



**EXTRAIT  
DU  
REGISTRE DES DELIBERATIONS**  
du Conseil de Communauté de l'Agglomération Dijonnaise

Séance du 29 Juin 2006

Membres présents : Président : M. REBSAMEN  
Secrétaires : M. CLAUDET  
MM. ALLAERT - BACHELARD - BARBEY - BERNARD - BERTELOOT - Mmes  
BESSIS - BIOT - MM. BOUHELIER - BOURNY - BRUYERE - CHEVIGNY -  
Mme COLOMBET - M. DANIERE - Mme DARCIAUX - M. DELATTE - Mme  
DELEBARRE - MM. DESVIGNES - DETANG - DOUHAIT - DUBOIS -  
Mme DURNERIN - M. ESMONIN - Mme FLAMENT - MM. FOUILLOT - GERVAIS  
- GONDELLIER - Mme HERVIEU - MM. HESSE - IZIMER - JOLY - JULIEN -  
LABORIER - LAURENT - LECHAPT - Mmes LEMOUZY - MANSAT - MM.  
MASSON - MOREAU - OBRIOT - PARIS - PETITJEAN - PINON - Mme POPARD -  
MM. PRIBETICH - RETY - Mme ROY - MM. SAUNIE - SOUMIER

Membres absents :

M. AUDARD (pouvoir M. ESMONIN) - Mme AVENA (Pouvoir à Mme ROY) - M.  
BEKTHAOUI - M. BELLEVILLE - Mme BERNARD (pouvoir à M. BERTELOOT) -  
Mme BLIGNY - MM. BRENOT (Pouvoir M. PERRIN) - BRIOT - CARBONNEL  
(Pouvoir à M. MOREAU) - CHAPUIS - DODET (Pouvoir à M. DELATTE) - DUPIRE  
- ETIEVANT (Pouvoir à Mme DARCIAUX) - FOUCHERES (Pouvoir à M.  
CHAPUIS) - Mme GARRET-RICHARD (Pouvoir à M. MARTIN) - MM. G. GILLOT  
- J.P GILLOT (Pouvoir à Mme POPARD) - MARCHAND - MARTIN -  
Melle MASLOUHI - Mme MASSU (Pouvoir à M. NOWOTNY) - MM. MILLOT  
(Pouvoir à M. DANIERE) - MAGLICA (Pouvoir à M. G. GILLOT) - MENUT  
(Pouvoir à M. PARIS) - NOWOTNY - NUDANT (Pouvoir à M. BRIOT) - PERRIN -  
PILLIEN (Pouvoir à M. OBRIOT) - ROIZOT (Pouvoir à M. BARBEY) -  
Mme TENENBAUM

**OBJET : TRANSPORTS - Développement de l'intermodalité - Présentation d'actions**

Dans le cadre de l'intermodalité, plusieurs thèmes sont actuellement étudiés : l'information aux usagers par le biais d'une centrale d'information multimodale, une expérience de tarification combinée, la création d'une conférence des partenaires par le Conseil Régional de Bourgogne.

### **Information multimodale :**

Le réseau Divia bénéficie d'un site Internet "www.divia.fr" qui permet aux usagers d'accéder à tout moment aux informations sur son fonctionnement et trouver les horaires des différentes Lignes et lignes. De son côté, la SNCF dispose également d'un site d'information "www.ter-sncf.com".

Or, pour se déplacer, les usagers souhaitent pouvoir accéder à toutes les informations via une seule adresse. La Région Bourgogne étudie donc la faisabilité d'un site qui couvrirait son territoire et à partir duquel les données sur les réseaux routiers seraient communiquées.

Compte tenu des opportunités techniques actuelles, il est proposé de réaliser un premier site bimodal (TER + Divia) qui serait ensuite étendu au réseau interurbain Transco, puis à l'ensemble de la Bourgogne par le Conseil Régional.

### **Tarifification combinée :**

En concertation avec la Région Bourgogne et la SNCF, il est proposé de créer un titre intermodal (bus + train) à destination des salariés et ce, à titre d'essai pour une période d'un an.

### **PRINCIPE**

- ✓ Ce titre combiné serait directement vendu par la SNCF aux personnes en possession de l'attestation « abonnement de travail »,
- ✓ Deux formules de billet combiné pourraient être proposées : l'abonnement hebdomadaire et l'abonnement mensuel,
- ✓ Pour rendre ce billet plus attractif et favoriser les ventes, DIVIA propose une réduction de 20 % sur la tarification bus existante soit 24 € au lieu de 30 € pour la carte mensuelle et 7,10 € au lieu de 8,90 € pour la carte hebdomadaire.

### **MODALITES FINANCIERES**

Une convention serait établie entre les deux partenaires (SNCF – DIVIA) et cosignée par le Conseil Régional de Bourgogne et la Communauté de l'agglomération dijonnaise

La SNCF encaisserait la totalité des recettes et reverserait chaque mois sa quote-part au réseau, l'état des ventes du mois « n » étant transmis au réseau au plus tard le 15 du mois « n+1 »,

La compensation sur les ventes de ces deux titres à tarif réduit serait directement prise en charge par le délégataire des transports urbains, cette compensation a été estimée à 12 600 € HT/an,

Au terme de la période d'essai d'un an, un bilan serait effectué entre le Grand Dijon et le délégataire des transports urbains afin de définir son éventuelle poursuite et les modalités de répartition des impacts financiers.

Le Conseil Régional de Bourgogne a par ailleurs, élaboré une charte de l'interopérabilité, définissant les principes d'organisation qui doivent être mis en oeuvre dans toute démarche billettique. Cette charte sera proposée à la signature des Autorités Organisatrices de transport de la région Bourgogne.

### **Le Schéma Régional d'Infrastructure et de Transports**

Dans le cadre de la Loi du 13 août 2004, un Schéma Régional d'Infrastructures et de Transport (SRIT) est en cours d'élaboration par la Région Bourgogne en liaison avec les partenaires de la vie économique et des transports. Son diagnostic a été présenté par la Région et s'organise autour de 3 grands axes : aménagement du territoire, développement économique et développement durable. Dans ce dernier point, sont développées plus précisément l'amélioration des TER et l'organisation de l'intermodalité, notamment autour de cinq branches

Le Conseil Régional de Bourgogne procède à la mise en place de la conférence régionale des partenaires du transport public en Bourgogne qui sera consultée sur l'offre de services d'intérêt général, les stratégies et politiques tarifaires...

Cette assemblée sera composée, entre autres, d'un élu de chaque établissement public disposant d'un réseau de transport public.

Vu l'avis du Bureau et de la Commission,

**LE CONSEIL,**  
**Après en avoir délibéré,**

**DECIDE**

- **D'approuver** les actions relatives au développement de l'intermodalité avec la création d'une centrale d'information multimodale, la création de titres intermodaux TER + DIVIA,

- **De désigner** les représentants de la Communauté d'agglomération dijonnaise

Sont élus M. Jean ESMONIN, titulaire et M. André GERVAIS, suppléant

- **D'autoriser** le Président à signer tout document à intervenir.

Publié le **30 JUIN 2006**  
Déposé en Préfecture le



**PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR**  
Déposé le :

**- 5 JUIL. 2006**





**Bourgogne**  
Conseil régional

# Charte d'interopérabilité régionale Bourgogne

VU pour être annexé à délibération  
du Conseil du : 29.06.06  
DIJON, le : 5.07.06  
LE PRÉSIDENT,

PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR  
Déposé le :

- 5 JUIL. 2006

*[Handwritten signatures]*



# Préambule

## Le contexte

Depuis le 1er janvier 2002, la Région Bourgogne est autorité organisatrice des transports régionaux. Elle souhaite promouvoir l'utilisation des transports collectifs et avoir une meilleure connaissance des déplacements, en développant un système billettique sans contact qui pourrait être utilisé par l'ensemble des réseaux de transport bourguignons à mesure qu'ils le souhaiteront.

Elle souhaite ainsi favoriser la coopération, voire l'intégration tarifaire avec les autres réseaux de transport de Bourgogne par la mise en place d'un support unique offrant des facilités d'achat et de fidélisation, et la création de produits tarifaires plus attractifs.

En 2003, la Région Bourgogne a donc initié une démarche visant à élaborer une charte d'interopérabilité, servant de référence à l'ensemble des réseaux de transport bourguignons, en vue d'assurer la compatibilité des différents systèmes billettiques en cours de développement ou futur.

En 2004, un groupe de travail, réunissant les 13 Autorités Organisatrices de Transport (AOT) régionales, ainsi que la SNCF, a ainsi été mis en place, afin d'élaborer les principes généraux et les objectifs définissant l'interopérabilité billettique régionale, constituant la charte d'interopérabilité.

Cette charte est susceptible de concerner, à terme et dans le contexte existant au jour de sa rédaction, 13 AOT, et les exploitants opérant sur lignes régulières.

## La charte d'interopérabilité

De façon générale, une charte d'interopérabilité s'inscrit dans une démarche

globale d'intermodalité. Elle définit des préconisations, des organisations qui peuvent être mises en œuvre en dehors des systèmes billettiques et qui doivent être intégrées dans toute démarche billettique. Il s'agit de décrire les objectifs, sur lesquels les différents partenaires s'entendent, et pour lesquels les systèmes devront être dimensionnés dès leur conception. Cette démarche d'intermodalité dépasse le cadre strict de l'interopérabilité billettique et doit faciliter le développement de l'intermodalité tarifaire, de l'intermodalité en termes d'offre de transport, etc.

Dans le cas particulier de la Région Bourgogne, la charte d'interopérabilité s'inscrit dans un contexte billettique présentant les caractéristiques suivantes :

- Existence de systèmes de gestion client, vente et validation utilisant le support papier ou magnétique ;
- Projet de renouvellement du système magnétique actuel sur le Département de la Côte d'Or.

Les partenaires signataires de la Charte pourront utiliser ce cadre pour la rédaction des cahiers des charges de leurs projets billettiques. Cependant, elle ne préjuge en rien du choix du fournisseur de chaque système billettique par chaque maître d'ouvrage.

La charte d'interopérabilité, dans la mesure où elle peut se traduire par de nouveaux accords deux à deux mais aussi où elle peut introduire des modifications dans des gestions communes existantes, peut avoir des impacts sur les contrats existants ou à venir liant les différents signataires entre eux et/ou avec leurs exploitants. Dans tous les cas, les partenaires chercheront à répercuter dans les différents contrats existants, tels que les conventions tarifaires ou les conventions et accords liant l'AO et son (ses) exploitant(s), les prescriptions de cette charte. Les éventuels différends seront gérés ponctuellement par le

biais d'un comité de pilotage technique spécifique.

## **Le périmètre, les partenaires et leurs réseaux**

La présente charte d'interopérabilité a vocation à s'appliquer sur l'ensemble du territoire de la Région Bourgogne.

