à-dire à partir du 31 mars, 30 juin, 30 septembre et 31 décembre de chaque année. La facture est présentée par l'AOP au plus tard 45 jours après la fin de chaque trimestre.

Les demandes de versement doivent être accompagnées de demandes de paiement et titres de recettes, avis des sommes à payer ou titres exécutoires qui indiquent clairement le trimestre concerné, et le montant sollicité au titre du service.

S'agissant de l'exécution financière, et en dérogation avec l'article 2, la présente convention produit ses effets jusqu'au paiement du dernier titre de recettes de l'AOP. L'émission du dernier titre de recette de l'AOP intervient, au plus tard, dans les trois mois à compter de la date de fin de la convention visée à l'article 2.

Domiciliation bancaire :

Les versements des subventions sont effectués par Île-de-France Mobilités au profit de l'AOP, par virement aux coordonnées suivantes :

- Titulaire du compte : Trésorerie de Franconville – Le Parisis
- Nom de la banque et localisation : Banque de France – 1, rue de la Vrillière 75001 PARIS
- Code banque : 30001
- Code guichet : 00651
- Numéro de compte : E95800000000
- Clé RIB : 26
- IBAN : FR82 3000 1006 51E9 5800 0000 026

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 à Île-de-France Mobilités des compétences transférées au terme de la convention.

Afin qu'Île-de-France Mobilités puisse réaliser un bilan annuel des services délégués, l'AOP établit annuellement un rapport d'exercice des compétences déléguées qui est présenté avant le 1^{er} avril de chaque année aux services d'Île-de-France Mobilités, conformément à l'article 3.2 de la présente convention. Ce rapport peut prendre la forme du tableau situé en annexe 02, que l'AOP devra compléter. Seront annexés à ce document le ou les rapports d'activité élaborés par le ou les exploitants.

Article 11 - Contrôle

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

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

Article 12 - Evaluation de la délégation de compétence

Une évaluation de la délégation de compétence sera, le cas échéant, effectuée à mi-parcours de la convention.

Titre IV - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 13 - Responsabilité

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

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

Elle informe Île-de-France Mobilités de toute action engagée à son encontre dans ce cadre.

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

Article 14 - Modification des services faisant l'objet de la délégation

Toute modification de la présente convention et de ses annexes, soit ayant pour objet le changement de personnalité morale de l'AOP ou l'évolution de la tarification applicable aux services délégués, soit ayant des incidences financières pour Île-de-France Mobilités autres que celles mentionnées à l'article 8, est l'objet d'un avenant à la présente convention.

Dans tous les autres cas, dès lors qu'elles n'ont aucune incidence financière pour Île-de-France Mobilités, les modifications de la présente convention et de ses annexes se font par échange de lettres recommandées avec accusé de réception, notamment dans les cas suivants :

- changement de fréquence,
- implantation d'un ou plusieurs nouveau(x) point(s) d'arrêt,
- ajout d'un (ou plusieurs) service(s) délégué(s),
- modification de l'amplitude, des horaires,
- modification du périmètre de délégation, sauf dans le cas de la fusion d'EPCI, qui devra être prise en compte par voie d'avenant.

Toute modification listée ci-dessus doit être portée à la connaissance d'Île-de-France Mobilités dans un délai d'un mois minimum avant la date de mise en service souhaitée de(s) modification(s) et ne pourra être mise en place qu'après réception de la lettre recommandée d'Île-de-France Mobilités.

Île-de-France Mobilités se chargera de la mise à jour du plan régional des transports en découlant, conformément à l'article 4.

Article 15 - Résiliation

Article 15.1 - Résiliation pour faute

En cas de fautes graves ou de manquements répétés de l'une des parties à une ou plusieurs de ses obligations contractuelles, l'autre partie peut décider, 15 jours après mise en demeure d'exécuter, par lettre recommandée avec accusé de réception demeurée sans effet, de résilier la présente convention, sans préjudice de tous dommages et intérêts, dans le respect d'un préavis de 6 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 15.2 - 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 6 mois.

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

Article 16 - Fin de la convention

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

Article 17 - Litiges

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention. Elles se réunissent dans un délai d'un 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 Île-de-France Mobilités

Le Directeur Général

Pour l'AOP

Le Président

ANNEXE I

CAHIER DES CHARGES APPLICABLE AUX SERVICES REGULIERS LOCAUX

1. ELEMENTS DE CONTEXTE

La Communauté d'agglomération Val Parisis regroupe depuis le 1er janvier 2019 quinze communes sur un territoire d'environ 87 km² et 284 369 habitants. Les déplacements vers les pôles de Paris, de la Plaine Saint-Denis, de Roissy, de La Défense... constituent en particulier pour les étudiants et les actifs, des enjeux essentiels, auxquels répondent en large partie les réseaux de transport public routier, qui ont notamment pour objectif de desservir les quartiers les plus densément peuplés et les réseaux ferrés C, H et J ainsi que le RER A.

Pour certaines zones moins densément peuplées qui ont également besoin d'une offre de transport public pour rallier la gare la plus proche et/ou des pôles administratifs, commerciaux, de loisirs, la Communauté d'agglomération et les communes sont confrontées à une problématique de desserte.

