

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

### ENTRE :

**Île-de-France Mobilités**, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Monsieur Laurent PROBST, en sa qualité de Directeur général, dûment habilité à cet effet par la délibération du Conseil n° du 12 octobre 2023,

**D'UNE PART,**

### ET

- La Communauté de communes de l'Orée de la Brie, dont le siège social est situé, 1 place de la Gare – 77170 Brie-Comte-Robert, représentée par son Président, Monsieur Jean LAVIOLETTE en vertu des délibérations n° 23-2020 et N° 48-2020 des Conseils communautaires du 11 juillet 2020 et du 21 octobre 2020 portant délégation générale au Président, 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 du Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France n° 2007/0048 du 14 février 2007, sur les dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France n° 2011/0497 du 1<sup>er</sup> juin 2011, sur l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du conseil communautaire de l'Orée de la Brie n° 54-2017 du 27 septembre 2017 ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France n° 2017/884 du 13 décembre 2017, portant sur la délégation de compétence ;
- VU** la convention de délégation de compétence du 22 janvier 2018 ;

## **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 des services de transport à la demande.

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.

Dans la continuité de la délégation de compétence précédente dont le service a été mis en place le 8 août 2007, 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 services 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.

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 6 ans à compter du 01/01/2024, sans préjudice des dispositions 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). La présente convention pourra prendre fin de manière anticipée en cas d'accord des parties sur une « labellisation » et la décision d'intégrer ce transport à la demande dans le contrat de délégation de service public applicable sur le secteur.

Les parties conviennent cependant que, sans préjudice des dispositions précédentes, la présente convention entre en vigueur à compter de sa date de notification, par lettre recommandée avec accusé de réception par Île-de-France Mobilités à l'AOP, pour la mise en œuvre des dispositions de l'article 5.3 pour les services visés à l'article 5.1.

### **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<sup>er</sup> 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 de services de transport à la demande 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 faisant l'objet de la délégation de compétence**

En vertu de la présente convention, l'AOP est responsable de l'organisation du service de transport à la demande, sur son territoire, décrit ci-dessous et, le cas échéant, de la gestion de la centrale de réservation :

- L'AOP fournira un service de transport à la demande sur tout le territoire communautaire. Il permettra aux usagers d'aller de l'arrêt le plus proche de leur point de départ à l'arrêt le plus proche de leur point d'arrivée, ceux-ci étant surtout des équipements d'intérêt communautaire. Le service fonctionnera tout au long de l'année, du lundi au vendredi, de 9h00 à 17h00 (heures creuses). Les usagers réserveront par téléphone, auprès du transporteur, leur déplacement. Pour ce service, l'AOP possède un véhicule de 9 places, dont deux UFR, dont la gestion sera confiée au transporteur.

Dans l'hypothèse où le service concerné sort de son territoire, l'AOP a obtenu l'accord des collectivités ou groupements de collectivités concernés à la date d'entrée en vigueur de la présente convention ou, en cas d'évolution du service, avant la date de mise en place de cette évolution.

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

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

- Dans la continuité de la convention précédente, l'exploitation du service visé à l'article 5.1, dont la date de mise en place initiale est le 08 août 2007.
- L'exploitation du service, 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 du service, avec le cas échéant le concours d'Île-de-France Mobilités, sur la base des modalités fixées à l'Article 8.
- Le suivi et le contrôle de l'exécution du service 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 du service pour lequel 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 service en régie,
- soit de confier par la signature d'une convention à durée déterminée l'exploitation du service à une entreprise ou une association 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 du service 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 DU SERVICE**

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

La tarification applicable au service visé à l'Article 5.1 est la tarification francilienne. Le service est accessible 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.

Les recettes tarifaires, perçues avec le système de billetterie, représentent la contribution des voyageurs au financement du service décrit 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'Île-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 ladite charte par toute personne, physique ou morale, qu'elle autorise à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du système Navigo, en intégrant des dispositions en ce sens dans les contrats qu'elle passe avec ces personnes.

### **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 service délégué, et notamment, des obligations de service public incombant à l'exploitant.