Les autorités organisatrices concernées sont :

- Le Conseil Régional de la Bourgogne ;
- Le Conseil Général de la Côte-d'Or ;
- Le Conseil Général de la Nièvre ;
- Le Conseil Général de Saône-et-Loire ;
- Le Conseil Général de l'Yonne ;
- La Communauté d'Agglomération de Dijon (Le Grand Dijon) ;
- La Communauté d'Agglomération Chalon – Val de Bourgogne (Le Grand Chalon) ;
- La Communauté de Communes de l'Auxerrois ;
- La Communauté d'Agglomération de Nevers (ADN) ;
- La Communauté de Communes du Sénonais ;
- La Ville de Beaune ;
- La Communauté Urbaine Le Creusot – Montceau Les Mines (Communauté Creusot - Montceau) ;
- Le Syndicat Intercommunal des Transport Urbains de Macon (SITUM).

Les exploitants concernés sont :

- La SNCF en tant qu'opérateur régional des transports ferrés et routiers TER Bourgogne ;
- Les entreprises assurant des services routiers non urbains de voyageurs sur le Département de la Côte d'Or – réseau Transco (5 entreprises sur lignes régulières en 2005) ;
- Les entreprises assurant des services routiers non urbains de voyageurs sur le Département de la Nièvre (8 entreprises en 2005) ;
- Les entreprises assurant des services routiers non urbains de voyageurs sur le Département de Saône et Loire – réseau Buscéphale (6 entreprises en 2005 sur lignes régulières)
- Les entreprises assurant des services routiers non urbains de voyageurs sur le Département de l'Yonne – réseau Trans-Yonne (environ 8 entreprises en 2005 sur lignes régulières)
- Le délégataire du Grand Dijon – réseau Divia (STRD, filiale de Kéolis, en 2005)
- Le délégataire du Grand Chalon – réseau Chrysalis (STAC, filiale de Transdev, en 2005)
- Le délégataire de la CC de l'Auxerrois – Réseau Le Bus (Rapides de Bourgogne, filiale de Transdev, en 2005)
- Le délégataire de l'ADN (la STUNIV, adhérent de Réunir, en 2005)
- Le délégataire de la CC du Sénonais – Réseau AS Réseau (Rapides de Bourgogne, filiale de Transdev, en 2005)
- La Ville de Beaune
- Le délégataire de la Communauté Creusot-Montceau (la CTC, filiale de Transdev, en 2005)
- Le délégataire du SITUM (Macon Bus, filiale de Transdev, en 2005).

La présente version de la Charte sera communiquée à l'ensemble des autorités organisatrices de transport de la région, qui la

répercuteront, si elles le souhaitent, à leurs exploitants respectifs.

# Définition du cadre fonctionnel

L'interopérabilité se traduit par

- **Les clients** : le partage et/ou la reconnaissance des clients entre réseaux. Les questions à se poser concernent la typologie de ces clients (tous ou une partie), les modalités de partage et/ou de reconnaissance de ces clients, les modalités de mise en œuvre des relations avec ces clients, dans le souci d'améliorer et de rendre cohérente la qualité de service.
- **Les produits** : le partage et/ou la reconnaissance des produits tarifaires entre réseaux. Les questions à se poser concernent les types de produits, les modalités de partage et/ou de reconnaissance (vente croisée, intégration, combinaison, partage et contrôle des recettes, validation, contrôle).
- **Les équipements et les supports** : la capacité de posséder un référentiel commun leur permet de reconnaître et d'accepter des éléments provenant d'autres systèmes. Les questions à se poser concernent les types de support, les règles et normalisation à prendre en compte, certaines à titre obligatoire, d'autres à titre optionnel.
- **Les données et les organisations (système et données)** : La problématique est la capacité de gérer le partage des informations et la sécurisation de ces échanges, mais aussi la gestion de la qualité et des données comptables.

**NB** : Dans la suite du document, l'adjectif "partagé" est employé pour caractériser un élément partagé entre plusieurs partenaires et regroupe donc les notions de multimodalité et d'intermodalité, telles que définies dans le glossaire.

## Interopérabilité des clients

1. **Périmètre** : Les prescriptions d'interopérabilité chercheront à être appliquées à l'ensemble des clients partagés concernés par des accords tarifaires ou commerciaux entre des partenaires.
2. **Notion de client** : Les prescriptions d'interopérabilité concernent l'ensemble des clients des services de transport des réseaux en Bourgogne, qu'il s'agisse de personnes physiques, d'anonymes, de groupes (famille ou entreprise). Par conséquent, les systèmes billettiques intègrent à la fois les notions de client, de porteur (détenteur d'une carte) et de payeur.
3. **Inscription des ouvertures de droits** : Les partenaires ont la possibilité d'inscrire sur les supports (voir glossaire) des profils (« jeune de moins de 25 ans » par exemple) et/ou des statuts (« date de naissance » par exemple). Ces notions sont regroupées sous la notion de « ouverture de droit ».
4. **Harmonisation des ouvertures de droits monomodaux** : Les ouvertures de droits monomodaux sont définies par chaque partenaire au sein de son réseau. La charte encourage les différents partenaires à rechercher une harmonisation de ces droits et de leur justification. Pour information, les ouvertures de droits monomodaux existant, en 2005, sont décrites en annexe 1.
5. **Reconnaissance mutuelle des ouvertures de droits** : La charte encourage à la recherche d'une reconnaissance des ouvertures de droits entre les partenaires. Ainsi, le client n'aurait pas à re-justifier de son statut (par exemple la date de naissance) avant de pouvoir bénéficier d'un droit à réduction chez un autre partenaire.
6. **Définition des ouvertures de droits partagés** : La recherche de produits partagés pourra nécessiter la définition de droits à réduction partagés, i.e. la même définition de droits à réduction associés à un produit partagé. Les ouvertures de droits partagés sont définies par les partenaires concernés de façon concertée. Pour information, l'annexe 2 liste les ouvertures de droits partagés existant, en 2005.
7. **Cohérence des fichiers clients** : Les prescriptions d'interopérabilité portent sur des supports anonymes et des supports personnalisés. Par conséquent, il n'est pas nécessaire d'identifier l'ensemble des clients gérés dans les systèmes. Cependant, dès lors que certains clients devront être identifiés, ils devront l'être de manière cohérente entre les différents partenaires. Ceci signifie que le fichier clients de chaque partenaire devra présenter une structure cohérente, et que la personnalisation électrique et graphique des supports personnalisés devra être définie de manière concertée.
8. **Emission et propriété du support** : L'émission des supports peut être faite par les AO, ou bien déléguée à un exploitant par son AO, ou déléguée à un tiers par une ou plusieurs AO. Dans tous les cas, la responsabilité de l'émission du support sera clairement explicitée par les AO. Le support est, dans tous les cas, propriété de l'émetteur.
9. **Uniformisation du prix des supports** : La charte ne fixe pas comme objectif premier d'uniformiser les procédures en termes de coût des supports interopérables « coûteux » (premier support et duplicata) sur la Bourgogne, cette uniformisation pouvant être restreinte aux bassins de déplacement. De plus, cette éventuelle uniformisation pourra être traitée de façon différente selon qu'il s'agit de la première attribution ou d'un duplicata.
10. **Possibilité pour un client d'avoir plusieurs supports interopérables** : cette possibilité est admise par les partenaires. Cependant, des actions concertées pourront avoir lieu afin de limiter les émissions multiples de supports pour un même client. Ces actions pourront

porter sur des recherches partenariales de lutte contre la fraude au support.

11. **Possibilité de justifier de plusieurs ouvertures de droits** : Les supports interopérables doivent permettre de justifier de plusieurs ouvertures de droits.
12. **Responsabilité de l'attribution des droits** : Seul l'émetteur du support interopérable peut attribuer des droits au client et les inscrire sur le support, sauf accord explicite.
13. **Représentation graphique des droits sur les supports** : On évitera de représenter graphiquement sur les supports interopérables les droits à réduction du porteur.
14. **Cohérence dans l'information sur les supports et les produits** : Les partenaires s'engagent à mettre en œuvre des procédures cohérentes et concertées relatives à l'information sur les produits et supports interopérables auprès du client. Ces procédures portent sur l'information des partenaires en cas de modifications ou d'évolution des offres tarifaires et des services, et sur la restitution de cette information au client.
15. **Cohérence dans l'information fournie par lecture du support** : Les partenaires devront définir de façon concertée les informations à fournir au client par la lecture de son support interopérable. La mise en forme de ces informations devra également faire l'objet d'une définition commune.
16. **Cohérence dans l'information en cas de dysfonctionnement** : En cas de dysfonctionnement, les équipements et les personnels doivent fournir au client une information homogène et cohérente entre les réseaux. En conséquence, les modalités de diagnostic, d'information et de résolution doivent faire l'objet de définition concertée au niveau fonctionnel pour les équipements et au niveau procédural et de formation pour les personnels. De la même façon, les partenaires s'engagent à définir de façon concertée les modalités de traitement des dysfonctionnements telles qu'elles seront

précisées aux industriels fournisseurs de systèmes billettiques.

17.

18. **Mise à disposition d'un lieu de SAV :** Chaque partenaire s'engage à offrir à tout porteur d'un support interopérable un lieu lui permettant d'enregistrer un dysfonctionnement, une perte ou un vol de support et de recevoir une réponse appropriée et définie de façon concertée entre les partenaires.

19. **Traitement du SAV :** Les partenaires s'engagent à offrir au client un service après-vente conciliant les attentes du client et la sécurité. Seul l'émetteur du support peut le reconstituer. Une demande client de reconstitution implique la mise en liste noire de ce support et, dans le cas d'un dysfonctionnement, sa remise par le

client. La carte n'est pas reconstituée immédiatement, afin de permettre à l'émetteur de procéder et faire procéder à la reconstitution de l'ensemble des éléments qui s'y trouvaient. Des mesures commerciales peuvent être mises en place par les fournisseurs de service dans le cas où il s'agit d'un dysfonctionnement n'incombant pas au client.

20. **Impact sur les points d'accueil existants :** Le respect de la charte d'interopérabilité ne doit pas bouleverser l'organisation des points d'accueil clients existants. Des améliorations pourront y être apportées avec l'arrivée des nouveaux systèmes billettiques.

