

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n° 2009/1063**

**Séance du 9 décembre 2009**



**SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE**  
**CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 / CONVENTION PARTENARIALE**  
**RESEAU VERSAILLES GRAND PARC – LE CHESNAY**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** le rapport n° 2009/1053 à 1063 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 1er décembre 2009 et de la Commission économique et tarifaire du 4 décembre 2009 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver le contrat d'exploitation de type 2 pour le Réseau de Versailles Grand Parc – Le Chesnay joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

**ARTICLE 2 :** d'autoriser la directrice générale à signer ledit contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec le GME (Groupement Momentané d'Entreprises) constitué des Cars Hourtoule, de la société SAVAC et de la Société Devillairs – Groupe Keolis;

**ARTICLE 3 :** la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON

**CONTRAT DE TYPE II**

Le présent contrat est établi entre :

**Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF)**, Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 10 décembre 2008.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

- SVTU, société par action simplifiée au capital de 680 000€, inscrite au RCS de Versailles sous le numéro 778 151 662, dont le siège est situé Les Manèges, 12 Avenue du Général de Gaulle, 78000 Versailles, représentée par son Directeur Monsieur Alain Richner ;
- Keolis Yvelines, société à responsabilité limitée au capital 135 378 €, inscrite au RCS de Versailles sous le numéro 323 161 554, dont le siège est situé Les Manèges, 12 Avenue du Général de Gaulle, 78000 Versailles, représentée par son Gérant Monsieur Alain Richner ;
- SAVAC, société par action simplifiée au capital de 600 000 €, inscrite au RCS de Versailles sous le numéro SIREN: 679 801 605 / SIRET 379 801 605 0016, dont le siège est situé 37 rue de Dampierre à Chevreuse (78460), représentée par son Président, Monsieur BIGOT Géric ;
- Les CARS HOURTOULE – SAS au capital de 700 000 euros – inscrite au RCS de Versailles sous le n° 777 344 177 00038, dont le siège social est situé rue Jacques Monod à 78370 PLAISIR – représentée par son Président Monsieur HOURTOULE Jean ;
- STAVO – SAS au capital de 38 874.50 euros – inscrite au RCS de Versailles sous le n° 579 801 234 00017, dont le siège social est situé 4 rue de Villepreux à 78 450 CHAVENAY – représentée par son Président Monsieur HOURTOULE Jean ;
- Les Cars Jouquin, société par action simplifiée, au capital de 45 720 €, inscrite au RCS de Versailles sous le numéro SIREN: 609 704 945 / SIRET 609 704 945 00029, dont le siège est situé 31 rue de Geneviève Aubé à Magny les Hameaux (78114), représentée par son Président, Monsieur BIGOT Géric.

d'autre part,

Les entreprises signataires du présent contrat s'engagent à constituer, avant la prise d'effet du présent contrat, un groupement, dont le mandataire sera la société SVTU, afin de les représenter vis-à-vis du STIF, conformément au mandat défini par la convention de groupement

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

## TITRE I - SOMMAIRE

<b>TITRE I - SOMMAIRE</b> .....	<b>3</b>
<b>TITRE II - DISPOSITIONS GENERALES</b> .....	<b>6</b>
Article 1 - Système contractuel.....	6
Article 2 - Objet et Champ d'application .....	6
Article 3 - Durée.....	7
Article 4 - Effet du contrat sur d'autres conventions.....	7
Article 5 - Droits et obligations des Parties .....	8
Article 6 - Exclusivité.....	10
Article 7 - Portée des présentes .....	10
Article 8 - Cession des Droits / « intuitu Personae ».....	10
<b>TITRE III - LE SERVICE DE REFERENCE</b> .....	<b>12</b>
<b>CHAPITRE I - L'OFFRE DE REFERENCE</b> .....	<b>13</b>
Article 9 - Description de l'offre de référence. ....	13
Article 10 - Programmation de l'offre de référence.....	14
Article 11 - Modification de l'offre de référence.....	14
<b>CHAPITRE II - LES OBLIGATIONS DE QUALITE DE SERVICE ASSOCIEES A L'EXECUTION DE L'OFFRE DE REFERENCE</b> .....	<b>16</b>
Article 12 - Régularité. ....	16
Article 13 - Pôles d'échanges et gares routières .....	17
Article 14 - Accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).....	18
Article 15 - Information des voyageurs. ....	20
Article 16 - Politique de la ville.....	21
Article 17 - Prévention et sûreté .....	21
Article 18 - Lutte contre la fraude. ....	23
<b>CHAPITRE III - Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité</b> .....	<b>25</b>
Article 19 - Equipement et suivi des véhicules.....	25
Article 20 - Attitude commerciale de l'Entreprise et de ses personnels. ....	25
<b>TITRE IV - TARIFICATION ET DISTRIBUTION DES PRODUITS TARIFAIRES</b> .....	<b>28</b>
Article 21 - Dispositions tarifaires.....	28
Article 22 - Remontées des données de validation des titres .....	30
Article 23 - Distribution des produits tarifaires .....	32
Article 24 - Gestion communautaire .....	35
<b>TITRE V - REALISATION DU SERVICE DE REFERENCE</b> .....	<b>36</b>
<b>CHAPITRE I - REALISATION DE L'OFFRE DE REFERENCE</b> .....	<b>36</b>
Article 25 - Continuité du service. ....	36
Article 26 - Information du STIF sur les perturbations significatives .....	36
Article 27 - Mesure de réalisation de l'offre de référence.....	36
Article 28 - Pénalités pour non réalisation de l'offre de référence (hors grève). ....	37
Article 29 - Engagement de service et d'information par l'Entreprise en cas de grève.....	37
<b>CHAPITRE II - QUALITE DE SERVICE</b> .....	<b>39</b>
Article 30 - Principe généraux.....	39