La réponse principale, qui a été retenue sur le territoire consiste à mettre en place des services réguliers locaux (SRL) sur délégation de compétence d'Île-de-France Mobilités (IdFM).

Ces SRL sont exploités sous le nom de CitéVal.

2. CONDITIONS GENERALES D'EXPLOITATION DU TRANSPORT

2.1. Zone géographique desservie

- Communes de Corneilles-en-Parisis, La Frette-sur-Seine, Herblay-sur-Seine et Ermont.

2.2. Ayants droit

- Tout usager disposant d'un titre de transport francilien en cours de validité pour les CitéVal de Corneilles-en-Parisis et Herblay-sur-Seine.
- Tout usager pour le CitéVal d'Ermont (gratuité).

2.3. Description des caractéristiques et de la nature des services

a) SRL de Corneilles-en-Parisis

Suite à la modernisation de la ligne 30-05 « gare de Montigny-Beauchamp / gare de Corneilles-en-Parisis » impliquant notamment un changement de tracé de la ligne, le quartier du Val d'Or et celui contigu à la commune de La Frette-sur-Seine (rue des Hautes Ruelles) se sont retrouvés sans offre de transport public. Un service régulier local a par conséquent été mis en place depuis 2015.

Le service fonctionne sur la base d'un itinéraire en boucle au départ de la gare SNCF de Corneilles-en-Parisis (cf. cartographies page suivante).

En heure de pointe, le service concerne uniquement la commune de Corneilles-en-Parisis, avec une desserte entre la gare SNCF et les quartiers du Val d'Or et des Hautes Ruelles. Outre la gare SNCF, une attention particulière est également portée aux établissements administratifs et de santé, situés sur le secteur (hôtel de ville, marché couvert, maisons de retraite Thibault Chambrand, Beau soleil, Comité Zemgor).

14 arrêts sont desservis : Gare SNCF, Savoie, Eglise St-Martin, T. Chabrand/A. Briand, Carrefour Louis Mourier, Paul Leboucher, Val d'Or, Allée des sources, Emile Zola, Jules Massenet, Pierre Curie, Hautes Ruelles, Rue de La Frette, Clémenceau.

La longueur de la boucle en heure de pointe est estimée à 5,3 km.

En heure creuse, s'ajoute la desserte du quartier Professeur Calmette situé sur la commune de La Frette-sur-Seine. Cette liaison vient compléter l'offre de la ligne 30-21 ouest qui ne fonctionne pas en

heure creuse. Les arrêts supplémentaires desservis sont les suivants : côte St-Rémy/Champs Duets, Professeur Calmette, Maupassant/Charcot, Rue de Verdun, Alsace.

La longueur de la boucle est estimée en heure creuse à 7,7 km.

Le service est exploité du lundi au vendredi (aucun service n'est proposé les samedi, dimanche et jours fériés) de 7h00 à 12h30 et de 14h00 à 19h00.

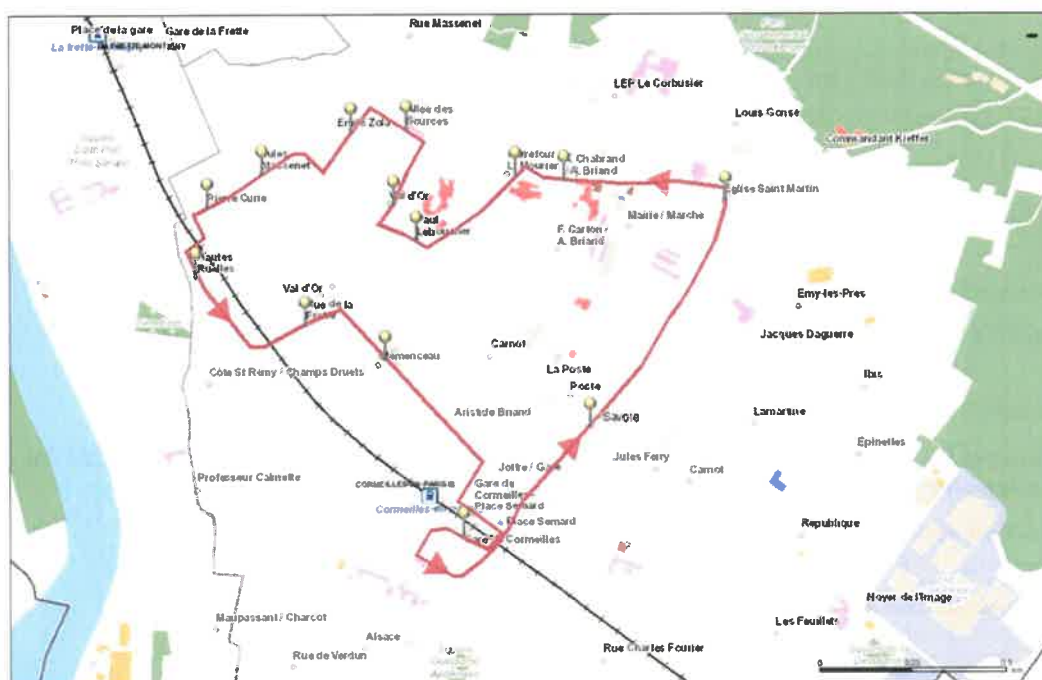
La fréquence sera de :

- 30 mn maximum en heure de pointe de 7h00 à 9h00 et de 16h00 à 19h00.
- 45 mn maximum en heure creuse de 9h00 à 12h30 et de 14h00 à 16h00.