### **Article 8 - Participation d'Île-de-France Mobilités au financement du service**

Île-de-France Mobilités participe au financement du service qui satisfait 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<sup>er</sup> juin 2011 et la délibération n° 2017/123 de son Conseil du 22 mars 2017.

La participation d'Île-de-France Mobilités au financement du service de transport à la demande de la Communauté de Communes L'Orée de la Brie est fixée à 8 713 € en

année pleine (valeur année 2023), à compter de la date de prise d'effet de la présente convention.

La participation d'Île-de-France Mobilités sera actualisée chaque année à la date anniversaire de la prise d'effet de la convention, c'est-à-dire au 1<sup>er</sup> janvier de l'année considérée, comme suit :

$$\begin{aligned} & \text{Valeur en année pleine pour l'année N} \\ & = \\ & \text{Valeur en année pleine pour l'année N-1 X Kn} \end{aligned}$$

$$\text{Avec } Kn = 0,429 * Sn_2/Sn_3 + 0,088 * Cn_2/Cn_3 + 0,483 * IPSn_2/IPSn_3$$

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

*C* : indice mensuel Gazole ([www.insee.fr](http://www.insee.fr) ; identifiant : 001764283)

*IPS* : indice des prix à la consommation - services ([www.insee.fr](http://www.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 l'année d'exploitation du service délégué, 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.

Le versement d'Île-de-France Mobilités ne prendra en compte que les services subventionnés ayant fait l'objet de l'envoi à Île-de-France Mobilités des actes justifiant leur mise en service selon les modalités de l'article 5.3.

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 recette 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 : Communauté de communes de l'Orée de la Brie
- Nom de la banque et localisation : Banque de France / Service de gestion comptable de Melun
- Code banque : 30001
- Code guichet : 00525
- Numéro de compte : D7710000000
- Clé RIB : 79
- IBAN : FR57 3000 1005 25D7 7100 0000 079

### **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<sup>er</sup> avril de chaque année aux services d'Île-de-France Mobilités, conformément à l'article 3.2 de la présente convention. 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 engagés 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, sont 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 3 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 et par échange de courriers, de procéder à la résiliation amiable de la présente convention, sans préjudice de tous dommages et intérêts, dans le respect d'un préavis de 3 mois.

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

## **Article 16 - Fin de la Convention**

6 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 \_\_\_\_\_

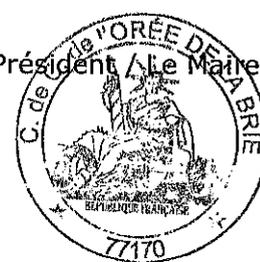
En double exemplaire,

Pour Île-de-France Mobilités

Pour l'AOP

Le Directeur Général Adjoint

Le Président / Le Maire



## **ANNEXE I**

### **CAHIER DES CHARGES APPLICABLE AU TRANSPORT A LA DEMANDE DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DE L'OREE DE LA BRIE**

#### **1. ELEMENTS DE CONTEXTE**

Le service de transport à la demande a été mis en place en 2007.

La Communauté de communes de l'Orée de la Brie est le fruit du regroupement de trois communes situées au centre ouest de la Seine et Marne : Brie-Comte-Robert, Chevry Cossigny et Servon.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2016, la commune de Varennes-Jarcy (91) a intégré la Communauté de communes.

La Communauté de communes s'étend sur les quatre communes susmentionnées, en centre de la zone naturelle d'équilibre situées entre les deux villes nouvelles de Sénart et Marne la Vallée.

Elle jouxte la Francilienne et est située à 20 kilomètres de Melun et à 30 kilomètres de Paris.

Le territoire connaît une évolution dynamique due, notamment, à son offre en matière économique et d'équipements publics.

Un des objectifs prioritaires lors de la création de la Communauté portait sur la volonté de créer un nouveau sentiment d'appartenance qui ne peut exister que grâce à la mise en place d'un lien entre les personnes et les équipements.

Se prolonge ainsi la volonté des élus locaux de fédérer les individualités des différentes communes et de démocratiser l'action intercommunale en la rendant plus lisible pour les habitants.