Article 31 - Thèmes prioritaires de la qualité de service. ....	39
Article 32 - Critères d'appréciation de la qualité de service (indicateurs). ....	39
Article 33 - Modalités de mesures. ....	40
Article 34 - Niveau de service et intéressement. ....	42
<b>CHAPITRE III - COMMUNICATION</b> .....	<b>44</b>
Article 35 - Principes de gouvernance des actions de communication.....	44
Article 36 - Identité du STIF et cohérence inter-régionale. ....	46
Article 37 - Diffusion par le réseau de l'Entreprise. ....	48
<b>TITRE VI - BIENS ET INVESTISSEMENTS</b> .....	<b>49</b>
<b>CHAPITRE I - REGIME DES BIENS</b> .....	<b>49</b>
Article 38 - Biens mis à disposition de l'entreprise. ....	49
Article 39 - Biens propres. ....	49
Article 40 - Biens de reprise. ....	50
<b>CHAPITRE II - OBLIGATIONS RELATIVES AUX BIENS</b> .....	<b>50</b>
Article 41 - Entretien et maintenance. ....	50
Article 42 - Renouvellement et rénovation. ....	51
Article 43 - Matériel roulant.....	51
<b>CHAPITRE III - PROGRAMMATION ET SUIVI DES INVESTISSEMENTS REALISES PAR L'ENTREPRISE</b> .....	<b>53</b>
Article 44 - Principes généraux .....	53
Article 45 - Programmation des investissements .....	54
Article 46 - Réalisation du programme d'investissements - Conditions de réalisation du PI54	
Article 47 - Réalisation du programme d'investissements – suivi de la réalisation .....	55
Article 48 - Information en cas de modification du programme d'investissement .....	55
<b>TITRE VII - REGIME FINANCIER</b> .....	<b>57</b>
<b>CHAPITRE I - LA REMUNERATION</b> .....	<b>58</b>
Article 49 - Principes généraux relatifs à la rémunération. ....	58
Article 50 - Les recettes de trafic. ....	59
Article 51 - Les recettes annexes. ....	62
Article 52 - Participations financières des collectivités .....	62
Article 53 - Les contributions du STIF .....	63
<b>CHAPITRE II - RECETTES DIRECTES</b> .....	<b>65</b>
Article 54 - Recettes directes au titre des forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers sur support Navigo .....	65
Article 55 - Recettes directes au titre des forfaits Imagine'R.....	65
Article 56 - Recettes directes au titre du ticket t+.....	65
<b>CHAPITRE III - INTERESSEMENT A LA VENTE</b> .....	<b>66</b>
Article 57 - Financement du système de vente des dépositaires et intéressement à la vente des forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers .....	66
Article 58 - Intéressement à la vente de la carte Imagine'R .....	66
Article 59 - Intéressement à la vente du Ticket t+ .....	66
<b>CHAPITRE IV - LES ADAPTATIONS DE LA REMUNERATION LIEES A L'EXECUTION DU SERVICE DE REFERENCE</b> .....	<b>68</b>
Article 60 - Principe général. ....	68
Article 61 - Ajustement des objectifs de recettes .....	68
Article 62 - Ajustement des contributions. ....	68
Article 63 - Mesures tarifaires .....	69
<b>CHAPITRE V - INCITATIONS FINANCIERES EN TERMES D'OFFRE REALISEE ET DE QUALITE DE SERVICE</b> .....	<b>70</b>
Article 64 - Incitation financière à la qualité de service.....	70

<b>CHAPITRE VI - MODALITES DE FACTURATION ET DE REGLEMENT .....</b>	<b>74</b>
Article 65 - Factures prévisionnelles. ....	74
Article 66 - Règlement des acomptes mensuels.....	74
Article 67 - Facturation annuelle .....	76
<b>CHAPITRE VII - FISCALITE .....</b>	<b>78</b>
Article 68 - Fiscalité .....	78
<b>TITRE VIII - MODALITES D'EXECUTION DU CONTRAT .....</b>	<b>80</b>
<b>CHAPITRE I - INFORMATION, SUIVI ET CONTROLE .....</b>	<b>80</b>
Article 69 - Informations sur l'exécution du contrat.....	80
Article 70 - Comité de suivi. ....	84
Article 71 - Contrôle de l'exécution du contrat.....	84
<b>CHAPITRE II - VIE DU CONTRAT.....</b>	<b>86</b>
Article 72 - Responsabilité.....	86
Article 73 - Assurances.....	86
Article 74 - Garantie maison mère.....	87
<b>CHAPITRE III - SANCTIONS – FIN DE LA CONVENTION - INDEMNITES .....</b>	<b>88</b>
Article 75 - Sanctions Pécuniaires.....	88
Article 76 - Sanctions coercitives. ....	88
Article 77 - Sanction résolutoire.....	89
Article 78 - Résiliation. ....	89
Article 79 - Sort des biens en fin de convention.....	89
Article 80 - Continuité du service en fin de contrat .....	94
Article 81 - Reprise des autres contrats et engagements de l'entreprise.....	94
Article 82 - Engagements financiers à la fin du contrat.....	94
<b>CHAPITRE IV - DISPOSITIONS DIVERSES .....</b>	<b>96</b>
Article 83 - Révision et sauvegarde. ....	96
Article 84 - Recours à la procédure d'avenant. ....	96
Article 85 - Procédure de conciliation. ....	97
Article 86 - Redressement, liquidation judiciaire et contrôle fiscal. ....	97
Article 87 - Jugement des contestations. ....	97
Article 88 - Election de domicile. ....	97
Article 89 - Non validité partielle. ....	98
<b>TABLE DES ANNEXES .....</b>	<b>99</b>