L'offre sera identique toute l'année.

ValParisis
ALSA

Itinéraire en heure de pointe



Date: 07/04/2022 | Échelle: 1:10 000 | Copyright: Plan du réseau de bus CA Val Paris

ValParisis
ALSA

Itinéraire en heure creuse



Date: 07/04/2022 | Échelle: 1:10 000 | Copyright: Plan du réseau de bus CA Val Paris

b) SRL d'Herblay-sur-Seine

Des besoins de mobilité intersticiels aux lignes régulières ont conduit à la mise en place depuis 2016 d'un service régulier local exploité sous la forme de deux circuits en boucle sur la commune d'Herblay-sur-Seine.

Circuit nord (cf. cartographie page suivante)

Il dessert 16 points d'arrêt : Place de la libération, Rue d'Argenteuil, Courtes terres, Espace André Malraux, Rue de Paris, Jean Moulin, Comble, Ambassadeurs, Chemin du parc, Croix de bois, Parc des sports, Avenue de la Chesnaie, Epinémie, Orme Macaire, Cimetière, Bibliothèque.

Sur les 16 points d'arrêt, 15 arrêts sont existants. L'arrêt à créer sera situé Place de la libération. En raison des travaux d'aménagement du centre-ville et en concertation avec la Communauté d'agglomération et la commune, il sera positionné de manière provisoire dans un premier temps et pourra être revu en fonction de l'avancée des travaux.

La longueur de la boucle est estimée à 7,8 km.

Circuit sud (cf. cartographie page suivante)

Il dessert 14 points d'arrêt : Quai du génie, Lions, Rue Jean Allemane, Val, Gare SNCF, Rue Chantepuits, Chennevières, Jean Vilar, Croix Macaire, Lycée/Collège, Grands bains, Alexandre Dumas, Centre de loisirs, Sainte-Honorine.

Les arrêts Rue Jean Allemane (dans les 2 sens) et Rue Chantepuits sont à créer. Ils seront positionnés en concertation avec la Communauté d'agglomération et la commune.

En raison des travaux d'aménagement du centre-ville, et dans l'attente de la finalisation des travaux place de la halle, l'arrêt Rue Chantepuits sera dans un premier temps positionné rue Bordenave en concertation avec la Communauté d'agglomération et la commune.

Les points d'arrêt Lions et Val seront desservis dans les 2 sens. L'aménagement existant ne concerne qu'un seul sens, le positionnement dans l'autre sens sera réalisé en concertation avec la Communauté d'agglomération et la commune.

La longueur de la boucle est estimée à 9,5 km.

Le service est exploité du lundi au dimanche sauf jour férié :