Dans cet esprit, il est vite apparu nécessaire de créer un lien matériel entre les habitants, et celui-ci passe inmanquablement par la mise à disposition d'une offre en transport à même de permettre aux habitants d'accéder aisément aux équipements administratifs, sociaux, économiques, etc.

C'est à cette volonté que répond le souhait de poursuivre le service de transport à la demande mis en place depuis 2007 sur le territoire de la Communauté de communes de l'Orée de la Brie.

Au plan local, la Communauté de communes représente un véritable pôle économique.

Les communes membres accueillent chacune des zones d'activités mais également des zones commerciales sur les communes de Brie-Comte-Robert et Servon.

En effet, la RD319, en traversée de Brie-Comte-Robert, a fait germer en pourtour une importante zone commerciale, artisanale et de services qui s'étend de Servon au centre de Brie-Comte-Robert, et dont l'intérêt porte bien au-delà des limites intercommunales.

A cet ensemble économique et commercial important qui offre des emplois et qui constitue des lieux de destination, s'ajoute un nombre important d'équipements publics intéressant l'ensemble de la population intercommunale.

En sus des équipements de service public traditionnels, la CC dispose de nombreux équipements à vocation :

- Scolaire : 2 collèges, 1 lycée, 1 lycée agricole
- Social : hôpital local, maisons de retraite ou foyers pour personnes âgées
- Sportive : 7 gymnases, 6 terrains de sports, 12 terrains de tennis, un centre aquatique, salles d'arts martiaux, salles de danse, ...
- Culturelle : salles de spectacle, centre culturel, médiathèques, cinéma

La CC dispose d'un potentiel touristique important et pourrait devenir un centre d'intérêt régional grâce au patrimoine historique de la commune de Brie-Comte-Robert qui poursuit une politique de restauration et de mise en valeur de son patrimoine.

Cette attractivité économique et touristique génère un important besoin de transports. Les lignes régulières existantes ne répondent pas entièrement à la demande des administrés.

- Existence et consistance des besoins de déplacements

Actuellement, l'offre en transports en commun est principalement dirigée vers les gares RER de Boissy-Saint-Léger, Combs-la-Ville et Ozoir-la-Ferrière, ainsi que vers Melun et Noisiel.

La Communauté de communes, et plus particulièrement Brie-Comte-Robert, constitue un nœud dans le maillage du territoire en transports en commun, concrétisé par la réalisation avec le soutien financier d'Ile-de-France Mobilités et de la Région d'une aire de correspondance de lignes de bus.

Cependant, ce maillage n'est pas organisé de manière à offrir à la population de l'ensemble de la Communauté une desserte locale rapide vers les équipements et zones d'attractivité du territoire communautaire. D'où la volonté de compléter l'offre.

#### La desserte ferrée de la Communauté

Bien qu'il existe des gares sur le territoire de la Communauté de communes de l'Orée de la Brie, vestiges de l'ancienne voie ferrée reliant Paris-Bastille à Verneuil l'Etang, la Communauté de communes n'est pas desservie par une voie ferrée.

La Communauté de communes est desservie indirectement par différentes gares RER sur plusieurs lignes :

- Boissy-Saint-Léger et Noisiel pour la ligne A
- Combs la Ville et Lieusaint – Moissy pour la ligne D
- Ozoir-la-Ferrière pour la ligne E

#### La desserte en autobus

Il existe des lignes d'autobus qui desservent la Communauté de communes de l'Orée de la Brie regroupées au sein de plusieurs DSP :

DSP 13 :

- Ligne 07 Combs-la-Ville – Brie-Comte-Robert
- Ligne 10 Noisiel – Brie-Comte-Robert
- Ligne 21 Boissy-saint Léger RER - Guignes – Verneuil l'Etang
- Ligne 23 Créteil - Brie Comte Robert
- Ligne 14 Ozoir RER – Brie-Comte-Robert
- Ligne 6 Chevry-Cossigny – Melun
- Ligne 16 Seine et Marne Express

DSP 11

- Express 2 Meaux-Melun

DSP 16

- Noctilien N137

#### DPS 20

- Ligne M Gare de Brunoy – Servon
- Ligne S Combs-la-Ville – Boussy Saint Antoine

#### DSP 21

- Ligne 12 Créteil - Servon

Ces lignes répondent globalement aux besoins de déplacement domicile/travail ou scolaire mais ne suffisent pas à répondre aux attentes des administrés sur le territoire et particulièrement aux heures creuses.