## TITRE II - DISPOSITIONS GENERALES

### Article 1 - Système contractuel

Le présent contrat est passé en application :

- de l'article 6 bis du décret n°59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France
- des orientations et principes décrits au Cahier des charges régional adopté par le Conseil du STIF le 13 décembre 2006 (Cf. Annexe A.2). Le Règlement d'exploitation annexé au Cahier des charges régional fixe les prescriptions minimales en matière d'exploitation.

### Article 2 - Objet et Champ d'application

#### Article 2-1 - Objet du contrat

Le présent contrat définit, pour le service de référence figurant en Annexe A.3, les conditions d'exploitation par l'Entreprise du service public de transport collectif régulier de voyageurs en Île-de-France.

Il définit les modalités précises de fonctionnement des relations entre le STIF et l'Entreprise en ce qui concerne notamment :

- la consistance et les engagements de réalisation du service public régulier de voyageurs, appelé dans les articles suivants « service de référence », qui est défini au TITRE III -
- les obligations associées à « l'offre de référence » en matière de qualité de service, de tarification, de distribution des titres et de lutte contre la fraude, telles que définies dans les TITRE III -CHAPITRE II - et Odu Titre II ;
- la mesure de la réalisation de « l'offre de référence » et des obligations associées, dans les conditions prévues au TITRE V -CHAPITRE II -du Titre III ;
- le régime et les obligations relatives aux biens ainsi que les principes de programmation et de réalisation des investissements, qui sont définis au TITRE VI - ;
- la rémunération du service, dans les conditions prévues au TITRE VII -CHAPITRE I - ;
- les modalités spécifiques de fonctionnement de la relation contractuelle entre le STIF et l'Entreprise en termes d'information, de suivi, de contrôle, de révision et de fin de contrat (TITRE VIII -).

#### Article 2-2 - Champ d'application

En application de l'article Ier paragraphe II de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959, le présent contrat fixe la consistance générale et les modalités de fonctionnement et de financement des services réguliers de transports de voyageurs relevant du décret n°49-1473 du 14 novembre 1949. Ces services sont décrits au TITRE III - du présent contrat et constituent le « service de référence ».

L'Entreprise complète et met à jour annuellement, dans le cadre du rapport annuel, la fiche « autres conventions » prévue à l'Annexe A.4 du présent contrat.

Les activités qui n'entrent pas dans le champ d'application du présent contrat sont les suivantes :

- Activités de l'Entreprise exercées majoritairement hors de l'Ile-de-France ;
- Services de transports réguliers réservés aux élèves prévus à l'article 1 alinéa 3° du décret n°59-157 du 7 janvier 1959 précité et communément appelés « circuits spéciaux scolaires », et les services de transport à la demande prévus à l'article 1 alinéa 2 du même décret ;
- Services réguliers présentant un niveau d'offre inférieur à 2 allers et retours par jour ouvrable de base ou des caractéristiques commerciales spécifiques (clientèle et tarification) ;
- Services de transports réservés aux Personnes à Mobilité Réduite ;
- Services de transport occasionnel ou de transport privé.
- Services de transport à la demande, prévus à l'article 8 du décret n°59-157 du 7 janvier 1959.

### **Article 3 - Durée**

Conformément à l'article 4 de l'Annexe A.2 « Cahier des charges régional », le présent contrat s'inscrit dans un cycle contractuel d'une durée totale de dix ans (1<sup>er</sup> janvier 2007 - 31 décembre 2016), caractérisé par la conclusion de deux contrats successifs (Types I et II) conclus avec la même Entreprise.

Le présent contrat succède au contrat de Type I conclu avec l'Entreprise et prend effet à compter de la date spécifiée à l'Annexe F.4 et prendra fin le 31 décembre 2016. A ce terme, la fin des relations contractuelles entre les parties n'ouvre droit à aucune indemnité à la charge de l'une d'elles et il est fait application des dispositions de l'Article 79 - et suivants du présent contrat.

En outre, les modalités de l'article 26 du Contrat de Type I relatif aux modalités d'application des résultats des comptages s'appliquent jusqu'à la fin du Contrat de Type I, même si les comptages sont effectués postérieurement.

### **Article 4 - Effet du contrat sur d'autres conventions**

Par ailleurs, il est expressément convenu entre les parties que le présent contrat vaut résiliation des conventions d'exploitation portant amélioration de l'offre de service sur les lignes spécifiées à l'Annexe F.4 (convention d'achat d'offre, convention « politique de la ville », etc.).