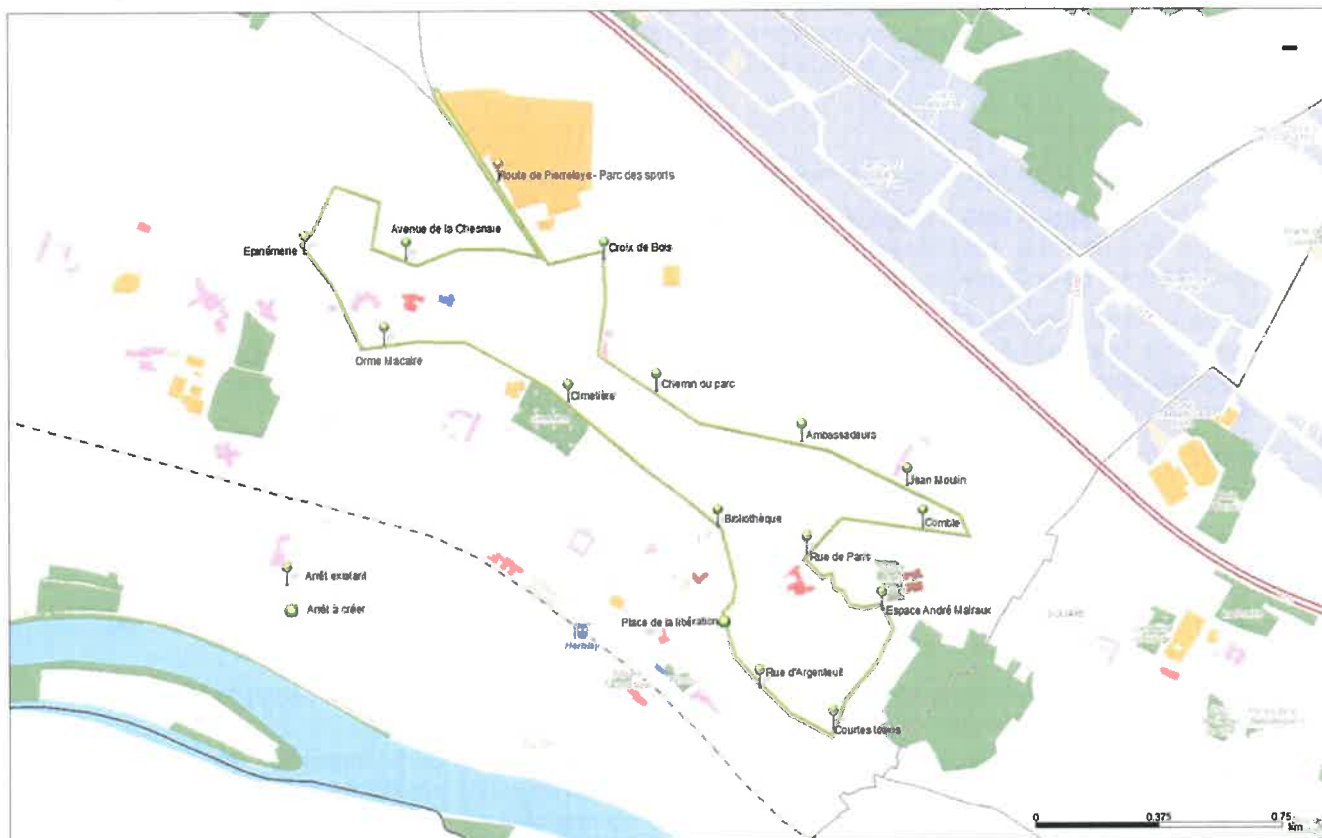
- Le lundi de 7h30 à 9h00 et de 16h00 à 19h30.
- Les mardi, mercredi, jeudi, vendredi et samedi de 7h30 à 12H30 et de 16h00 à 19h30.
- Le dimanche de 9h00 à 13h00.

La fréquence maximum sera de 30 mn. Elle sera établie sur la base de l'utilisation de deux véhicules pour l'ensemble des circuits.

En heure de pointe les horaires proposés devront prendre en compte les possibilités de correspondance avec le réseau ferroviaire.

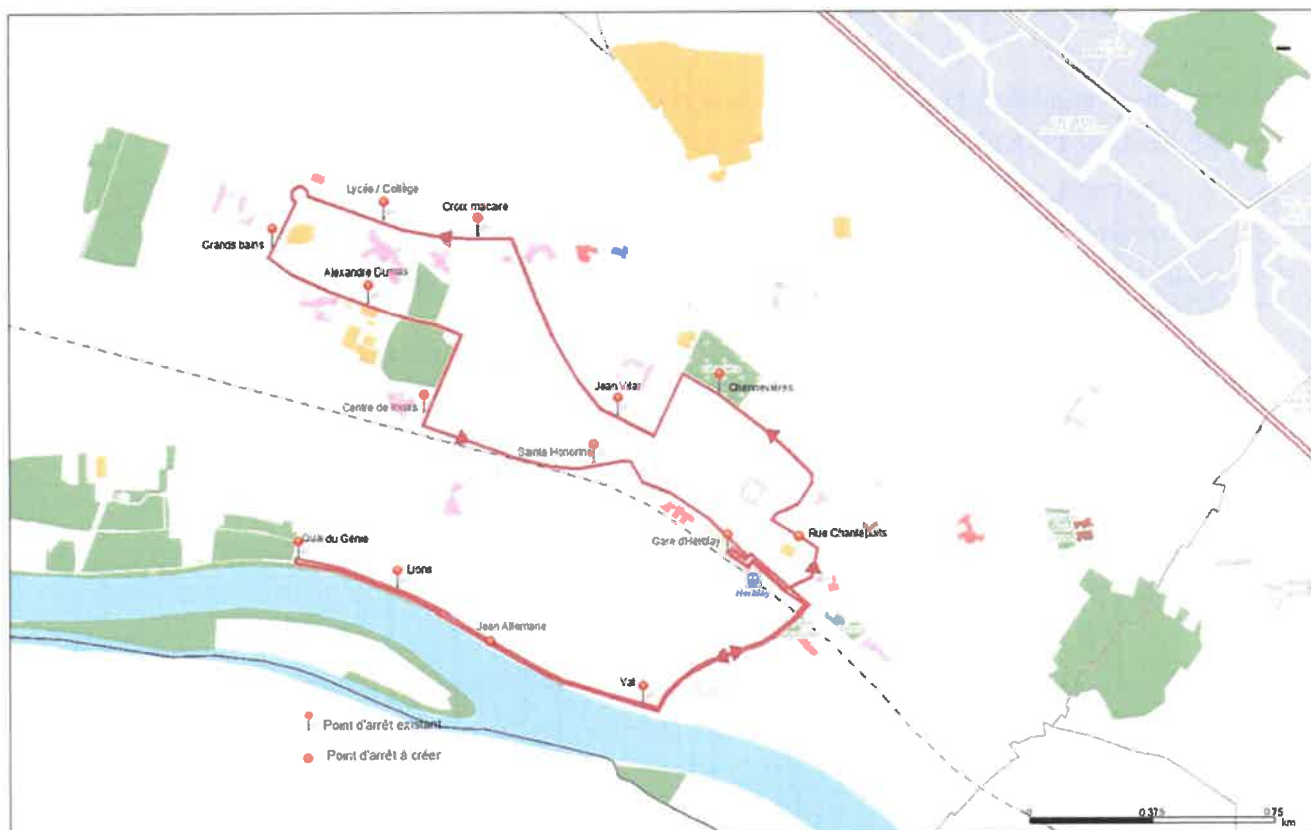
L'offre sera identique toute l'année.