## Interopérabilité des produits

1. **Cohérence dans les modalités de distribution des produits monomodaux** : La distribution de produits monomodaux est de la prérogative de chaque fournisseur de service. Cependant, les partenaires s'engagent, lors des études de développement de leur réseau de distribution, à travailler dans un souci de recherche de cohérence avec les réseaux de distribution des partenaires, par exemple par la mutualisation des lieux de distribution.
2. **Développement de la vente croisée** : Les partenaires s'engagent à développer la vente croisée. Ce développement pourra se faire de façon progressive en termes de partenaires concernés d'une part et de lieux de distribution d'autre part (par exemple en des points définis comme « stratégiques » par les partenaires concernés).
3. **Modalités de distribution des produits partagés** : Les modalités de distribution des produits partagés sont définies dans les conventions ou accords relatifs à ces produits partagés. Les partenaires s'engagent à définir de façon concertée et cohérente le réseau de distribution de ces produits partagés, en s'appuyant éventuellement sur leur réseau de distribution existant.
4. **Information sur les grilles tarifaires monomodales** : Chaque fournisseur de service est responsable de sa grille tarifaire monomodale. Cependant, afin de faciliter la gestion des grilles tarifaires partagées en liaison avec les grilles tarifaires monomodales, chaque partenaire s'engage à informer les autres partenaires de toute modification de sa grille tarifaire, préalablement à sa mise en service commercial. De plus, les partenaires s'engagent à rechercher une harmonisation des dates de modification « programmées » de leurs grilles tarifaires monomodales.
5. **Communication sur les produits partagés** : Les campagnes de communication spécifiques sur les produits partagés seront élaborées de façon concertée entre les partenaires concernés. Dans la mesure de ses possibilités, chaque partenaire concerné s'engage à faciliter la mise en œuvre de ces campagnes, soit par leur application sur son réseau, soit en évitant de mettre en œuvre, sur la période de campagne, une campagne de communication qui viendrait en contradiction avec celle sur les produits partagés.
6. **Développement de l'attractivité des produits partagés** : Les partenaires s'engagent à développer l'attractivité des produits partagés, par exemple par la mise en place concertée de programmes de fidélisation, par la recherche de cohérence entre les gammes tarifaires monomodales et partagées, par le développement de services connexes attachés aux produits partagés.
7. **Cohérence dans les moyens de paiement autorisés** : Les partenaires s'engagent à rechercher une cohérence dans les moyens de paiement autorisés, en fonction des lieux de distribution. Ils s'engagent également à développer, dans la mesure du possible et notamment lors de la mise en place de systèmes billettiques, l'utilisation du paiement électronique, voire dématérialisé.
8. **Responsabilité des encaissements** : Chaque partenaire est responsable des encaissements lors de la vente de produits, qu'il s'agisse de produits monomodaux (y compris en vente croisée) ou de produits partagés.
9. **Définition des règles de gestion des produits partagés** : A chaque produit partagé sont associées des règles de distribution, de validation, de contrôle, de service après vente, d'échange, de remboursement et de reconstitution décrites dans des conventions tarifaires liant les AO, et/ou leurs exploitants concernés en fonction des contrats entre AO et exploitant. Ces conventions tarifaires seront définies en cohérence avec les prescriptions de la présente charte. Chaque partenaire s'engage à

informer les personnels concernés des règles indiquées dans ces conventions.

10. **Développement de la validation systématique** : Les partenaires se fixent comme objectif à long terme le développement de la validation systématique en entrée, et notamment dans le cadre de la mise en place de systèmes télébilletiques. Dans tous les cas, les conventions tarifaires, pour chaque produit partagé, préciseront les modalités de validation et définiront les modalités de répartition des recettes en tenant compte des modalités de validation.

11. **Traitement des conflits à la validation** : La possibilité sur un même support interopérable de charger plusieurs produits peut générer des conflits à la validation. Ces conflits peuvent apparaître en dehors même de tout contexte multimodal. Ils seront étudiés dans un groupe de travail technique pour définir des règles de gestion préventive communes (interdiction à la distribution) ou des règles de gestion à la validation en fonction des contraintes matérielles existantes.

12. **Cohérence des modalités de contrôle des produits monomodaux** : Chaque fournisseur de service définit les modalités de contrôle de ses produits monomodaux. Cependant, les partenaires se fixent comme objectif à long terme de rechercher une cohérence entre ces procédures de contrôle. Les procédures de contrôle des produits partagés sont définies de façon concertée, dans les conventions tarifaires correspondantes.

13. **Modalités de reconstitution des supports** : Après reconstitution d'un support interopérable, l'émetteur envoie le nouveau support à tous les partenaires susceptibles d'avoir des produits à reconstituer. Le circuit peut être automatique ou basé sur des déclarations d'achat du client. Tout fournisseur de service concerné par le produit peut le reconstituer selon les conditions propres à chaque produit et définies dans les

conventions tarifaires pour les produits partagés.

14. **Modalités de remboursement des produits monomodaux** : Chaque fournisseur de service définit les modalités de remboursement de ses produits monomodaux. Dans le cas de produits pouvant faire l'objet d'une vente croisée, le remboursement n'est réalisable qu'auprès du fournisseur de service.

15. **Modalités de remboursement des produits partagés** : Les cas et les modalités de calcul du remboursement des produits partagés sont définis dans les conventions tarifaires portant sur ces produits partagés. Tout fournisseur de service concerné par le produit partagé peut rembourser le produit, dans les cas et en appliquant les modalités de calculs telles que définies dans ces conventions tarifaires.

16. **Modalités d'échange des produits monomodaux** : Chaque fournisseur de service définit les modalités d'échange de ses produits monomodaux. Dans le cas de produits pouvant faire l'objet d'une vente croisée, l'échange n'est possible qu'auprès du fournisseur de service.

17. **Modalités d'échange des produits partagés** : Tout fournisseur de service concerné par un produit partagé peut échanger le produit partagé, selon les conditions propres à chaque produit et définies dans les conventions tarifaires.

18. **Titre de courtoisie partagé** : Les partenaires conviennent d'étudier la pertinence d'un titre de courtoisie partagé utilisable lors du traitement d'un dysfonctionnement, en tenant compte des contraintes sécuritaires, et du nécessaire contrôle des recettes.

19. **Suspension de l'usage d'un produit** : Tout fournisseur de service concerné par un produit inscrit sur un support interopérable peut suspendre l'usage de ce produit par le biais du-dit support.

## Interopérabilité des équipements et des supports

1. **Reconnaissance graphique du client** : Le visuel des supports personnalisés doit permettre de reconnaître le client et/ou le porteur (par exemple avec photo, nom et prénom).
  2. **Usage du support** : Le support peut être utilisé chez les différents partenaires pour contenir soit les droits et produits du client, soit les seuls produits (accompagné d'une carte de justificatif), soit les seuls droits (accompagné de « tickets »), soit uniquement l'identification du client.
  3. **Définition des supports interopérables** : Les supports interopérables sont des cartes à puce selon la définition de la charte billettique-monétique de la DTT en 1999.
  4. Cependant, d'autres catégories de supports interopérables (comme le ticket sans contact) pourront, à terme, intégrer la liste des supports interopérables.
  5. **Définition commune de la liste des supports acceptés** : Un groupe de travail Services et Tarifications aura en charge de définir la liste précise des supports que les partenaires s'engagent à accepter, sans toutefois s'engager à tous les émettre, en tenant compte notamment des conséquences financières (coût des systèmes) consécutives à l'acceptation de ces supports pour les partenaires qui ne les émettent pas. Il s'attachera ainsi à analyser la problématique de l'acceptation des supports multiservices.
  6. **Possibilité d'émettre des supports non interopérables** : Les supports émis par chaque partenaire ne sont pas tous interopérables.
  7. **Utilisation des supports non interopérables** : Certains supports non listés comme supports interopérables pourront cependant être utilisés comme supports de l'intermodalité dans le cadre d'accords particuliers.
  - 8.
21. **Modalités de pré-personnalisation des supports** : Les partenaires ont la possibilité de confier la pré-personnalisation des supports à un pré-personnalisateur, distinct de l'encarteur. Un groupe de travail Image et Communication aura pour mission de déterminer les règles de pré-personnalisation graphique. Il définira également quelles informations font l'objet de la pré-personnalisation graphique : émetteur, périmètre d'usage, fin de validité, services associés et consignes. Dans tous les cas, la pré-personnalisation graphique doit permettre d'identifier chaque support par un numéro d'identification unique, quel que soit le partenaire et le fournisseur.
1. **Cohérence de l'encodage des supports** : Les supports interopérables doivent être encodés de manière cohérente entre les différents partenaires pour faciliter l'interopérabilité. Les règles de codage seront définies dans des annexes techniques à la charte et élaborées dans le cadre du groupe de travail services et tarifications.
  2. **Acquisition groupée de supports** : Tout ou partie des partenaires peuvent s'engager dans une démarche groupée d'acquisition de supports interopérables, sous forme d'un groupement d'achat, ou acquérir ces supports de façon indépendante, sous réserve de respecter la liste des supports évoquée précédemment.
  3. **Démarche groupée de pré-personnalisation** : Tout ou partie des partenaires peuvent s'engager dans une démarche groupée pour la réalisation de la pré-personnalisation des supports interopérables.
  4. **Cohérence des procédures de suivi des supports** : Les partenaires s'engagent à mettre en œuvre des procédures cohérentes de suivi des supports interopérables, et notamment du suivi exhaustif des supports mis en circulation et hors circulation, dans le cadre de la gestion de la sécurité. Chaque partenaire

s'engage à diffuser la liste des supports mis en circulation aux autres partenaires à des fins d'analyse a posteriori au minimum. Les procédures de partage et de traitement de cette liste seront définies dans le cadre d'un groupe de travail Sécurité.

5. **Modalités de gestion de l'invalidation et de la mise en liste noire des supports** : Tout système doit pouvoir effectuer une demande de mise en liste noire à l'émetteur de la carte. De même, les équipements concernés chez chaque partenaire doivent pouvoir invalider un support interopérable détecté en liste noire, qu'il s'agisse de supports émis par le fournisseur de service ou par un partenaire. Pour cela, les partenaires doivent se partager une liste noire de supports interopérables ainsi qu'une liste des supports interopérables invalidés, dans le respect des prescriptions de la CNIL.
6. **Modalités de gestion du retrait et de la destruction des supports** : Le retrait et la destruction d'un support interopérable en dysfonctionnement ou en fin de validité sont de la seule responsabilité de l'émetteur du support. Toutefois, un partenaire peut être amené à retirer un tel support à un client : des procédures

devront alors être mises en place afin d'adresser ces supports à détruire à l'émetteur. L'information de mise hors circulation d'un support interopérable doit être diffusée auprès des partenaires par l'émetteur.

7. **Vérification des supports lors des opérations** : Les supports interopérables, lors de toute opération (chargement, information, validation, contrôle, service après-vente) sont soumis à des opérations de vérification. Ces opérations permettent de vérifier la validité géographique du support, sa validité temporelle, sa conformité. Elles permettent également de détecter les cartes produites frauduleusement ou invalidées (liste noire). Les partenaires s'engagent sur la mise en place de procédures cohérentes pour assurer ces opérations.
8. **Mise en œuvre de systèmes et équipements d'information** : Chaque partenaire doit mettre en œuvre des systèmes et équipements permettant d'offrir au client l'information sur ses produits et son support, telle que définie dans le cadre des procédures liées à l'interopérabilité des clients.

## Interopérabilité des données et des organisations

La mise en place de l'interopérabilité se traduit par la nécessité de déterminer la façon dont des informations sont partagées et/ou échangées entre les partenaires, dans le cadre des conventions entre AO et/ou exploitants.