#### Les transports à objectifs locaux ou intercommunaux

La commune de Brie-Comte-Robert et la Communauté de communes de l'Orée de la Brie ont créé une nouvelle offre de transports spécifique.

Ainsi la commune de Brie-Comte-Robert permet-elle à ses administrés d'avoir recours aux services d'un véhicule particulier (la « petite voiture jaune ») et d'un minibus (le « BrieBus »). Le premier service est géré par le CCAS de la ville et répond à des besoins en transport émis principalement par des personnes âgées pour se déplacer au sein de la commune.

Le Brie Bus, quant à lui, est un service de transport régulier et gratuit, interne à la commune, fonctionnant les mardis, vendredis et samedis pour le centre-ville notamment pour le marché.

## **2. CONDITIONS GENERALES D'EXPLOITATION DU TRANSPORT**

### **2.1. Zone géographique desservie**

La desserte portera exclusivement sur le territoire des quatre communes membres de la Communauté de communes de l'Orée de la Brie.

Le service est étendu à la commune de Férolles-Attilly mais uniquement pour la desserte du centre médical de Forcilles.

### **2.2. Ayants droit**

Toute personne désirant effectuer un trajet à l'intérieur des limites géographiques de la Communauté de communes de l'Orée de la Brie.

Les publics visés sont principalement : les personnes âgées les personnes ne disposant pas de véhicule, les collégiens et lycéens en sortie d'établissement aux heures creuses.

### **2.3. Description des caractéristiques et de la nature du service**

#### **a) Pôle générateur de déplacement**

Les principaux pôles desservis sont les zones commerciales (accès aux grandes surfaces de Brie-Comte-Robert et de Servon), le marché alimentaire de Brie-Comte-Robert (mardi, vendredi, dimanche), le lycée Blaise Pascal ainsi que le lycée agricole Bougainville de Brie-Comte-Robert, le centre aquatique et le centre médical de Forcilles.

b) Points d'arrêts desservis.

L'ensemble des points d'arrêts des lignes régulières seront desservis. Certains points d'arrêts ont été créés dans les zones mal desservies de façon à ce que chaque habitant soit à une distance raisonnable d'un point d'arrêt.

Par ailleurs, 6 points d'arrêts ont été créés sur la commune de Varennes-Jarcy afin de permettre la desserte de cette commune.

L'identification des dessertes a été effectuée avec pour objectif de répondre aux besoins locaux.

Ainsi tous les équipements publics ou privés, porteur d'une demande à caractère intercommunal, sont appelés à être desservis. Les dessertes sont axées sur un meilleur accès aux équipements de leur commune respective par les habitants mais surtout sur la volonté de rapprocher les habitants des équipements communautaires ou à vocation communautaire, à savoir :

- Le centre équestre de Chevry-Cossigny
- Le centre médical de Forcilles
- Le centre commercial de la Haie Passart (grande surface alimentaire, d'habillement et de bricolage), Pasteur, les 4 Vents à Brie-Comte-Robert
- Desserte vers la nouvelle zone commerciale de Servon (ZAC du Noyer aux Perdrix) et de Truffaut
- Centre aquatique L'Oréade
- Collèges, lycées à certaines heures
- Le marché de Brie-Comte-Robert
- Le poste de Police Nationale
- La crèche intercommunale
- Le pôle d'échanges de bus à Brie-Comte-Robert.

Des arrêts sont créés à proximité immédiate de ces équipements.

Afin de renforcer l'accessibilité à ce mode de transport, des arrêts ont été créés, particulièrement dans les lotissements excentrés, là où aucun équipement n'est présent. Ceci afin de permettre à chaque habitant de n'être qu'à quelques centaines de mètres d'un arrêt.

c) Amplitude de service

Le service sera offert toute l'année, du lundi au vendredi (hors jours fériés), à raison de 7 heures par jour, aux heures creuses de fonctionnement des lignes régulières de 9h à 17h.