CitéVal Herblay-sur-Seine - Circuit nord



Date: 18/05/2022 | Échelle : 1:10 000 | Copyright : SIG Val Parisis/BD Topo IGN/IAU IDF/Cadastre DGFIP

CitéVal Herblay-sur-Seine - Circuit sud



Date: 03/05/2022 | Échelle : 1:10 000 | Copyright : SIG Val Parisis/BD Topo IGN/IAU IDF/Cadastre DGFIP

c) SRL d'Ermont

Le réseau de transport collectif routier irriguant le territoire de la commune d'Ermont ne permet pas dans sa configuration actuelle, de desservir le marché Saint-Flaive (situé rue St-Flaive prolongée) dont la zone de chalandise dépasse largement le quartier où il est situé.

Pour permettre aux habitants et aux commerçants d'y accéder, et ce malgré l'environnement contraint par le manque de stationnement, un service de desserte du marché au départ des principaux quartiers de la commune d'Ermont a été mis en place.

Le service CitéVal d'Ermont est exploité sous la forme de deux navettes :

- Une navette à destination des habitants se rendant au marché ;
- Une navette à destination des commerçants exposant au marché.

Celles-ci fonctionnent toute l'année les jours de marché (jours fériés compris) à savoir les mercredi et samedi matin de 9h30 à 12h25 pour la navette habitants et de 6h40 à 13h45 pour la navette « commerçants ».

Navette à destination des habitants

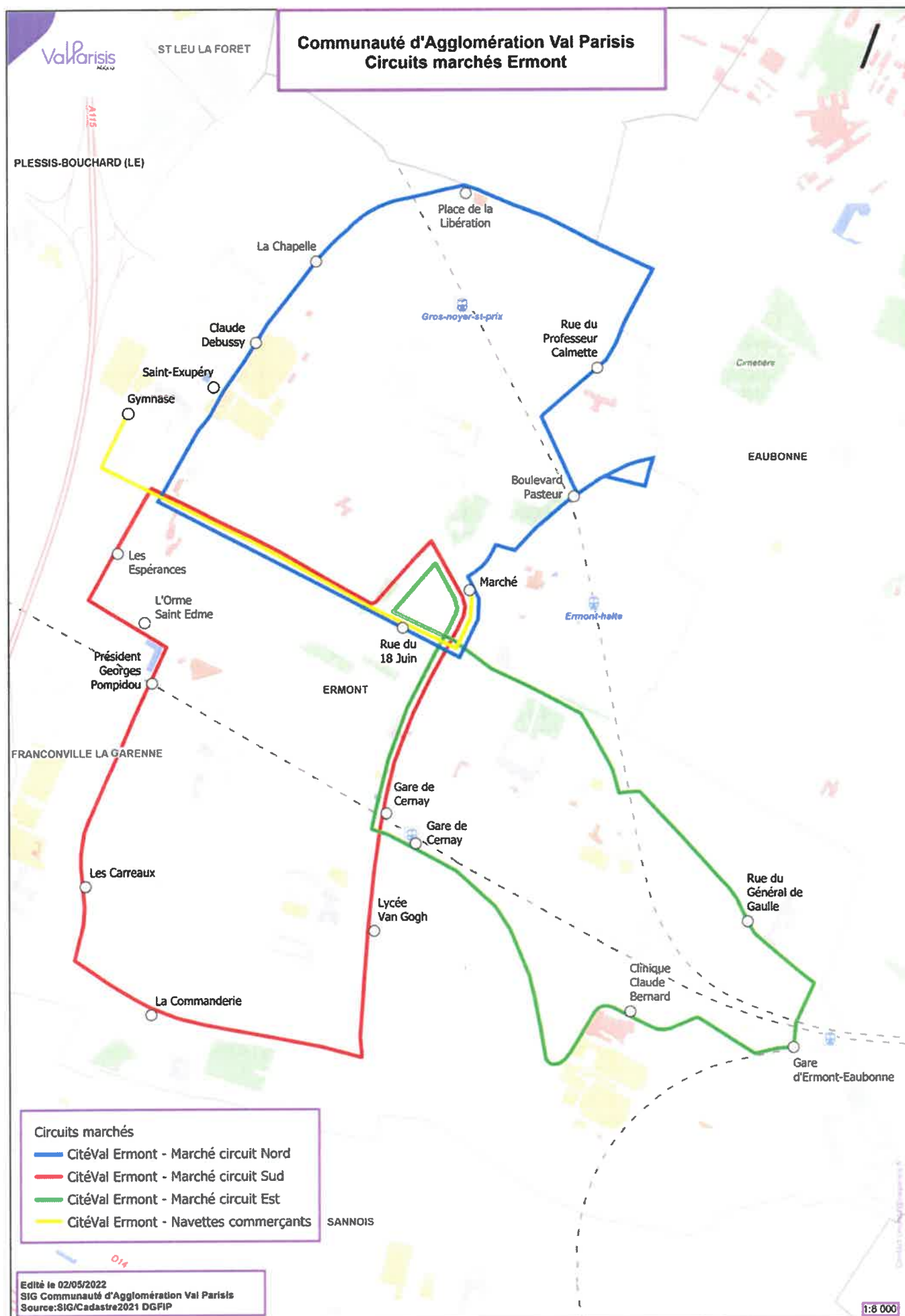
Le service est constitué de 3 circuits débutant et terminant tous au marché Saint-Flaive, desservant 18 points d'arrêt répartis sur la commune d'Ermont (cf. cartographie page suivante).