### Gestion des aspects comptables et financiers

1. **Gestion des flux comptables et financiers entre partenaires** : La mise en place de l'interopérabilité se traduit par la vente dans un réseau de produits autorisant le déplacement consécutif ou alternatif sur différents réseaux, y compris ou non celui sur lequel a été réalisée la vente. En conséquence, des flux comptables ou financiers devront être gérés entre les partenaires.
2. **Dissociation des informations comptables et statistiques** : Chez les différents partenaires, les systèmes de chaînes de recettes et les systèmes billettiques doivent permettre de dissocier les informations statistiques des informations comptables.
3. **Modalités de partage des informations statistiques** : Si le mécanisme est défini dans les conventions tarifaires, des informations statistiques, portant sur les données de distribution et/ou de consommation des produits tarifaires partagés, pourront être échangées pour permettre le calcul des clés de répartition.
4. **Possibilité d'audit de contrôle** : Les systèmes billettiques et de chaînes de recettes doivent permettre la réalisation d'audit externe de contrôle entre les données statistiques et les données comptables.

### Gestion de la confidentialité

Il s'agit d'une part de la confidentialité des données clients, d'autre part de la confidentialité des informations entre partenaires.

5. **Règles de confidentialité** : Dans tout système billettique, l'informatisation et la mémorisation des données concernant les clients nécessitent de respecter des règles de confidentialité (cf. Délibération N°03-038 du 16/09/03 de la CNIL).
6. **Définition commune des règles de confidentialité** : En conséquence, chaque partenaire s'engage à respecter les règles de confidentialité en vigueur. Ces règles seront définies par les partenaires et remises à jour si nécessaire avec obligation d'information préalable et délai de mise en application.
7. **Partage des fichiers clients** : De manière générale, et sauf accords particuliers, il n'y a pas de partage des fichiers clients liés aux porteurs.
8. **Confidentialité des informations statistiques** : De même, le contexte partenarial peut se traduire par un partage d'informations concernant l'usage des différents réseaux. L'éventuelle diffusion de certaines de ces données, nécessaire au contexte partenarial, devra être encadrée par des clauses de confidentialité.
9. **Confidentialité des informations de sécurité** : La gestion de la sécurité va donner lieu à la définition de certaines procédures et au partage d'informations qui seront confidentielles.
10. **Possibilités d'audit** : Des procédures de contrôle et d'audit des AO vers les exploitants pourront être mises en place.

## Gestion de la sécurité

11. **Niveau de sécurité** : Pour garantir l'intégrité du système et des recettes, l'interopérabilité implique un niveau de sécurité suffisant tant sur l'organisation, l'environnement que sur la technique.

12. **Définition commune des règles sécuritaires** : Tout en tenant compte du besoin de simplicité d'usage pour le client, les partenaires s'engagent à définir des règles sécuritaires qui permettent d'une part de garantir un bon niveau de sécurité général du système et d'autre part de prendre en compte les capacités

techniques, financières et de personnel de chaque partenaire. Il est de la responsabilité de chacun des partenaires de s'assurer, auprès de son prestataire, de la mise en œuvre et du suivi de ces règles sécuritaires, éventuellement par le biais d'audits de sécurité.

13. **Identification des risques et règles de gestion** : La gestion de la sécurité nécessite d'identifier les risques et les causes de dysfonctionnement, ainsi que les procédures de prévention, d'alerte, de surveillance et de gestion de crises.

## Gestion de la qualité de service

14. **Cohérence des procédures** : Dans un contexte interopérable, les procédures mises en œuvre vis-à-vis du client doivent être cohérentes.

15. **Périmètre d'application des procédures cohérentes** : Ainsi, un niveau de qualité de service cohérent entre les différents partenaires devra être recherché et portera notamment sur le niveau d'information des différents partenaires, la fourniture de

l'information au client, l'enregistrement et la mise à jour des données clients, la vente de produits, la fourniture de service après-vente.

16. **Modalités de définition des procédures cohérentes** : Ceci sera atteint par la définition commune de procédures, de critères, de modalités de vérification, voire l'intégration de critères qualité dans les contrats entre AO et exploitants.

## Référentiel documentaire régional applicable

La charte d'interopérabilité s'inscrit dans une démarche globale d'intermodalité. Cette démarche globale se traduit au niveau des systèmes et des procédures. En conséquence, il est important de constituer et de faire évoluer un référentiel documentaire regroupant l'ensemble des recommandations et des normes, fondations des systèmes et des accords.

Ce référentiel documentaire est constitué d'une part des recommandations applicables, d'autre part des normalisations en vigueur et applicables.

### Recommandations applicables

La mise en place de l'interopérabilité nécessite le travail en commun entre les partenaires afin de traduire sous forme de recommandations fonctionnelles et techniques les objectifs définis dans la présente charte.

La première partie du référentiel documentaire intégrera donc la charte d'interopérabilité ainsi que les documents de recommandations fonctionnelles et techniques. A titre d'exemple, on pourra y trouver un référentiel fonctionnel de l'interopérabilité (description des spécifications fonctionnelles communes des systèmes), la spécification technique de codification des supports (instanciation), la définition des flux de données entre les systèmes centraux billettiques, les procédures et organisations pour la mise en œuvre d'une politique de sécurité commune, etc.

1. **Respect des recommandations applicables** : Les partenaires s'engagent à mettre en œuvre des systèmes respectant les recommandations applicables.

### Normalisation

La mise en place de l'interopérabilité au niveau des systèmes billettiques nécessite la prise en compte des normalisations existantes afin de faciliter la communication, le partage et la reconnaissance des informations entre les équipements des différents systèmes et les supports émis par ces systèmes.

Les normes en vigueur portent sur différents niveaux impactés par l'interopérabilité :

- la normalisation physique des supports : le respect de cette norme garantit la possibilité physique de reconnaître les supports ;
- la normalisation logique des communications supports – équipements : le respect de cette norme garantit la possibilité physique de lire et écrire sur les supports ;
- la normalisation de codification des données sur le support : le respect de cette norme garantit la possibilité logique de lire et écrire sur les supports ;
- la normalisation de codification des données au niveau du système : le respect de cette norme garantit la possibilité logique de s'échanger et comprendre des informations entre les systèmes.

**Respect des normes :** Les partenaires qui mettront en œuvre des systèmes billettiques s'engagent à ce que ces systèmes respectent les normes en vigueur au moment de leur mise en œuvre.

2. **Prise en compte des évolutions normatives :** Ils s'engagent également à étudier les modalités de prise en compte des nouvelles normes ou des évolutions des normes et réglementations existantes, y compris les normes environnementales, notamment quant à la destruction des supports.

### **Gestion du référentiel documentaire régional**

L'élaboration de ce référentiel documentaire, ainsi que son suivi et sa mise à jour, nécessitent la mise en place d'une organisation spécifique définie ci-après.

3. **Modalités de diffusion du référentiel documentaire :** Le référentiel documentaire sera mis à la disposition des partenaires désirant s'intégrer dans la démarche billettique régionale et pourra être enrichi suite à l'adhésion de nouveaux partenaires et/ou suite à la mise en place de nouveaux systèmes billettiques. Il est important de noter que certaines informations seront à diffusion restreinte.

# Définition du cadre organisationnel

L'interopérabilité nécessite la définition, la mise en œuvre et le suivi de spécifications fonctionnelles et techniques communes. En conséquence, il conviendra de définir et mettre en œuvre, au minimum, les fonctions suivantes :

## I. Gestion des aspects comptables et financiers

- a) Les modalités de gestion des aspects comptables et financiers
- b) Les éventuels mécanismes de répartition

## II. Gestion de la confidentialité

- c) Les modalités de prise en compte des contraintes de confidentialité client
- d) Les audits d'application des règles de confidentialité client
- e) Les modalités de prise en compte des contraintes de confidentialité entre partenaires
- f) Les audits d'application des règles de confidentialité entre partenaires

## III. Gestion de la sécurité

- g) Les procédures de sécurité (prévention, alerte, surveillance, gestion de crises)

- h) Les audits de sécurité

## IV. Gestion de la qualité de service

- i) Les procédures de gestion client (enregistrement, attribution de support, relation client)
- j) Les procédures de gestion produit (distribution, validation, gestion des conflits, contrôle)
- k) L'image des supports interopérables
- l) La liste des types de supports interopérables autorisés et leurs évolutions
- m) Les règles de codage des supports interopérables
- n) Les échanges des données
- o) Les audits qualité de service

## V. Gestion du référentiel documentaire régional

- p) Le référentiel documentaire régional.

Afin d'aboutir à l'élaboration de ces spécifications, puis de suivre leurs bonnes mises en œuvre, trois groupes de travail, s'inscrivant dans une démarche à long terme, seront constitués.

Leurs moyens de fonctionnement doivent être assurés par chacun des partenaires participant à la démarche d'interopérabilité régionale. Afin d'étoffer leurs compétences, des formations pourront être prévues pour leurs membres (par exemple, une sensibilisation à la sécurité des systèmes informatiques complexes). Il est à noter qu'ils pourront être sollicités pour toutes réflexions tarifaires.

## Groupe de Travail n°1 : services et tarification

Il s'agit d'un groupe technique chargé du suivi de la mise en œuvre technique des principes décrits dans le présent document dans les différents systèmes billettiques des partenaires. Il travaillera en amont des différents projets billettiques pour l'élaboration des procédures communes. Il sera consulté lors des phases de spécifications générales et détaillées des différents projets. Ce groupe sera également chargé de préparer les différentes phases transitoires au déploiement des systèmes billettiques interopérables sur l'ensemble du territoire régional. Il coordonnera les travaux des autres groupes. Il pourra faire appel à des expertises internes et/ou externes.

Les fonctions prises en charge par ce groupe de travail sont multiples. Il pourra convenir d'organiser des sous-groupes selon les fonctions à étudier. Par exemple,

- Sous-groupe 1 : gestion des aspects comptables et financiers (n° a et b)
- Sous-groupe 2 : gestion de la confidentialité (n° c à f)
- Sous-groupe 3 : gestion de la qualité de service (hors image de l'intermodalité) (n° i, j, l à o).

Voici une liste non exhaustive des documents produits dans le cadre de ce groupe de travail :

- Procédures de gestion client, produit, comptable et financière, de la confidentialité, de la qualité de service
- Liste des types de supports interopérables
- Instanciations des supports
- Cycles de vie des supports
- Flux d'échanges de données
- Référentiel documentaire régional.

## Groupe de Travail n°2 : image et communication

Il s'agit du groupe image et communication qui pourra travailler à l'élaboration d'un identifiant représentant, sur les cartes billettiques, leur caractère d'interopérabilité sur un bassin étendu à l'ensemble du territoire régional. La cohérence des communications institutionnelles et commerciales vis à vis du public sera recherchée, tout particulièrement lors des différents déploiements. C'est ce groupe de travail qui aura en charge la définition des informations transmises au client lors de la lecture de son support interopérable.

La fonction prise en charge par ce groupe de travail est celle portant le numéro k.

Voici une liste non exhaustive des documents produits dans le cadre de ce groupe de travail :

- Charte graphique des supports interopérables

- Règles de présentation des informations au client
- Contenu des informations
- Mise à jour des informations.