## **2.4 Matériel roulant**

Le véhicule permettant d'assurer le service a été renouvelé en 2016 par la Communauté de communes de l'Orée de la Brie (achat d'un véhicule neuf) et mis en gestion auprès du transporteur choisi après appel d'offres.

## **Descriptif technique du véhicule :**

### Caractéristiques Châssis :

Motorisation Euro 5 74kW (100ch) à 3500 tr/mn couple 285 Nm de 1250 à 2000 tr/mn  
Puissance fiscale 8cv Catalyseur Filtre à particules  
Boite de vitesses 6 rapports AV et 1 rapport AR Train AV Roues indépendantes avec barre anti devers Train AR Essieu rigide lames de  
Ressorts barre anti devers Freins 2 disques AV 2 disques AR ABS AFU 2 rétroviseurs chauffants à réglage électrique Air bag conducteur  
Siège conducteur réglable avec accoudoir 2 lève-vitres électrique Rangement format A4 sur console centrale Auto radio  
Batterie 12 Volts- 110 ah PTAC 3,5T Réservoir 105 litres Coloris Blanc Glacier  
Dim ext : Long= 6198 mm – Larg = 2070 mm - Haut= 2488 mm - Empat= 4332mm - Haut Sol-Plancher= 615 mm  
Dim int : Long plancher= 3733mm - Larg max= 1750 mm - larg mini= mm - Haut int= 1814 mm

### Aménagements :

Plancher alu M1 équipé de rails encastrés pour fixation des sièges repliables - Épaisseur du plancher : 60 mm  
Revêtement du plancher en matière anti dérapante  
2 emplacements pour UFR chaque place est équipée de 4 enrouleurs noyés dans le plancher  
Chaque UFR dispose de sa ceinture de sécurité 3 pts conformes ISO 10542  
Gestion électronique des tendeurs électriques de verrouillage des enrouleurs avec pupitre de commande au tableau de bord  
Disposition des places = 1 Chauffeur + 1 Accompagnateur à l'Avant - 2 UFR  
Disposition (modulable) des 9 places (avec option pack FIT) = 1 Chauffeur + 1 Accompagnateur à l'Avant - 6 sièges repliables à l'Arrière + 1 UFR  
Marchepied électrique et automatique couplé à l'ouverture porte latérale - Inclus un témoin lumineux au tableau de bord.

Un système de télébilletterie est installé dans le véhicule.

### Réserves de véhicules

Dans le contrat liant la Communauté au transporteur, une clause prévoit que ce dernier dispose d'un véhicule de remplacement adéquat à même d'assurer le service en cas d'indisponibilité de véhicule.

## **2.5. Centrale de réservation**

Le service ne desservant que quatre communes et n'étant assuré que par un seul véhicule, la réservation est simplifiée et se fait par une personne employée par le transporteur.

Cette même personne prend les réservations par téléphone, tient un registre des utilisateurs et établit le planning de déplacement.

La réservation par internet est en cours de déploiement.

### **3. ECONOMIE GLOBALE DU SERVICE**

#### **3.1. Estimation du trafic**

4 500 Voyages / an.

#### **3.2. Niveau d'offre**

Le service de TAD de l'Orée de la Brie permet à toute personne demandeuse de se rendre d'un point d'arrêt à un autre, sans limitation due à un circuit ou à des horaires.

Il fonctionne du lundi au vendredi de 9 h à 17 h.

#### **3.3. Tarification**

- Le service de TAD de l'Orée de la Brie est accessible aux usagers selon les mêmes modalités que les transports franciliens. Il est ainsi librement accessible aux détenteurs d'un titre de transport en cours de validité (Navigo, Imagine'R,...), aux personnes ayant acquis un ticket T+ dans le réseau de distribution classique.
- Le titre de transport sera validé et comptabilisé par un système de télébilletique.
- L'exploitant est autorisé à vendre des tickets unitaires à l'intérieur du véhicule selon la tarification francilienne en vigueur. Ces ventes constituent des recettes directes déduites de la facturation du prestataire.