Circuit Est	Circuit Nord	Circuit Sud
Marché	Marché	Marché
Gare de Cernay (bd Gallieni)	Bd Pasteur	Les Espérances
Clinique Claude Bernard	Rue du Professeur Calmette	L'Orme St Edme
Gare d'Ermont-Eaubonne	Place de la libération	Président Georges Pompidou
Rue du Général de Gaulle	La Chapelle	Les Carreaux
Marché	Claude Debussy	La Commanderie
	Saint-Exupéry	Lycée Van Gogh
	Rue du 18 Juin	Gare de Cernay
	Marché	Marché
Sens aller : départ 9h30 Sens retour : départ 11h15	Sens aller : départ 10h00 Sens retour : départ 11h45	Sens aller : départ 10h20 Sens retour : départ 12h05

Navette à destination des commerçants

La navette assure un circuit unique (cf. cartographie page suivante) permettant aux commerçants stationnés dans le parking du gymnase du collège Saint-Exupéry, rue Kvot et Leydekkers à Ermont de se rendre sur le marché Saint-Flaive.

La navette assure une rotation toutes les 15 minutes de 6h40 à 9h10 dans le sens aller (vers le marché) et de 12h45 à 13h45 dans le sens retour (vers le parking).



2.4. Matériel roulant

SRL Cormeilles-en-Parisis et Herblay-sur-Seine

- Véhicules à plancher surbaissé disposant d'une motorisation à minima conforme à la norme euro VI ou privilégiant la transition énergétique (électrique, GNV...), accessible aux personnes à mobilité réduite et disposant des équipements suivants :
 - Appareil permettant de recevoir la télébilletique Ile-de-France Mobilités, respectant la charte du système de télébilletique Navigo.
 - Identité du réseau respectant la charte IdFM.
 - Girouette électronique à l'avant,
 - Géolocalisation.
- L'existence d'un véhicule de réserve sera un atout apprécié.

SRL Ermont

- Véhicule à plancher surbaissé disposant d'une motorisation à minima conforme à la norme euro VI ou privilégiant la transition énergétique (électrique, GNV...), accessible aux personnes à mobilité réduite et disposant des équipements suivants :
 - Girouette électronique à l'avant,
 - Géolocalisation,
 - Identité à l'image de la Communauté d'agglomération du Val Parisis.
- L'existence d'un véhicule de réserve sera un atout apprécié.

2.5 Centrale de réservation

- Sans objet

3. ECONOMIE GLOBALE DES SERVICES

3.1. Estimation du trafic

- Estimation du trafic annuel attendu :
 - SRL de Cormeilles-en-Parisis : en cours de définition
 - SRL d'Herblay-sur-Seine : en cours de définition
 - SRL d'Ermont : en cours de définition
- Sectionnement moyen (conforme aux dispositions approuvées par le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France du 11 juillet 2000) : 2

3.2. Niveau d'offre

- En attente de l'attribution du marché.

3.3. Tarification

SRL Cormeilles-en-Parisis et Herblay-sur-Seine

- La tarification applicable aux services est la tarification francilienne (en référence à <https://www.iledefrance-mobilites.fr/titres-et-tarifs>).
 - Tickets à l'unité : tickets t+, Tickets t+ sur passe Navigo Easy et sur téléphone, tickets vendus à bord et tickets d'accès à bord par SMS ;
 - Les forfaits sur passe navigo : Navigo annuel, Navigo Mois, Navigo Semaine, Navigo jour, Navigo Liberté+, Navigo Annuel Senior, Améthyste... ;
 - Les forfaits journaliers et touristiques ;

- Le forfait Pass local (titre gratuit permettant de voyager sur les lignes des réseaux desservant le territoire de l'agglomération) délivré par le GIE Comutitres et financé par la Communauté d'agglomération.