### **Groupe de Travail n°3 : sécurité**

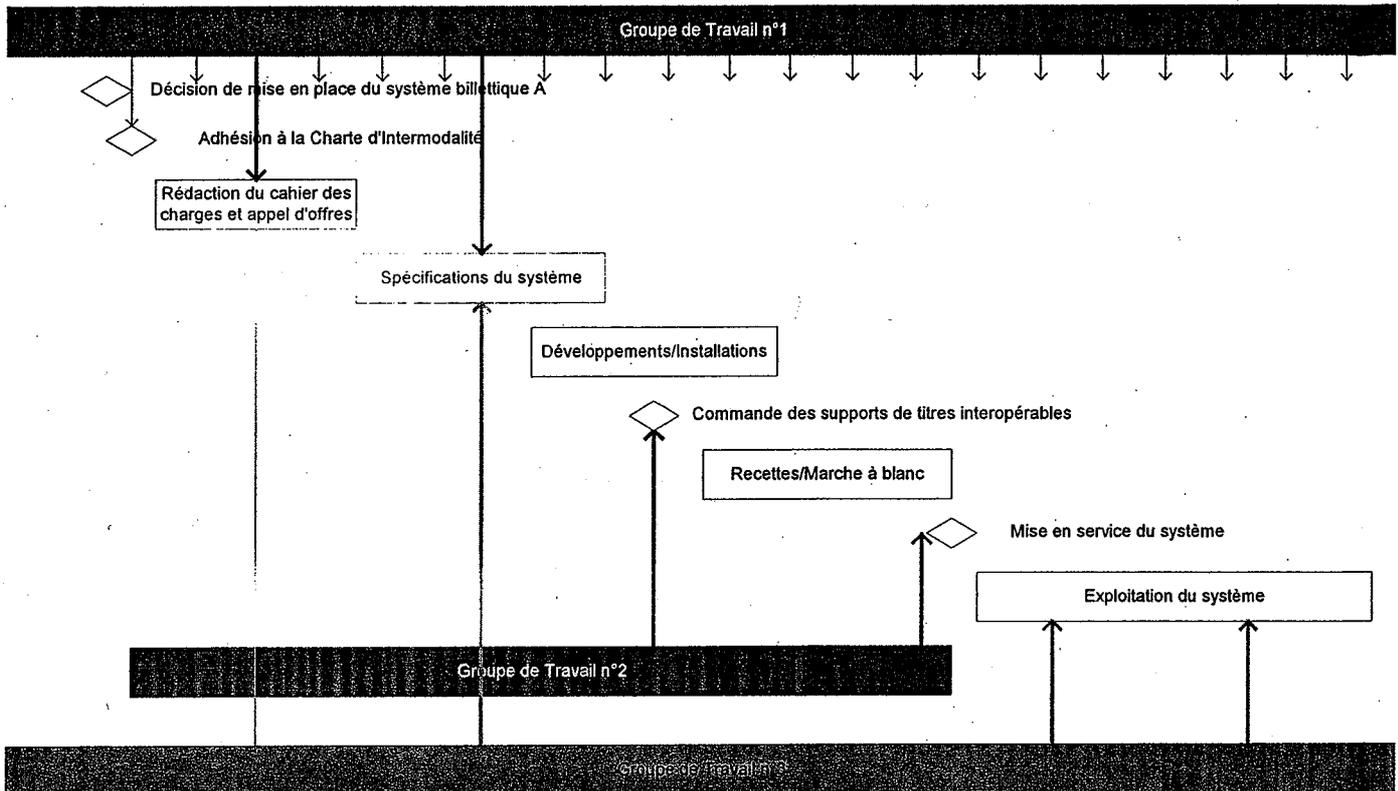
Il s'agit du groupe sécurité qui aura en charge la définition et le suivi de la Sécurité Billettique.

Les fonctions prises en charge par ce groupe de travail sont celles portant les numéros g et h.

Voici une liste non exhaustive des documents produits dans le cadre de ce groupe de travail :

- Procédures de gestion des habilitations
- Procédures portant sur les mécanismes de sécurité des cartes
- Procédures de gestion des modules de sécurité et des clefs de sécurité
- Procédures de liste noire
- Procédures de certification des fichiers
- Principes d'autorisation de vente
- Procédures de détection de fraude
- Procédures d'audit de sécurité.

# Planning générique



Ce schéma représente le processus d'activation des groupes de travail lors de la mise en place d'un système billettique sur le bassin régional.

# Plan d'action

Au jour de la rédaction de cette charte, aucun des partenaires n'a officialisé un projet billettique. Le plan d'action suivant définit donc hiérarchiquement les actions qui seront à mettre en œuvre dès l'annonce du premier projet billettique par un partenaire signataire de la présente charte.

- Mise en place et organisation du Groupe de Travail n°1 (services et tarifications)
  
- Mise en place et organisation du Groupe de Travail n°2 (image et communication)
  
- Mise au point par le groupe de Travail n°1 des documents suivants (avant la rédaction du premier cahier des charges pour l'acquisition du système billettique) :
  - Procédures de gestion des clients et des produits
  
  - Procédures de gestion comptable et financière, de la confidentialité, de la qualité de service
  
  - Liste des supports interopérables
  
  - Flux d'échanges de données
  
  - Référentiel documentaire régional
  
- Mise en place et organisation du Groupe de Travail n°3 (sécurité)
  
- Mise au point des procédures de sécurité par le Groupe de Travail n°3
  
- Mise au point par le Groupe de Travail n°2 des documents suivants (en parallèle et après la rédaction du cahier des charges du système billettique):
  - Charte graphique des supports interopérables
  
  - Règles de présentation des informations au client
  
  - Contenu des informations.

- Mise au point par le Groupe de Travail n°1 des documents suivants (en phase de spécifications du système billettique par l'industriel retenu)
  - Instanciations des supports
  - Cycles de vie des supports

Dijon, le

**Liste signataires**

# Glossaire

## Billettique

Ensemble des procédés et outils de gestion des contrats liant les producteurs d'offre de déplacement, les financeurs et les utilisateurs de cette offre dans lequel les billets papier ont été remplacés par des supports de technologie plus avancée (carte à puce, magnétique,...).

Ensemble des dispositifs utilisant l'informatique et l'électronique dans les titres représentatifs d'une prestation de service (ici de transport).

## Client

Personne possédant un contrat de transport valide, cible d'une démarche commerciale.

## Fournisseur de service

Entité en charge de la réalisation d'un service lié au transport ou de manière plus large au déplacement.

## Intermodalité

Utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement (bus puis TER par exemple) et, par extension, utilisation de plusieurs réseaux de transport au cours d'un même déplacement.

Ce concept se traduit par des principes d'organisation et d'articulation de l'offre de transport, visant à coordonner plusieurs systèmes modaux par une gestion et un aménagement spécifiques des interfaces entre les différents réseaux.

## Interopérabilité

Coexistence transparente de différents systèmes, ici, de systèmes billettiques.

L'interopérabilité permet à des supports de titres, ou des produits tarifaires de réseaux différents ou à des supports de titre de technologies successives sur un même réseau d'être utilisés sur un réseau sans que les équipements billettiques subissent d'importantes modifications logicielles et matérielles.

## Liste Blanche

Par opposition à Liste Noire, fichier contenant tous les identifiants des éléments (support, agents, produits) habilités à subir ou effectuer certains traitements.

## Liste Noire

Fichier contenant tous les identifiants des éléments (support, équipement, produit) pour lesquels a été identifiée une irrégularité vis à vis de l'accès au système de transport et que l'on veut détecter dans le réseau de transport.

## Monomodal

Caractéristique indiquant qu'un voyage est composé d'un seul mode de transport de l'offre de déplacement.

Cet adjectif est souvent utilisé comme contraire de l'adjectif multimodal mais également de l'adjectif intermodal.

## Multimodalité

Utilisation de plusieurs modes de transport mais pas au cours d'un même déplacement (dans ce cas on parle d'intermodalité).

Ainsi, un individu multimodal sera défini comme une personne qui a recours de façon régulière à plusieurs modes de transports différents, choisis en fonction des circonstances et de la nature de ses déplacements.

## Payeur

Personne effectuant le paiement d'un titre de transport. Par exemple, un père de famille peut être considéré comme un "payeur" lorsqu'il règle le produit tarifaire chargé sur le support de titre de son enfant considéré, lui, comme "porteur".

## Porteur

Détenteur d'un support de titre.

### **Produit tarifaire**

Droit à consommer un service ou moyen de payer un service ou droit à réduction sur le prix d'un autre produit ou sur le prix d'un service dans un contexte Déplacement. Les caractéristiques du produit tarifaire dépendent de celles du contrat liant l'exploitant et le client.

### **Profil**

Droit personnel accordé par un(des) exploitant(s), une(des) AO ou des services communs à un client qui justifie de certains statuts. Ce droit personnel permet de déterminer le tarif applicable et les contributions des divers financeurs du système de transport.

### **Statut**

Caractéristiques intrinsèques d'une entité (personne ou société) à un moment donné. Ces caractéristiques peuvent, seules ou associées à d'autres caractéristiques, donner droit à bénéficier d'un profil tarifaire. Par exemple un statut d'un client est son âge, il peut lui donner droit à bénéficier du profil tarifaire "12-25 ans" d'un exploitant.

### **Support de titre**

Support pouvant être de diverses technologies (papier, magnétique, à puce, ...) et hébergeant des produits tarifaires.

### **Télébillettique**

Billettique utilisant un support sans contact, c'est à dire dans laquelle les informations transmises entre la partie du système de péage directement liée au réseau et celle directement liée à l'utilisateur ne nécessitent pas l'établissement d'un contact physique entre ces deux entités.

Les systèmes télébillettiques actuels utilisent souvent le support sans contact pour les clients abonnés et un autre support moins onéreux (papier ou magnétique) pour les clients occasionnels.

### **Titre de courtoisie**

Titre de transport fourni à un client dans le cadre d'un service après-vente afin de lui permettre de se déplacer pendant la durée de l'opération de service après-vente.

### **Titre de transport**

Matérialisation du contrat liant le voyageur au(x) exploitant(s).

### **Vente croisée**

Vente de produits d'un exploitant A effectuée par un exploitant B.