## Article 5 - Droits et obligations des Parties

### Article 5-1 - Le STIF

Conformément à l'article 1er de l'ordonnance du n° 59-151 du 7 janvier 1959, le STIF est chargé de l'organisation des transports publics de personnes en Ile de France.

A ce titre, en tant qu'Autorité organisatrice des transports de voyageurs en Ile-de-France, le STIF :

- fixe les relations à desservir ;
- désigne les exploitants et conclut avec eux des contrats de service public ;
- définit les modes d'exécution des services et les conditions générales d'exploitation ;
- définit l'offre de transport et le niveau de la qualité de service ;
- définit la politique tarifaire, décide la création des titres de transports et fixe les tarifs, compétence qui n'est pas susceptible d'être déléguée ;
- contrôle l'exécution du service de référence ;
- coordonne la modernisation du système de transport collectif francilien, en définissant les schémas de principe des grands investissements publics et en approuvant les avant-projets correspondant des maîtres d'ouvrages concernés ; Le STIF peut dans ce cas assurer la maîtrise d'ouvrage ;
- définit les principes de mise en œuvre de la loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux ;
- définit et met en œuvre, en lien avec la ou les collectivités concernées le cas échéant, la politique de communication, hormis celles des entreprises de transports ;
- définit, assure ou fait assurer l'information multimodale ;
- a accès à tous les équipements et documents lui permettant d'apprécier le respect par l'entreprise des règles de sécurité applicables au transport public de voyageur ;
- garantit le caractère intermodal des systèmes.

### Article 5-2 - L'Entreprise

#### 1. Obligations générales

L'Entreprise exploite le service public de transport régulier routier de voyageurs. De ce fait, elle est soumise légalement et contractuellement, à des obligations de service public au sens du droit communautaire et du droit national, et notamment à l'obligation :

- d'entretenir et d'exploiter, notions entendues comme l'obligation pour l'Entreprise de prendre, pour les lignes et installations dont l'exploitation lui a été confiée, toutes les mesures en vue de garantir un service de transport répondant à des normes de continuité, de régularité, de fréquence, d'amplitude, de sécurité et de qualité ;

- de transporter, s'analysant comme l'obligation pour l'Entreprise d'accepter et d'effectuer tout transport de voyageurs à des tarifs publics et conditions de transport déterminées par le STIF ;
- d'appliquer la tarification, considérée comme l'obligation pour l'Entreprise de vendre et d'accepter les produits tarifaires selon les conditions générales de vente et d'utilisation décidées par le STIF ;
- de participer à des systèmes intégrés en matière d'information, de délivrance des titres de transport, d'horaires et d'utilisation des points de correspondance ;
- de contribuer à la sécurité et sûreté des voyageurs.

## **2. Missions de l'Entreprise**

Dans le cadre de ces obligations, l'Entreprise :

- assure le service de référence dans le respect des règles de sécurité qui s'imposent à elle en tant que transporteur de voyageurs et dans le respect des principes énoncés dans le Cahier des charges régional ;
- assure la fourniture, l'entretien, la maintenance et le renouvellement des matériels, installations et équipements nécessaires à l'exécution du service ;
- contribue à la promotion du service (marketing et développement) ;
- propose les adaptations de l'offre qui lui paraissent nécessaire compte tenu de sa connaissance des besoins de la clientèle ;
- met à disposition les informations dont elle dispose pour assurer le fonctionnement du dispositif d'information communautaire assuré par le STIF ;
- assure une information globale auprès de la clientèle et assure les relations avec les voyageurs ;
- contribue à la mise en œuvre de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux ;
- respecte les spécifications définies par le STIF en matière d'interopérabilité des systèmes et des réseaux et met en œuvre, en collaboration avec le STIF et les autres transporteurs, les moyens adéquats pour l'assurer ;
- informe le STIF sur l'exécution du service public et du présent contrat, notamment au moyen du rapport annuel ;
- réalise le programme d'investissement défini dans le présent contrat
- exerce une mission générale de conseil auprès du STIF et, à ce titre, est force de proposition tant en ce qui concerne la qualité, la modernisation des réseaux et leur interopérabilité, que le développement de l'offre et la coordination avec les autres transporteurs et autres services de transport en Ile-de-France.

Sous réserve du respect des règles fixées par le présent contrat, l'Entreprise dispose de tous pouvoirs en ce qui concerne le choix et l'organisation des moyens nécessaires à l'accomplissement de ses missions.

Le personnel de l'exploitation dépend de l'Entreprise qui exécute, conformément aux lois, règlements et conventions, toutes les opérations d'embauche et, éventuellement, de mutation et de licenciement.

L'Entreprise fixe les rémunérations et avantages du personnel, conformément aux usages de la profession, ainsi qu'aux dispositions de la convention collective applicable.

#### **Article 6 - Exclusivité.**

Pendant la durée du contrat, le STIF accorde à l'Entreprise l'exclusivité des services de transports publics de voyageurs pour les lignes exploitées dans le cadre du présent contrat.

#### **Article 7 - Portée des présentes**

Les présentes expriment l'intégralité des droits et obligations des parties relativement à leur objet.

Elles ne peuvent être modifiées que par voie d'avenant écrit et signé par les personnes expressément habilitées à cet effet par chacune des parties.

Elles comportent toutes les suites naturelles et nécessaires que commande l'exécution loyale et de bonne foi du contrat.