SRL Ermont

Gratuité du service

3.4. Bilan économique prévisionnel

Le montant prévisionnel maximum du SRL de Corneilles-en-Parisis est de 300 000 € HT par an.

Le montant prévisionnel maximum du SRL d'Herblay-sur-Seine est de 420 000 € HT par an.

Le montant prévisionnel maximum du SRL d'Ermont est de 40 000 € HT par an.

4. QUALITE DE SERVICE

4.1. Délais de réservation

- Sans objet

4.2. Information voyageurs

SRL Corneilles-en-Parisis et Herblay-sur-Seine

- Information aux points d'arrêts (chaque point d'arrêt doit être conforme au cahier des charges d'Île-de-France Mobilités).
- Information à l'intérieur des véhicules : thermomètre de ligne fixe ou dynamique, plan de la ligne, correspondances, tarifs, fiches horaire...
- Identification du service, image du réseau : charte IdFM.

SRL Ermont

- Information aux points d'arrêts (conforme au cahier des charges d'Île-de-France Mobilités).
- Information à l'intérieur des véhicules : thermomètre de ligne fixe ou dynamique, plan de la ligne, correspondances, tarifs, fiches horaire...

4.3. Contrôle du service

- Présentation des titres : validation systématique du titre dans le véhicule (valideurs navigo).
- Modalités de contrôle, périodicité : toute l'année, en semaine comme le week-end.
- Sanctions appliquées : conformes au décret n°2016-541 du 03/05/2016 relatif à la sûreté et aux règles de conduite dans les transports ferroviaires et certains autres transports publics
- Assermentation des agents contrôleurs : tous les contrôleurs sont assermentés.

4.4. Continuité du service et exigences de qualité

- Conditions de mise en place d'un service de substitution :

En priorité par recours à des véhicules de réserve et à des personnels qui ne sont pas régulièrement affectés aux lignes concernées, en cas de nécessité en recourant à une location de véhicule et /ou à une sous-traitance ponctuelle.

Dans le cas extrême où la Communauté d'agglomération devrait avoir recours à un tiers afin de faire assurer provisoirement le service, l'exploitant concerné devrait alors rembourser la collectivité des frais engagés excédant le coût normal de la prestation.

- Bonus/malus sur indicateurs de qualité de service : sans objet
- Pénalités prévues :

Thématique	Motif de pénalité	Montant de pénalité € TTC	
Rapports d'activité	Retard de transmission	150	Par semaine calendaire de retard
Information théorique	Absence au point d'arrêt	400	Par point d'arrêt
	Absence dans les véhicules	300	Par véhicule
Information en situation perturbée prévue/annoncée	Absence au point d'arrêt	400	Par point d'arrêt
	Absence dans les véhicules	300	Par véhicule
Véhicule	Indisponibilité	300	Par véhicule, par jour
	Mauvais état d'entretien ou de propreté intérieure ou extérieure	200	
Poteau	Absence ou indisponibilité	300	Par poteau, par jour
	Mauvais état d'entretien ou de propreté	100	
Service	Absence de réalisation	600	Par jour de non-réalisation
Laïcité	Manquement à l'obligation de neutralité et au respect du principe de laïcité	200	Par constat de manquement à ces principes

5. MODALITES D'EXPLOITATION

- Forme juridique : marché public
- Type de contrat : prestations de services
- Modalités d'organisation financière : paiement forfaitaire diminué du montant des tickets vendus à bord.
- Modalités de fonctionnement :
 SRL Corneilles-en-Parisis : du lundi au vendredi, toute l'année hors samedi, dimanche et jours fériés.
 SRL Herblay-sur-Seine : du lundi au dimanche toute l'année hors jours fériés.
 SRL Ermont : les mercredis et samedis jours fériés compris.
- Modalités de paiement par la collectivité (hors régie) : mandat administratif dans les délais prévus par le décret n°2013-269 du 29 mars 2013.

ANNEXE 02 – RAPPORT D'EXERCICE DES COMPETENCES DELEGUEES – MODELE

Bilan > Fiche SRL								
Consignes à suivre pour compléter le tableau ci-dessous: les valeurs numériques doivent être exprimées en chiffre entier. Exemple pour exprimer une somme en euros: 1 500 et non pas 1.5K€.								
	année N (convention)				année N+1			
	service 1	service 2	service 3	service 4	service 1	service 2	service 3	service 4
Nom de l'AOP								
Département desservi								
Dénomination commerciale du service								
MES								
description du service proposé								
Coûts et exploitation du service								
coût d'exploitation du service exprimé en € et comprenant l'intégralité des charges d'exploitation								
le coût échelonné								
montant de la participation IDFM								
recettes directes								
tarification								
Production kilométrique du service								
Nombre de courses annuelles contractuelles								
Nombre de courses réalisées								
KCC prévisionnels								
KCC réalisés								
kms totaux prévisionnels								
kms totaux réalisés								
Justifier l'évolution (+/-) de la production kilométrique par rapport à l'année précédente								
Traffic du service								
Traffic annuel prévisionnel								
Traffic annuel réalisé								
Statistiques productivité								
voyageurs/KCC (réalisé)								
voyageurs/course (réalisé)								
coût annuel d'exploitation/voyageur (réalisé)								
coût annuel d'exploitation/KCC (réalisé)								
commentaires éventuels								

ANNEXE 03
(DANS LE CAS D'UNE TARIFICATION FRANCILIENNE)

TRANSPORTS PUBLICS D'ÎLE-DE-FRANCE

Charte du système télébilletique Navigo

/-/-/

PREAMBULE

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

Le système télébilletique d'Ile de France inhérent est appelé système Navigo.