# Annexe

## 1 - Liste des ouvertures de droits monomodaux existants en 2005 en Région Bourgogne

## 2 - Liste des ouvertures de droits partagés existants en 2005 en Région Bourgogne

### 3 - Liste des normes

Référence	Titre	Organisme de normalisation	Date
	Prescriptions du COLIAC (anciennement COLITRAH) pour une meilleure accessibilité aux distributeurs automatiques de titres de transport aux barrières de contrôle et aux portes automatique de sortie.		
E 1146	Identification card systems - Inter-sector messages between devices and hosts - Acceptor to acquirer messages	CEN TC 224	1999
E 1163	Proposal for a new work item on - identification card systems - interoperable public transport applications - part 1: Ticketing applications	CEN TC 224	07/02/99
E 1187	Approved resolution C526/1999 regarding the addition of a new work item on "Identification card systems - Interoperable public transport applications - Ticketing applications" to the programme of work of CEN/TC 224	CEN TC 224	10/05/99
E 1188	Result of the vote by correspondence on the draft resolution C526/1999 "Proposal for a new work item on Identification card systems - Interoperable public transport applications - Part 1: Ticketing applications"	CEN TC 224	10/05/99
EN 1038	Identification card systems - Telecommunication applications - Integrated circuit(s) card payphone	CEN TC 224	1995
EN 726-1	Identification card systems - Telecommunications integrated circuit(s) cards and terminals -	CEN TC 224	1994
EN 726-2	Identification card systems - Telecommunications integrated circuit(s) cards and terminals - Part 2: Security framework	CEN TC 224	1995
EN 726-3	Identification card systems - Telecommunications integrated circuit(s) cards and terminals - Part 3: Application independent card requirements	CEN TC 224	1994
EN 726-4	Identification card systems - Telecommunications integrated circuit(s) cards and terminals - Part 4: Application independent card related terminal requirements	CEN TC 224	1994
EN 726-5	Identification card system - Telecommunications integrated circuit(s) cards and terminals - Part 5 : Payment methods	CEN TC 224	1999
EN 726-6	Identification card system - Telecommunications integrated circuit(s) cards and terminals - Part 6: Telecommunication features	CEN TC 224	1995
EN 726-7	Identification card system - Telecommunications integrated circuit(s) cards and terminals - Part 7 : Security module	CEN TC 224	1999
EN 753-1	Identification card systems - Intersector thin flexible cards - Part 1: General technical specifications	CEN TC 224	1997

Référence	Titre	Organisme de normalisation	Date
EN 753-2	Identification card systems - Intersector thin flexible cards - Part 2: Magnetic recording technique	CEN TC 224	1997
EN 753-3	Identification card systems - Intersector thin flexible cards - Part 3: Test methods	CEN TC 224	1999
ISO/IEC 10202-1 : 1991	Cartes de transactions financières -- Architecture de sécurité des systèmes de transactions financières utilisant des cartes à circuit intégré -- Partie 1: Cycle de vie de la carte	ISO	1991
ISO 10202-1 : 1991 Correction 1 : 1999	Correction	ISO	1999
ISO 10202-2:1996	Cartes de transactions financières -- Architecture de sécurité des systèmes de transactions financières utilisant des cartes à circuit intégré -- Partie 2: Processus de transaction	ISO	1996
EN ISO 10202-3:1998	Cartes de transactions financières -- Architecture de sécurité des systèmes de transactions financières utilisant des cartes à circuit intégré -- Partie 3: Relations avec les clés cryptographiques	CEN TC 224	1998
ISO 10202-4:1996	Cartes de transactions financières -- Architecture de sécurité des systèmes de transactions financières utilisant des cartes à circuit intégré -- Partie 4: Modules applicatifs de sécurité	ISO	1996
EN ISO 10202-6:1995	Financial transaction cards - Security architecture of financial transaction systems using integrated circuit cards - Part 6: Cardholder verification (ISO 10202-6:1994)	CEN TC 224	1995
ISO 10202-7:1998	Cartes de transactions financières -- Architecture de sécurité des systèmes de transactions financières utilisant des cartes à circuit intégré -- Partie 7: Gestion de clé	ISO	1998
NF EN ISO 11568-1:1996	Banque - Gestion de clés (services aux particuliers) - Partie 1 : introduction à la gestion de clés.	CEN TC 224	1996
NF EN ISO 11568-2:1996	Banque - Gestion de clés (services aux particuliers) - Partie 2 : techniques de gestion de clés pour les algorithmes cryptographiques symétriques.	CEN TC 224	1996
NF EN ISO 11568-3:1996	Banque - Gestion de clés (services aux particuliers) - Partie 3 : cycle de vie des clés pour les algorithmes cryptographiques symétriques.	CEN TC 224	1996
NF EN ISO 11568-4:1999	Banque - Gestion de clés (services aux particuliers) - Partie 4 : techniques de gestion de clés pour les systèmes cryptographiques à clé publique	CEN TC 224	1999
NF EN ISO 11568-5:1999	Banque - Gestion de clés (services aux particuliers) - Partie 5 : cycle de vie pour les systèmes cryptographiques à clé publique	CEN TC 224	1999
NF EN ISO 11568-6:1999	Banque - Gestion de clés (services aux particuliers) - Partie 6 : schémas de gestion de clés	CEN TC 224	1999
XP-99-405	Règles d'interopérabilité pour la codification des données billettiques (INTERCODE)	AFNOR	2002

Référence	Titre	Organisme de normalisation	Date
ISO/IEC 10373-1 : 1998	Cartes d'identification - Méthodes d'essai - Partie 1: Essais des caractéristiques générales	CEN TC 224	1998
ISO/IEC 10373-1 : 1998 / Correction 1 : 2002	Correction (disponible en anglais seulement)	CEN TC 224	2002
ISO/IEC 10373-2 : 1998	Cartes d'identification -- Méthodes d'essai -- Partie 2: Cartes à piste magnétique	CEN TC 224	1998
ISO/IEC 10373-3 : 2001	Cartes d'identification -- Méthodes d'essai -- Partie 3: Cartes à circuit(s) intégré(s) à contacts et dispositifs d'interface assimilés (disponible en anglais seulement)	CEN TC 224	2001
ISO/IEC 10373-5 : 1998	Cartes d'identification -- Méthodes d'essai -- Partie 5: Cartes à mémoire optique (disponible en anglais seulement)	CEN TC 224	1998
ISO/IEC 10373-6 : 2001	Cartes d'identification -- Méthodes d'essai -- Partie 6: Cartes de proximité (disponible en anglais seulement)	CEN TC 224	2001
ISO/IEC 10373-6 : 2001 / Amendement 2 : 2003	Amendement (disponible en anglais seulement)	CEN TC 224	2003
ISO/IEC 10373-7 : 2001	Cartes d'identification -- Méthodes d'essai -- Partie 7: Cartes de voisinage (disponible en anglais seulement)	CEN TC 224	2001
ISO/IEC 10536-1:2000	Cartes d'identification -- Cartes à circuit(s) intégré(s) sans contact -- Cartes à couplage rapproché -- Partie 1: Caractéristiques physiques	CEN TC 224	2000
ISO/IEC 10536-2:1995	Cartes d'identification -- Cartes à circuit(s) intégré(s) sans contact -- Partie 2: Dimensions et emplacement des surfaces de couplage	CEN TC 224	1995
ISO/IEC 10536-3:1996	Cartes d'identification -- Cartes à circuit(s) intégré(s) sans contact -- Partie 3: Signaux électroniques et modes de remise à zéro (disponible en anglais seulement)	CEN TC 224	1996
EN ISO/IEC 7501-3 : 2003	Cartes d'identification -- Documents de voyage lisibles par machine -- Partie 3: Documents de voyage officiels lisibles par machine (disponible en anglais seulement) (ISO/IEC 7501-3:1997 est obsolète et sera remplacé fin 2003)	CEN TC 224	2003
EN ISO/IEC 7810:2003	Cartes d'identification -- Caractéristiques physiques (disponible en anglais seulement)	CEN TC 224	2003
ISO/IEC 7811-1:2002	Cartes d'identification -- Technique d'enregistrement -- Partie 1: Embossing (disponible en anglais seulement) (ISO/IEC 7811-1:2002)	CEN TC 224	2002
ISO/IEC 7811-2:2001	Cartes d'identification -- Technique d'enregistrement -- Partie 2: Piste magnétique - Faible coercitivité (disponible en anglais seulement) (ISO/IEC 7811-2:2001)	CEN TC 224	2001
EN ISO/IEC 7811-3:1996	Identification cards - Recording technique - Part 3: Location of embossed characters on ID-1 cards (ISO/IEC 7811-3:1996)	CEN TC 224	1996

Reference	Titre	Organisme de normalisation	Date
EN ISO/IEC 7811-4:1996	Identification cards - Recording technique - Part 4: Location of read-only magnetic tracks - Tracks 1 and 2 (ISO/IEC 7811-4:1996)	CEN TC 224	1996
EN ISO/IEC 7811-5:1996	Identification cards - Recording technique - Part 5: Location of read-write magnetic track - Tracks 3 (ISO/IEC 7811-5:1996)	CEN TC 224	1996
ISO/IEC 7811-6:2001	Cartes d'identification -- Technique d'enregistrement -- Partie 6: Piste magnétique - Haute coercitivité (disponible en anglais seulement) (ISO/IEC 7811-6:2001)	CEN TC 224	2001
ISO/IEC 15693-1:2000	Cartes d'identification -- Cartes à circuit(s) intégré(s) sans contact -- Cartes de voisinage -- Partie 1: Caractéristiques physiques	ISO	2000
ISO/IEC 15693-2:2000	Cartes d'identification -- Cartes à circuit(s) intégré(s) sans contact -- Cartes de voisinage -- Partie 2: Interface et initialisation dans l'air	ISO	2000
ISO/IEC 15693-2 : 2000 / Correction 1: 2001	Correction (disponible en anglais seulement)	ISO	2001
ISO/IEC 15693-3:2001	Cartes d'identification -- Cartes à circuit(s) intégré(s) sans contact -- Cartes de voisinage -- Partie 3: Anticollision et protocole de transmission (disponible en anglais seulement)	ISO	2001
NF EN ISO/IEC 7813 1996	Cartes d'identification -- Cartes de transactions financières	CEN TC 224	1996
ENV 1257-1	Systèmes de cartes d'identification - Règles pour le traitement du numéro personnel d'identification dans un environnement intersectoriel - Partie 1 : présentation du pin.	CEN TC 224	1995
ENV 1257-2	Systèmes de cartes d'identification - Règles pour le traitement du numéro personnel d'identification dans un environnement intersectoriel - Partie 2 : protection du PIN.	CEN TC 224	1997
ENV 1257-3	Systèmes de cartes d'identification - Règles pour le traitement du numéro personnel d'identification dans un environnement intersectoriel - Partie 3 : vérification du PIN.	CEN TC 224	1997
XP ENV 1284	Systèmes de cartes d'identification - Règles intersectorielles pour le verrouillage et le déverrouillage des cartes à circuit	CEN TC 224	1996
ENV 1545-1	Systèmes de cartes d'identification - Applications pour le transport terrestre - Partie 1 : éléments de données généraux.	CEN TC 224	1998
ENV Commentaire 1545-1	Proposition de codes français pour l'élément de donnée ProfileCode	CEN TC 224	
ENV 1545-2	Système de cartes d'identification - Applications pour le transport terrestre - Partie 2 : éléments de données relatifs au paiement du transport.	CEN TC 224	1998
ENV 1546-1	Systèmes de cartes d'identification - Porte-monnaie électronique intersectoriel - Partie 1 : définitions, concepts et structures	CEN TC 224	1999