##### Article 7-1 - Documents contractuels

Les documents contractuels sont :

- Le présent contrat
- Les annexes au présent contrat
- Les documents joints aux annexes au présent contrat

En cas de contradiction entre leurs stipulations, le présent contrat prime sur ses annexes, qui ont-elles-mêmes une valeur juridique supérieure aux documents qui y sont joints le cas échéant.

##### Article 7-2 - Annexes et autres documents joints

Les Annexes du présent contrat sont listées en Table des Annexes.

Les documents suivants ont également valeur contractuelle sans être annexés :

Cahier des charges des comptages mentionné à l'Annexe E.2.

#### **Article 8 - Cession des Droits / « intuitu Personae ».**

Le présent contrat est conclu en considération des qualités, compétences et capacités de l'Entreprise.

En conséquence et sous réserve des lois et règlements en vigueur, la cession partielle ou totale du présent contrat ne pourra intervenir sans autorisation préalable du STIF. En cas de refus de la cession, la décision du STIF doit être motivée.

N'est pas assimilé à une cession le transfert éventuel à une structure dédiée spécifique dont l'Entreprise demeurera garant jusqu'au terme du présent contrat.

Ne sont pas non plus assimilées à une cession les donations ou successions entre personnes physiques dans la mesure où ces opérations n'aboutissent pas à la création de sociétés nouvelles.

De même, sauf exception figurée à l'alinéa suivant, l'Entreprise est tenu d'assurer personnellement l'exécution du service qui lui est confié. Tout projet de cession du présent contrat par l'Entreprise ouvre droit pour le STIF à obtenir toutes les informations nécessaires

sur les garanties techniques, financières et de tous ordres qui s'appliqueraient à la continuation de l'exécution du présent contrat par suite de la nouvelle situation.

Le présent article ne fait pas obstacle au droit pour l'Entreprise de passer avec des tiers des contrats d'affrètement ou de sous-traitance.

Cependant, l'Entreprise reste responsable vis-à-vis des usagers et du STIF de l'activité de ses prestataires de service et sous-traitants. Les prestataires et sous-traitants ne pourront pas eux-mêmes sous traiter.

Dans le cadre du rapport annuel prévu à l'Article 69-3 - l'Entreprise tiendra à jour la liste des contrats de sous-traitance conclus en application du présent article.

Le non respect des dispositions énoncées ci-dessus entraîne de plein droit la déchéance de l'Entreprise, conformément à l'Article 77 - des présentes.



### TITRE III - LE SERVICE DE REFERENCE

Le service de référence dont l'exécution est confiée à l'Entreprise par le présent contrat, est constitué de l'offre de référence, ainsi que des obligations associées en matière de qualité de service, de tarification, de distribution des titres et de contrôle.

L'exécution de l'offre de référence est assortie d'un système de mesure de l'engagement de production kilométrique décrit au TITRE V -CHAPITRE I -.

L'offre de référence peut être modifiée en cours d'exécution du présent contrat, selon les dispositions prévues à l'Article 11 -.

Les obligations de qualité de service associées à l'exécution de l'offre de référence concernent :

- la régularité des services ;
- l'accessibilité des services aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) ;
- l'accueil et la gestion des lieux associés au transport (gares, stations, gares routières et points d'arrêt), lorsque l'entreprise en a la gestion ;
- la sûreté des voyageurs ;
- l'information des voyageurs ;
- le traitement des réclamations-voyageurs ;

Le système de mesure de la qualité de service est décrit au TITRE V -CHAPITRE II - du Titre III, celui des incitations financières associées à l'Article 34 -.

Les obligations associées à l'exécution de l'offre de référence en matière de tarification, de distribution des titres, et de lutte contre la fraude sont décrites dans le TITRE IV -.

Chacune de ces obligations fait l'objet :

- d'engagements de l'Entreprise, le plus souvent quantifiables et mesurables ;
- d'indicateurs mesurant les résultats obtenus, auxquels peuvent être associées des incitations financières de type bonus-malus ;
- d'un droit de contrôle et d'audit du STIF sur la mesure des engagements ;
- d'une obligation de compte-rendu sur l'exécution du contrat (information).

## CHAPITRE I - L'OFFRE DE REFERENCE

Le présent chapitre a pour objet de décrire l'offre de référence, ainsi que les principes encadrant sa modification en cours de contrat.

### Article 9 - Description de l'offre de référence.

L'offre de référence décrit en Annexe A.3 est donné ligne par ligne. L'annexe précitée comporte les éléments suivants :

- Les caractéristiques physiques et spatiales de la ligne :
  - Le schéma de ligne, document visant à informer les voyageurs avec le nom des points d'arrêts,
  - La longueur de la ligne,
- Les caractéristiques du matériel roulant
  - Le type de matériel
  - Le nombre de bus maximum en lignes hors réserve
- L'offre théorique

L'offre des lignes régulières est organisée en fonction de périodes de base : plein trafic, petites vacances scolaires, juillet, août.

L'offre théorique est décrite ligne par ligne pour chacune des périodes de base, à l'aide des informations suivantes :

- Le calendrier d'application de ces journées types ;
- Les KCC (kilomètres commerciaux contractuels), les KT (km totaux) annuels, y compris les adaptations ponctuelles périodiques programmées ;
- Les KCC de chaque journée type de chacune des périodes de base.