En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports, Île-de-France Mobilités est garante 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, Île-de-France Mobilités 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.

¹ Navigo est une marque d'Ile-de-France Mobilités

CHAPITRE I – OBJET DE LA CHARTE

Article 1 – Périmètre et caractéristiques du système Navigo¹

Le système Navigo est le système d'information en charge de la gestion des produits tarifaires télébilletiques 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 télébilletique 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.

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 Île-de-France Mobilités, 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 :

- Île-de-France Mobilités,
- 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.

Île-de-France Mobilités, 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

Île-de-France Mobilités 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, Île-de-France Mobilités 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 Île-de-France Mobilités, 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 d'Île-de-France Mobilités, éventuellement à la demande d'un des membres, et en cas de crise.

Sur demande de l'un des membres et avec l'accord d'Île-de-France Mobilités, 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 à Île-de-France Mobilités 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 autorisées à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du système Navigo. Dans ce cadre, Île-de-France Mobilités est subrogée dans les droits des Adhérents pour l'ensemble des préjudices que peuvent entraîner pour les autres Adhérents les incidents à portée communautaire précités.

Lorsqu'Île-de-France Mobilités perçoit une indemnisation, Île-de-France Mobilités 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 Île-de-France Mobilités.

- avertissent Île-de-France Mobilités de tous incidents à portée communautaire mentionnés au point ci-dessus ;
- avertissent Île-de-France Mobilités 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 d'Île-de-France Mobilités

Île-de-France Mobilités :

- 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 Île-de-France Mobilités 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 Île-de-France Mobilités 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 à Île-de-France Mobilités, 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 à Île-de-France Mobilités, ils seront consultables lors des contrôles prévus dans la présente 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 les 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 Île-de-France Mobilités.

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 télébillettique.

Île-de-France Mobilités 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 Île-de-France Mobilités, 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 Île-de-France Mobilités, 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^{ère} étape : la commission RCTIF/RTTIF rédige la nouvelle version pour tout ou partie selon l'évolution envisagée ;

2^{ème} étape : le Comité d'Interopérabilité étudie et valide le document, en établissant une liste des implications techniques ;

3^{ème} 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^{ème} 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^{ème} étape : Île-de-France Mobilités 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 Adhérents 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 Île-de-France Mobilités 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 Île-de-France Mobilités en cas de procédure de contrôle.

CHAPITRE IV – MODALITES DE CONTROLE DU SYSTEME

Article 10 - La responsabilité du contrôle

Île-de-France Mobilités est responsable du contrôle du respect des spécifications de sécurité et du RCTIF. Elle 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 d'Île-de-France Mobilités, 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 Île-de-France Mobilités après respect des règles de mise en concurrence qui s'imposent à elle.

Pour le contrôle du respect du RCTIF, Île-de-France Mobilités 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.

Île-de-France Mobilités 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, Île-de-France Mobilités 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 d'Île-de-France Mobilités, 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 Île-de-France Mobilités.

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 », Île-de-France Mobilités 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, Île-de-France Mobilités peut déclencher un contrôle chez l'Adhérent et chez toute personne morale à qui elle a confié, de quelle que 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 Île-de-France Mobilités, 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 d'Île-de-France Mobilités, 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 d'Île-de-France Mobilités. 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 Île-de-France Mobilités.

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 Île-de-France Mobilités 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^{ère} étape** : le traitement des Incidents est déclenché suite à la demande d'un (ou des) membre(s) du Comité concerné ;
- 2^{ème} étape** : le Comité concerné demande des explications à l'Adhérent ou aux Adhérents concerné(s) par l'Incident ;
- 3^{ème} 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 ;
- 4^{ème} étape** : si le comité décide de poursuivre le processus, Île-de-France Mobilités 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 ;
- 5^{ème} étape** : si les résultats du contrôle font ressortir que le (ou les) Adhérent(s) est (sont) à l'origine de l'Incident, Île-de-France Mobilités 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 Île-de-France Mobilités et établis sur la base des délais préconisés par l'Organisme de contrôle ;
- 6^{ème} étape** : en cas de non-exécution des préconisations dans les délais fixés par Île-de-France Mobilités, cette dernière 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

Île-de-France Mobilités est titulaire et propriétaire des marques :

- REFERENTIEL COMMUN TELEBILLETTEQUE 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 TELEBILLETTEQUE 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, Île-de-France Mobilités est déclarée 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 qu'Île-de-France Mobilités 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.

Île-de-France Mobilités 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

Île-de-France Mobilités 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 Île-de-France Mobilités 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 Île-de-France Mobilités et les Adhérents.