Référence	Titre	Organisme de normalisation	Date
ENV 1546-2	Systèmes de cartes d'identification - Porte-monnaie électronique intersectoriel - Partie 2 : architecture de sécurité	CEN TC 224	2001
ENV 1546-3	Systèmes de cartes d'identification - Porte-monnaie électronique intersectoriel - Partie 3 : éléments de données et échanges.	CEN TC 224	1999
ENV 1546-4	Systèmes de cartes d'identification - Porte-monnaie électronique intersectoriel - Partie 4 : objets de données	CEN TC 224	1999
XP ENV 1855	Systèmes de cartes d'identification - Systèmes de cartes à circuit(s) intégré(s) intersectorielles - Gammes de tolérances pour les cartes à circuit(s) intégré(s).	CEN TC 224	1996
ENV 50166-1	EXPOSITION HUMAINE AUX CHAMPS électromagnétiques basses fréquences (0 Hz à 10 kHz)	CEN	nov-95
ENV 50166-2	EXPOSITION HUMAINE AUX CHAMPS électromagnétiques hautes fréquences (10 kHz à 300 GHz)	CEN	nov-95
ISO 7816	Cartes à circuits à contacts	ISO	
ISO/IEC 7816-1: 1998	Caractéristiques physiques (Inflammabilité et dimensions (rappel de L'ISO7813), UV, Rayons X, Profil de surface des contacts, Résistance mécanique et électrique, Électromagnétisme, dissipation thermique,...)	ISO	1998
ISO/IEC 7816-1: 1998 / Amendement 1 : 2003	Hauteur maximale de la surface des contacts de la carte IC	ISO	2003
ISO/IEC 7816-2 : 1999	Dimensions et emplacement des contacts (dimensions minimales, nombre et affectation des contacts)	ISO	1999
ISO/IEC 7816-2 : 1999 / Amendement en cours de vote	Un amendement est en cours relatif aux cartes à puce USB. L'objet de l'amendement est d'adapter la partie 2 de la norme ISO 7816 aux exigences de l'interface à contacts compatible USB 1.1	ISO	En cours de vote 2003 / 2004
ISO/IEC 7816-3 : 1997	Signaux électroniques et protocoles de transmission (Débits des signaux, niveaux des tensions, intensité des courants, conventions de parité, procédures opérationnelles, mécanismes de transmission,...)	ISO	1997
ISO/IEC 7816-3 / Amendement 1 : 2002	Caractéristiques électriques et indication des classes pour cartes à circuit(s) intégré(s) fonctionnant à 5 V, 3 V et 1,8 V. L'amendement concerne le protocole T=1	ISO	2002
ISO 7816-3 / Amendement 2 en cours	Il concerne le protocole T=0 et améliore la sélection du type de protocole (Révision)	ISO	En cours 2003
ISO 7816-4 : 1995	Cartes d'identification - Cartes à circuit(s) intégré(s) à contacts Partie 4 : Commandes intersectorielles pour les échanges (contenu des messages, commandes et réponses, réponse au reset, structure des fichiers de données, méthodes d'accès aux données et algorithmes, architecture de sécurité,...)	ISO	1995
ISO 7816-4 : 1995 / Amendement 1 : 1997	messagerie de sécurité sur les structures des messages APDU	ISO	1997

Référence	Titre	Organisme de normalisation	Date
ISO 7816-5 : 1994	Système de numérotation et procédure d'enregistrement pour les identificateurs d'applications (codage des identificateurs, méthodes et mécanismes d'adressage des parties d'applications, autorités, procédures de fiabilisation des enregistrements).	ISO	1994
ISO 7816-5 : 1994 Amendement 1 : 1996	Amendement de la version de 1994	ISO	1996
ISO 7816-6 : 1996	Eléments de données intersectorielles	ISO	1996
ISO 7816-6 : 1996 Correction 1 : 1998	Correction de la norme de 1996	ISO	1998
ISO 7816-6 : 1996 Amendement 1 : 2000	Amendement de la norme de 1996, corrigée en 1998	ISO	2000
ISO 7816-7 : 1999	Commandes intersectorielles pour langage d'interrogation de carte structurée (SCQL) (disponible en anglais seulement)	ISO	1999
ISO 7816-8 : 1999	Commandes intersectorielles de sécurité (disponible en anglais seulement)	ISO	1999
ISO 7816-9 : 2000	Commandes intersectorielles additionnelles et attributs de sécurité (disponible en anglais seulement)	ISO	2000
ISO 7816-10 : 1999	Signaux électroniques et réponse à la mise à zéro des cartes synchrones (disponible en anglais seulement)	ISO	1999
ISO/IEC FCD 7816-11	Cartes d'identification - Cartes à circuit(s) intégré(s) à contacts - Vérification personnelle par méthodes biométriques (disponible en anglais seulement). Le texte est soumis au vote.	ISO	En cours 2003 / 2004
ISO/IEC AWI 7816-12	Projet de norme en cours d'élaboration : Cartes d'identification - Cartes à circuit(s) intégré(s) à contacts - Interface USB des cartes à puce USB (disponible en anglais seulement)	ISO	En cours 2003 / 2005
ISO/CEI 9797	Technologies de l'information - Techniques de sécurité - Contrôle cryptographique	ISO	1994
ISO/IEC 14443-1 : 2000	Cartes d'identification -- Cartes à circuit(s) intégré(s) sans contact -- Cartes de proximité -- Partie 1: Caractéristiques physiques	ISO	2000
ISO/IEC 14443-2 : 2001	Cartes d'identification -- Cartes à circuit(s) intégré(s) sans contact -- Cartes de proximité -- Partie 2: Interface radio fréquence et des signaux de communication (disponible en anglais seulement)	Joint Technical Committee JC1/SC1/WG8	2001
ISO/IEC 14443-3 : 2001	Cartes d'identification -- Cartes à circuit(s) intégré(s) sans contact -- Cartes de proximité -- Partie 3: Initialisation et anticollision	ISO	2001
ISO/IEC 14443-4 : 2001	Cartes d'identification -- Cartes à circuit(s) intégré(s) sans contact -- Cartes de proximité -- Partie 4: Protocole de transmission	ISO	2001
ISO/TR 14904	Road transport and traffic telematics. Automatic fee collection (AFC).	ISO	1997

Référence	Titre	Organisme de normalisation	Date
	Interface specification for clearing between operators		
ISO/TR 14906	Road Transport and Traffic Telematics (RTTT). Electronic Fee Collection (EFC). Application interface definition for dedicated short range communications	ISO	1998
NF X 60-200	Documents techniques à remettre aux utilisateurs de biens durables à usage industriel et professionnel - Nomenclature et principes généraux de rédaction et de présentation	AFNOR	
NF X 60-210	Concerne la rédaction de règles de présentation et de rédaction du catalogue des pièces détachées, principes de codification.	AFNOR	
NF X 60-212	Concerne les principes généraux de rédaction et de présentation des instructions de maintenance.	AFNOR	
Recommandations GIE-CB	Spécifications d'interface des CAM et des terminaux CB	GIE des Cartes bancaires	
XP ENV 12796	Télématique des transports routiers et de la circulation	AFNOR	1998
EN 24217	Code pour la représentation des monnaies et types de fonds	CEN	1995
ISO 3166: 1993	Codes pour la représentation des noms de pays	ISO	1993
Z 69-300	Représentation de l'adresse postale pour les échanges entre systèmes de traitement de l'information	AFNOR	1975
XP Z 10-011	Spécifications postales - Structuration de l'adresse postale dans les bases de données (Portée nationale uniquement) Statut : Expérimentale	AFNOR	1997
ISO/IEC 7812-1 : 2000	Cartes d'identification -- Identification des émetteurs -- Partie 1: Système de numérotation (disponible en anglais seulement)	ISO	2000
ISO/IEC 7812-1 : 2000 / Correction 1 : 2001	Correction de 2001 (disponible en anglais seulement)	ISO	2001
ISO/IEC 7812-2 : 2000	Cartes d'identification -- Identification des émetteurs -- Partie 2: Procédures de demande d'enregistrement (disponible en anglais seulement)	ISO	2000
NF P 99502	Billettique appliquée aux transports -- Système français de numérotation et procédure d'enregistrement pour les Autorités Organisatrices de Transport Public	AFNOR	36251

## **4 - Eléments à intégrer dans un CCTP billettique**

Les points suivants devront être pris en compte dans un CCTP Billettique :

Interopérabilité des clients

2 3 7 10 11 12 13 15 16 18

Interopérabilité des produits

1 2 3 6 7 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19

Interopérabilité des équipements et des supports

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16

Interopérabilité des données et des organisations

2 3 4 6 7 8 13 14

Référentiel documentaire régional applicable

1 2

PROJET

**Convention relative  
à la création d'une tarification combinée**

**entre la SNCF,  
le réseau urbain de l'agglomération dijonnaise,  
la Communauté d'agglomération dijonnaise  
et  
le Conseil Régional de Bourgogne**

VU pour être annexé à délibération  
du Conseil du : 29.06.06  
DIJON, le : 5.07.06  
LE PRÉSIDENT,

PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR

Déposé le :

- 5 JUIL. 2006



**ENTRE**

La Communauté d'agglomération dijonnaise, représentée par son Président, Monsieur François REBSAMEN, agissant en application d'une délibération du conseil de la Communauté d'agglomération dijonnaise du 29 juin 2006

**ET**

Le Conseil régional de Bourgogne, représenté par son Président, Monsieur François PATRIAT, dûment habilité à cet effet par une délibération de la commission permanente en date du 7 juillet 2006,

**ET**

La Société des Transports de la Région Dijonnaise, représentée par son directeur en exercice, Monsieur Michel PERRAUD

**ET**

La Société Nationale des Chemins de Fer Français, Etablissement Public Industriel et Commercial, représenté par Madame Josiane Beaud, directrice des activités transports Régions Bourgogne et Franche - Comté

Considérant la convention de délégation de service public qui lie la Communauté d'agglomération dijonnaise et la STRD,

Considérant la convention qui lie la SNCF et la Région Bourgogne,

**Il est convenu ce qui suit :**

## SOMMAIRE

Préambule

Article 1 - Objet

Article 2 - Principes

Article 3 - Caractéristiques de l'abonnement de travail combiné

Article 4 - Prix de vente

Article 5 - Distribution des abonnements et service après-vente

Article 6 - Dispositions applicables à la confection des supports

Article 7 - Dispositions applicables au lancement de l'abonnement de travail combiné

Article 8 - Dispositions financières

Article 9 - Cadre d'effet - Durée de la convention

Article 10 - Dispositions régissant le contrat de transport

Article 11 - Attribution de juridiction

Article 12 - Notification

Article 13 - Annexes

Annexe 1 - Cahier des charges précisant les modalités d'application des prescriptions de la convention.

Article 1 - Modalités de mise en oeuvre de l'abonnement de travail combiné

Article 2 - Modalités d'établissement des prix de vente

Article 3 - Modalités de commercialisation

Article 4 - Suivi des ventes de l'abonnement de travail combiné

Article 5 - Dispositions diverses

Annexe 2 - Réseau de vente.

## **IL EST PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIT :**

Le Schéma Régional des Transports et Infrastructures (S.R.I.T.) en cours d'élaboration par le Conseil régional de Bourgogne, a parmi ses objectifs le développement de l'usage du transport public. A ce titre, il a pour objet notamment d'améliorer les conditions de l'intermodalité : offre, tarification, information.