Pour chacune des journées types, pour chacune des périodes types de TM, sont précisés par ligne :

- Le n° de sous-ligne ;
- la longueur de la sous-ligne ;
- le nombre de courses par tranche horaire en distinguant l'aller et le retour.

Les éléments précités sont fournis selon le format de TM fourni en Annexe A.3.

L'actualisation de l'Annexe A.3, soit le service de référence au 1<sup>er</sup> janvier de l'année, est communiquée au plus tard le 28 février de chaque année.

## **Article 10 - Programmation de l'offre de référence.**

Les modifications d'offre envisagées au cours de l'exécution du contrat font l'objet d'une programmation annuelle, examinée par le comité de suivi du contrat dont les conditions de fonctionnement sont définies à l'Article 70-1 - .

## **Article 11 - Modification de l'offre de référence**

L'Entreprise recherche l'amélioration de l'offre de transport aux besoins des voyageurs sur la durée du contrat pour une meilleure adéquation de l'offre à la demande. Dans le cadre de sa mission de conseil auprès du STIF, l'Entreprise propose notamment des améliorations qui lui paraissent opportunes, voire dans certains cas des redéploiements de moyens, en cas de trafic nul voire très faible.

### Article 11-1 - Principes généraux

Par modification de l'offre de référence, on entend les adaptations à la hausse et à la baisse par rapport à l'offre de référence au 1<sup>er</sup> janvier de l'année en cours définie à l'Article 9 - et qui font l'objet d'une décision du STIF.

Le service de référence peut être modifié de façon temporaire ou pérenne.

### Article 11-2 - Les modifications temporaires pouvant conduire à une modification de l'offre de référence

Elles recouvrent le cas de travaux de voirie (inférieurs à un an) et perturbant de façon significative l'exploitation normale du service : déviation, ou exploitation en mode dégradé. Les événements exceptionnels peuvent nécessiter des renforts d'offre ponctuels, afin de pouvoir assurer l'amplitude et la fréquence souhaitées à l'occasion de manifestation particulière pour une ou plusieurs lignes.

Par dérogation à la procédure approuvée par le Conseil du STIF du 13 décembre 2006, ce type de modification ne requiert pas l'accord préalable du STIF.

#### **1. Modifications temporaires sans incidence financière**

En instantané, le cumul de ces modifications temporaires ne peut conduire à une réduction de plus de 2% de l'offre de référence.

L'entreprise est toutefois tenue de déclarer l'offre non réalisée dans le cadre du dispositif prévu à l'Article 27 -

#### **2. Modifications temporaires avec incidence financière**

Tout demandeur assure la charge financière du renfort de l'offre de référence (amplitude, fréquence) qu'il sollicite. L'Entreprise adresse préalablement à la mise en place, un courrier d'information au STIF.

### Article 11-3 - Les modifications pérennes de l'offre de référence

Les adaptations de l'offre en cours d'année rendent nécessaire l'actualisation de l'offre de référence.

#### **1. Les modifications pérennes sans incidence financière**

Par dérogation à la procédure approuvée par le Conseil du 13 décembre 2006, des ajustements peuvent être effectués par l'Entreprise, sans décision préalable du STIF.

Il s'agit essentiellement de la desserte de nouveaux arrêts, sous réserve de l'accord préalable du gestionnaire de voirie, d'une modification de l'amplitude, d'une modification mineure de fréquences, d'une modification mineure d'itinéraires, (par exemple suite à des changements de sens de circulation...). L'Entreprise a également la possibilité d'affecter des services d'une sous-ligne à une autre. Ces ajustements ne doivent pas avoir pour effet de dégrader le volume d'offre globalement contractualisé.

En instantané, la variation de l'offre de référence induite par ces ajustements ne peut conduire à une réduction de plus de 2% de l'offre de référence.

Au 31 décembre, le volume des KCC ne peut être dégradé par rapport au 31 décembre de l'année précédente, toutes choses restant égales par ailleurs.

L'Entreprise propose à l'accord du STIF, avant le 15 janvier de chaque année, les réajustements qui ont été effectués, pour chaque ligne modifiée, afin de remettre à jour le service de référence, sous forme :

- d'un dossier technique, qui inclut l'explication des modifications ;
- d'une actualisation de l'offre de référence prévue à l'Annexe A.3, y compris le tableau de synthèse.

Par ailleurs, l'Entreprise fournira également au 15 janvier l'Annexe A.6 qui synthétise l'ensemble des modifications de l'offre de référence qui ont été effectuées dans l'année.

Toutefois, ces ajustements font l'objet dans tous les cas d'un accord du STIF préalable à leur mise en œuvre, dès qu'elles ont une répercussion sur une ligne exploitée par un autre opérateur, ou par l'Entreprise mais dans le cadre d'un autre contrat avec le STIF.

Dans le cas de difficultés particulières survenues après la mise en place d'une adaptation, ou lors de l'examen annuel par le STIF de l'ensemble des modifications, le STIF peut demander à l'Entreprise la remise en place du service tel qu'il était exploité.

## **2. Les modifications pérennes avec incidence financière**

Ces modifications concernent des opérations de nature et de niveau très différents, à la hausse ou à la baisse.

Les modifications sur lesquelles les Parties s'accordent donnent lieu à une décision du STIF préalable à leur mise en œuvre, portant sur une modification de l'offre de référence et de la rémunération à la hausse ou à la baisse.