### **4. QUALITE DE SERVICE**

#### **4.1. Délais de réservation**

Le délai de réservation maximum est la veille au matin précédant le transport. Ce délai pourra être raccourci en concertation avec le transporteur.

#### **4.2. Information voyageurs**

Le service fonctionne du lundi au vendredi de 9h à 17h.

Il n'y a pas de plan de lignes mais un nuage d'arrêts desservis visant à amener les usagers vers les points situés à proximité des équipements d'intérêt communautaire.

Un dépliant expliquant le fonctionnement du service et des arrêts a été édité ; il est, en outre, mis à disposition des lieux publics.

Chaque point d'arrêt dispose de poteaux avec le logo du service et les informations essentielles (numéro de téléphone, horaires de service,...). Les points d'arrêts des lignes régulières ont, dès lors, une signalétique supplémentaire.

Les arrêts, les modalités de fonctionnement ainsi que les tarifs sont, en outre, affichés à l'intérieur du véhicule.

Le service bénéficiant d'une participation du Conseil Départemental de Seine et Marne, et dans le cadre de la politique des transports de celui-ci, la charte graphique unique pour tous les services du TAD du département a été reprise par l'Orée de la Brie.

Le véhicule a, de fait, été habillé en conséquence.

Cet habillage comprend, par ailleurs, une signalétique symbolisant la participation de la région Ile-de-France et d'Ile-de-France Mobilités.

Le numéro de téléphone de réservation est repris sur le véhicule.

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

A chaque manquement avéré et non justifié au contrat (retards, horaires, entretien du véhicule, transmission des statistiques,...) la Communauté de communes peut appliquer une pénalité de retard qui sera déduite de la facture mensuelle du transporteur.

Contractuellement, le transporteur doit veiller à disposer d'un véhicule de remplacement afin d'assurer la continuité du service. Le véhicule doit être adapté au service.

Le transporteur devra justifier à l'AOP les raisons de l'indisponibilité du véhicule.

Le transporteur a l'obligation d'informer personnellement chaque utilisateur en cas d'annulation du service.

En cas de répétition de l'impossibilité d'effectuer le service, l'AOP pourra avoir recours à un autre prestataire aux frais du titulaire du contrat.

### **5. MODALITES D'EXPLOITATION**

Afin de choisir l'exploitant de ce service de transport à la demande, la Communauté engage une procédure de mise en concurrence, dans le respect de la réglementation relative aux marchés publics.

Le paiement de l'exploitant s'effectue mensuellement sur facture, par mandat administratif à 30 jours, reprenant les frais fixes annualisés et les frais kilométriques.

ANNEXE II

Bilan TAO > Rése TAD								
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 15K.								
	ANNEE N (convention)				ANNEE N+1			
	Service 1	Service 2	Service 3	Service 4	Service 1	Service 2	Service 3	Service 4
Consignes à suivre								
Nom de l'ASP								
Département desservi								
Désignation commerciale du service								
<b>Indicateurs économiques</b>								
coût d'exploitation du service exprimé en € et comprenant l'intégralité des charges d'exploitation								
<b>Indicateurs opérationnels</b>								
Nombre de courses annuelles contractuelles								
Nombre de courses réalisées								
KCC réalisés								
Nombre de véhicules du réseau								
Justifier tout changement de la production kilométrique par rapport à l'année précédente								
<b>STATISTIQUES</b>								
Trafic annuel prévu lors de l'établissement de la convention								
Trafic annuel réalisé								
<b>Indicateurs de performance</b>								
voyageurs/KCC (réalisé)								
voyageurs/course (réalisé)								
coût annuel d'exploitation / voyageur (réalisé)								
coût annuel d'exploitation / KCC (réalisé)								
commentaires éventuels								

## **ANNEXE III -**

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

**\*\*\***

## **Charte du système télé-billettique 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'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, 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.

## 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.

### 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).

---

<sup>1</sup> Navigo est une marque d'Île-de-France Mobilités

### **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 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 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<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 : 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'adjoit 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<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 ;
- 4<sup>ème</sup> 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<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, 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<sup>ème</sup> 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.*