Dans le cadre de la mise en œuvre de son plan de déplacements urbains, la Communauté de l'agglomération dijonnaise souhaite développer l'usage des modes alternatifs à la voiture en encourageant notamment, l'amélioration de l'intermodalité entre les différents réseaux de transport collectif.

La présente convention traduit la volonté des parties signataires respectives de promouvoir l'usage du transport public par une action de complémentarité et de simplification pour le client en matière de tarification transport. Il porte sur la combinaison de tarifications existantes.

Il s'agit d'un cadre souple de coordination qui respecte l'autonomie de chacune des Autorités Organisatrices (AO)

**Ceci étant rappelé et faisant partie intégrante de la présente convention, il est convenu ce qui suit :**

### **ARTICLE 1 - Objet**

La présente convention a pour objet de définir les modalités de création et de mise en œuvre d'une tarification combinée pour les services ferroviaires régionaux (TER) et le réseau urbain de l'agglomération dijonnaise destinée aux salariés dans le cadre de leurs déplacements domicile/travail.

### **ARTICLE 2 – Principes de la tarification combinée**

Les signataires de la convention s'engagent à proposer, à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2006, aux salariés et aux apprentis effectuant des trajets domicile/travail, des abonnements de travail combinés

La tarification combinée mensuelle ou hebdomadaire permet :

- la circulation sur les services ferroviaires régionaux de Bourgogne, sur le trajet SNCF désigné
- la circulation sur le réseau de transport urbain de la Communauté d'agglomération dijonnaise (DIVIA)

### **ARTICLE 3 - Description de l'abonnement de travail combiné**

L'abonnement de travail combiné se présente sous forme d'un titre unique de transport accompagné d'une attestation de l'employeur. Ces documents sont contenus dans un étui conçu à cet effet et visant à mettre en valeur la participation de chaque partenaire.

### **ARTICLE 4 - Prix de vente**

- Le prix de vente de l'abonnement de travail combiné est calculé par addition des prix afférents au transport ferroviaire d'une part et au transport urbain d'autre part.
- Une réduction de 20% sur le tarif urbain est accordée aux bénéficiaires de la tarification combinée.
- L'article 2 du cahier des charges (annexe 1) précise les modalités d'établissement et de révision des prix de vente.

## ARTICLE 5 – Distribution des abonnements et service après-vente

- La S.N.C.F. s'engage à commercialiser, dans les gares et points de distribution dont la liste figure en annexe 2, l'abonnement de travail combiné défini à l'article 3 ci-dessus à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2006.

La SNCF (et les dépositaires dûment autorisés par elle) est seule habilitée à vendre les abonnements objets de la présente convention

Les conditions d'après-vente des abonnements sont précisées en annexe 1

- La S.N.C.F. s'engage, dans les conditions fixées aux articles 6, 7 et 8 ci-après et 3 du cahier des charges (annexe 1), à assurer la réalisation matérielle :

de l'étui,

de la campagne de promotion nécessaire au lancement de l'abonnement de travail combiné

## ARTICLE 6 - Dispositions applicables à la confection des supports

- Le support se matérialisera par une pochette plastique avec les logos des parties signataires de la présente convention.

- La prise en charge des coûts correspondants est répartie de la manière suivante : 50% Strd, 25% SNCF et 25% région Bourgogne. Les coûts concernant la SNCF et le conseil régional seront pris au titre de la convention de communication. Indiquer le mode de versement de la participation de Divia

## ARTICLE 7 - Dispositions financières

La SNCF assure les opérations de comptabilité et de suivi des ventes de l'abonnement, Le système comptable de la SNCF détermine pour chaque vente la part affectée à la STRD.

La SNCF assure le reversement à la STRD de la part des recettes encaissées au titre des ventes d'abonnements et correspondant à la part afférente au réseau urbain. La STRD prend en charge la réduction accordée sur la partie urbaine de l'abonnement, soit 20%.

L'article 4 du cahier des charges définit les modalités pratiques relatives au suivi des ventes et au reversement des recettes liées à l'abonnement de travail combiné

Les dépenses liées à la confection des supports, à la réalisation de la campagne de promotion et au suivi des ventes sont prises en charge comme indiqué à l'article 6.

A compter du 01/09/2006 la SNCF et la STRD s'engagent à réaliser conjointement un bilan trimestriel des ventes et à le transmettre à la région Bourgogne et au Grand Dijon

## ARTICLE 8 – Cadre d'effet – Durée de la convention

- La présente convention est consentie pour deux ans et prend effet le 01 septembre 2006.

Chacune des parties contractantes est libre de demander la résiliation de la présente convention à chaque date anniversaire, sous réserve de prévenir l'autre partie par lettre recommandée avec avis de réception, au moins un mois avant l'expiration de chaque année scolaire.

La convention pourra, par ailleurs, être résiliée, à l'initiative de la partie la plus diligente, en cas de non respect par l'une ou l'autre des parties, des clauses qui la constituent. La résiliation ne pourra, dans ce cas, prendre effet que sous réserve du respect de l'application d'un délai de trois mois nécessaire à l'information du réseau de vente et du public.

La convention sera résiliée de plein droit dans les situations suivantes :

- En cas de résiliation de la convention liant la SNCF et le Conseil Régional de Bourgogne pour l'exploitation d'un service TER.

- Dans l'hypothèse où le contrat susvisé entre la STRD et le Grand Dijon serait résilié ou attribué à un autre exploitant
- Un bilan du présent accord sera réalisé par la SNCF et la STRD. Les parties disposent de la faculté de ne pas renouveler la convention, notamment en cas de résultats insuffisants en terme d'abonnements vendus ou de lourdes difficultés de mise en œuvre.

### **ARTICLE 9 - Dispositions régissant le contrat de transport**

La S.N.C.F., pour les parcours ferroviaires, la STRD pour les parcours urbains ne sont responsables, dans les conditions qui leur sont propres, que de l'exécution des transports qu'ils effectuent et des conséquences pécuniaires des dommages de toute nature survenus par le fait ou à l'occasion de l'exploitation de leurs services et dans les conditions édictées par les textes réglementaires respectifs.

### **ARTICLE 10 - Attribution de juridiction**

En cas de litige entre les parties, le tribunal administratif est seul compétent à en connaître.

### **ARTICLE 11 - Notification**

Toute notification et communication entre les parties en vertu ou au sujet de la présente convention doivent être faites par écrit (par porteur ou télécopie, confirmée par lettre recommandée avec accusé de réception).

### **ARTICLE 12 - Annexes**

Les annexes énumérées ci-après font partie intégrante de la présente convention :

Annexe 1 : Cahier des charges précisant les modalités d'application des prescriptions de la convention.

Annexe 2 : Réseau de vente.

Fait à Dijon, le  
En 4 exemplaires originaux.

**Le Président du Conseil Régional**

**Le Président du Grand Dijon**

**Le Directeur Régional de SNCF de Dijon**

**Le Directeur de la STRD**

## ANNEXE 1

### CAHIER DES CHARGES PRECISANT LES MODALITES D'APPLICATION DES PRESCRIPTIONS DE LA CONVENTION

#### ARTICLE 1 - Modalités de mise en oeuvre de l'abonnement de travail combiné

##### - Principes

L'abonnement de travail combiné hebdomadaire ou mensuel se compose :

- d'une attestation de l'employeur renouvelable tous les 6 mois.
- d'un titre de transport validant l'ensemble de l'abonnement.

##### - Utilisation

L'abonnement de travail combiné permet d'effectuer un nombre illimité de voyages :

- sur le trajet SNCF désigné sur le titre,
- sur les lignes régulières, sans limitation de distances, du réseau de transport urbain.

Dans l'éventualité d'une refonte des tarifs de Divia ou de la SNCF, les partenaires s'engagent à se rencontrer pour apprécier ensemble l'impact de telles décisions.

##### - Délai d'utilisation

Ce délai est fixé

- à 7 jours consécutifs à partir de la date choisie par l'utilisateur et indiquée sur le titre unique de transport pour l'abonnement hebdomadaire.
- Du 1<sup>er</sup> au dernier jour du mois pour l'abonnement mensuel.

#### ARTICLE 2 - Modalités d'établissement des prix de vente.

- L'attestation de l'employeur est délivrée gratuitement.

- Le prix de vente de l'abonnement combiné est établi par addition du tarif ferroviaire et du tarif urbain tels que définis ci-après :

Le tarif applicable au transport ferroviaire est celui de l'abonnement hebdomadaire ou mensuel de travail pour le parcours effectué.

Le tarif applicable au transport urbain est celui de l'abonnement hebdomadaire ou mensuel auquel est appliqué une réduction de 20%. Définir le tarif de référence

- Révision des tarifs.

La STRD communique, par écrit, à la SNCF au plus tard quinze jours francs avant la date d'application les modifications de tarifs décidées par le Grand Dijon.

La SNCF communique, par écrit, à la STRD, au plus tard quinze jours francs avant la date d'application des modifications de tarif.

#### ARTICLE 3 : Modalités de commercialisation

- Description de l'abonnement de travail combiné

- L'étui plastique comporte

A définir entre les partenaires

- **Le titre de transport unique**

Il est établi sur des titres papier format IATA émis par les machines de vente SNCF.

- **L'attestation de l'employeur**

une partie est à remplir par le client et l'autre par l'employeur.  
elle est complétée par l'agent chargé de la délivrance.  
elle contient les modalités d'utilisation de l'abonnement de travail.

- **Délivrance et renouvellement du titre de transport**

- **Délivrance**

L'établissement du titre de transport réalisé par le réseau de vente de la SNCF est subordonné à la présentation par le client de l'attestation de son employeur préalablement retirée en gare et dûment remplie.

- **Modalités de vente de l'abonnement de travail combiné**

La liste des points de vente à la date de signature de la présente convention figure en annexe 2.

#### **ARTICLE 4 - Suivi des ventes de l'abonnement de travail combiné**

La SNCF établit chaque mois un état des ventes des titres uniques de l'abonnement de travail combiné. Cet état est adressé à la STRD à (M + 15 jours).

L'état des ventes sert de base à la détermination des recettes à reverser par la SNCF à la STRD.

Le paiement est effectué mensuellement par virement sur le compte ouvert à 30 jours fin de mois.

#### **ARTICLE 5 - Dispositions diverses**

- **Remboursement de l'abonnement de travail combiné**

La S.N.C.F. applique les règles en usage sur le réseau ferroviaire pour ce qui concerne la part SNCF.

Il n'y a pas de remboursement pour ce qui concerne la part afférente au réseau urbain.

- **Perte ou vol**

Le client doit faire compléter une nouvelle attestation par son employeur et demander un autre abonnement de travail intermodal.

Il n'y a pas de remboursement ni de duplicata. Le remboursement, s'il est justifié, ne s'effectuera que sur la partie fer.

- **Contrôles**

La SNCF et la STRD sont chargées d'effectuer les contrôles qu'elles jugent nécessaires sur les trajets relevant de leur autorité et d'appliquer les indemnités forfaitaires.

## ANNEXE 2

# RESEAU DE VENTE

**Liste des points de vente SNCF retenus pour délivrer l'abonnement de travail multimodal (guichets).**

Toutes les gares de Bourgogne