Afin que le STIF puisse procéder à l'examen exhaustif du projet et disposer des délais nécessaires à l'instruction du dossier de l'Entreprise et en application de la délibération du Conseil du STIF 16 décembre 2006, l'Entreprise s'engage à fournir :

- un document de synthèse sur le projet en cas de restructuration des lignes ;
- un dossier technique ;
- l'engagement financier au projet de la (les) collectivité (s), le cas échéant ;
- un devis, dont le modèle type sera fourni préalablement par le STIF à l'Entreprise.

L'Entreprise transmet systématiquement une déclaration de mise en place dans un délai maximal de quinze jours après la date effective.

Au plus tard le 15 décembre de chaque année, l'Entreprise fournit un tableau de synthèse des éléments constitutifs des modifications validées par le STIF. La périodicité et le contenu feront l'objet d'un échange de courrier, afin de préparer l'avenant prévu à l'Article 60 -.

## **CHAPITRE II - LES OBLIGATIONS DE QUALITE DE SERVICE ASSOCIEES A L'EXECUTION DE L'OFFRE DE REFERENCE**

### **Article 12 - Régularité.**

#### **1. Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'Entreprise.**

La régularité est une priorité du STIF.

Conformément au règlement d'exploitation (Annexe A.2), l'Entreprise doit respecter les horaires.

En particulier, il ne doit pas y avoir de passage en avance par rapport aux horaires affichés.

Pour cela, l'Entreprise gère la régulation aux points d'arrêts prévus à cet effet, notamment à l'aide de son SAEIV (Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs) lorsque elle en est équipée.

#### **2. Cas spécifique des départs décalés en cas de perturbations du réseau ferré**

La mise à disposition par les opérateurs ferroviaires d'une information en temps réel en gare et station sur l'heure de passage des trains, RER et lignes Transilien doit permettre l'amélioration de la correspondance avec les bus et cars sur le réseau routier, notamment en fin de service lorsque l'offre est moins dense.

Dans les cas où l'Entreprise a conclu un accord avec le transporteur ferré pour disposer de l'information en temps réel ou si la gare est équipée de l'information déportée, l'Entreprise s'engage à mettre en place des départs décalés dans les conditions suivantes : donner aux conducteurs la consigne d'exploitation de différer leur départ jusqu'à 5 minutes par rapport à l'horaire affiché dès lors que cela ne perturbe pas le service rendu aux clients.

Cette obligation de retarder le départ ne s'applique pas aux tranches horaires des lignes disposant d'une fréquence moyenne inférieure ou égale à 10 minutes.

#### **3. Les partenariats à mettre en œuvre.**

La régularité relève d'une compétence partagée. Les conditions de circulation et d'arrêts des véhicules sur le réseau routier sont de la compétence des collectivités locales qui mettent en place des programmes d'aménagements de voirie et de priorités aux feux. L'Entreprise s'engage :

- à répondre aux sollicitations des collectivités et à participer aux processus formalisés qu'elles mettent en œuvre pour améliorer la vitesse et la régularité ;
- à promouvoir et accompagner les démarches ayant un impact sur la rapidité et la ponctualité, en sensibilisant les collectivités locales sur la suppression des points durs et l'importance du partage de la voirie.

A l'issue d'opérations majeures pour lesquelles il est montré qu'elles se traduisent par des gains de productivité, l'Entreprise évalue ces gains. Elle propose au STIF des mesures d'amélioration de la qualité de service et/ou de développement de l'offre permettant de les réinvestir. Il est tenu compte de l'impact de ces éléments dans l'analyse de l'exécution du contrat.

Informations à communiquer au STIF.

Synthèse dans le rapport annuel des actions engagées sur la thématique régularité et gestion des correspondances, ainsi que des actions d'adaptation de l'offre et de qualité prises suite aux opérations d'aménagements majeurs réalisées par les collectivités.

#### **4. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité.**

- Régularité ;
- Départs décalés : une méthode de mesure sera définie au cours de l'exécution du contrat en lien avec l'indicateur régularité.

#### **Article 13 - Pôles d'échanges et gares routières**

##### **1. Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'Entreprise.**

Afin de favoriser l'intermodalité et l'information des voyageurs au sein des pôles d'échanges et gares routières pour faciliter les liaisons intermodales, l'Entreprise est réputée avoir connaissance de l'ensemble du contenu le cahier de référence du STIF sur les gares routières et s'engage sur les points suivants :

##### **a) Adaptation des horaires pour assurer les correspondances**

- L'Entreprise adapte dans la mesure du possible ses horaires théoriques au plus près de l'offre ferrée qui lui est transmise par les opérateurs des réseaux lourds sur demande de l'Entreprise.
- L'Entreprise met en place, pour assurer la correspondance en temps réel avec le mode ferré, en particulier sur les derniers services, des départs décalés dans les conditions décrites à l'Article 12 -

##### **b) Points d'arrêt**

- L'Entreprise utilise les points d'arrêts situés en gare routière.

##### **2. Les partenariats à mettre en œuvre**

- L'Entreprise contribue à l'amélioration de la qualité des prestations apportées dans les gares routières en prenant part aux études pilotées par le STIF et aux études concernant le Plan de Déplacements Urbains (PDU) et ses déclinaisons locales (PLD) ;
- L'Entreprise s'engage à participer aux démarches partenariales avec les autres transporteurs et collectivités qui visent à la mise en œuvre d'une information multimodale dans les gares routières et pôles d'échange.

##### **3. Gare routière (dans le cas d'une gare mono-transporteur uniquement)**

##### **4. Informations à communiquer au STIF**

- Etat annuel des participations aux actions d'amélioration de l'intermodalité et de l'information voyageurs au sein des pôles d'échanges et gares routières : démarches partenariales entre transporteurs et collectivités, procédures de maintien et mise à jour de l'information statique (plans de réseaux et horaires), diffusion de contenu d'information sur des panneaux multimodaux.

##### **5. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité**

- Lien avec l'indicateur départs décalés : une méthode de mesure sera définie en 2009 en lien avec l'indicateur régularité ;
- Lien avec les indicateurs sur l'information voyageurs (information théorique, circonstancielle et temps réel aux points d'arrêts).

#### **Article 14 - Accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).**

L'accessibilité des PMR constitue une priorité du STIF, renforcée par les nouvelles obligations fixées par la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées ». Il est prévu un délai de 10 ans pour rendre accessibles les services de transport public. En partenariat avec le STIF et les autres collectivités publiques, l'Entreprise met en œuvre les moyens dans le cadre des programmes d'investissements définis par le STIF pour que l'objectif d'accessibilité soit atteint dans les délais impartis.

Conformément à la loi précitée, un Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) est en cours de préparation par le STIF. Dans le cadre de sa programmation, ce schéma définit notamment des lignes dont la mise en accessibilité est prioritaire.

Les conditions et modalités de déclaration d'accessibilité d'une ligne sont définies par le STIF après discussion avec les entreprises, et qui pourra en modifier les critères.

##### **1. Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'Entreprise.**

- Les véhicules accessibles aux Usagers en Fauteuil Roulant sont affectés aux lignes dont la mise en accessibilité est déclarée prioritaire dans le Schéma Directeur d'Accessibilité.
  - o Dès déclaration d'accessibilité d'une ligne aux Usagers en Fauteuil Roulant (UFR), l'Entreprise dispose d'un délai de 2 mois pour :
    - dispenser à l'ensemble des personnels concernés une formation adéquate au bon fonctionnement des équipements d'accessibilité ;
    - mettre à jour et transmettre les documents d'information contractuels concernant l'accessibilité des lignes ;
    - apposer des stickers accessibles UFR sur les véhicules et les poteaux des arrêts accessibles ;
    - renseigner l'accessibilité UFR des points d'arrêts sur les plans et/ou fiches horaires de la ligne affichés aux points d'arrêt, sur internet, dans les véhicules ou distribués aux usagers.
- Lors d'un retraitage postérieur à la déclaration d'accessibilité aux Usagers en Fauteuil Roulant de la ligne, l'entreprise s'engage à indiquer sur les plans de réseaux affichés aux points d'arrêt, sur internet, dans les véhicules ou distribués aux usagers, les lignes accessibles ;
- Les équipements d'information sonore et visuelle déployés à bord des véhicules le cas échéant sont maintenus en bon état de fonctionnement ;
- Les équipements permettant l'accessibilité des véhicules aux Usagers en Fauteuil Roulant sont testés régulièrement afin de garantir leur effectivité ;
- Tout équipement bénéficiant d'un financement du STIF est conforme avec les prescriptions du cahier de Référence du STIF.

##### **2. Les partenariats à mettre en œuvre.**

L'Entreprise s'engage à participer aux réunions pilotées par la collectivité locale gestionnaire de la voirie et à être force de proposition en collaboration avec les associations représentatives pour :

- o examiner les lignes à équiper et les arrêts à aménager ;
- o faire un diagnostic terrain (en présence des associations et du gestionnaire de voirie) de l'accessibilité des points d'arrêt, afin de déterminer précisément les aménagements nécessaires (participation au diagnostic de l'état d'accessibilité du point d'arrêt et propositions d'aménagements) ;

L'Entreprise participe aux études initiées par le STIF ou les collectivités locales de diffusion sonore aux arrêts sous une forme adaptée aux non-voyants et mal-voyants pour les points les plus fréquentés ou les plus pertinents, particulièrement pour les perturbations prévues ou imprévues.

### **3. Informations à communiquer au STIF.**

- Bilan annuel :
  - du nombre de véhicules équipés de dispositif d'aide à l'embarquement ;
  - du nombre de points d'arrêts accessibles et du nombre de points d'arrêt restant à rendre accessibles ;
  - du nombre de points d'arrêt dotés d'un système d'information dynamique adapté aux personnes à mobilité réduite ;
  - Estimation du nombre d'UFR empruntant les lignes équipées de véhicules adaptés (par ligne) ;
  - Statistique et analytique des demandes et réclamations en matière d'accessibilité ;
  - de la formation aux conducteurs à l'accueil/prise en charge des PMR en particulier des UFR (type de formation donnée, associations représentatives impliquées, durée de la formation, fréquence de la formation).

### **4. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité**

- Disponibilité des Equipements (palettes).



## Article 15 - Information des voyageurs.

Article 15-1 - L'information des voyageurs sur le service offert par les réseaux concerne :

- - L'information multimodale qui favorise en particulier les correspondances d'un mode à l'autre et l'usage du transport public en général ;
- - L'information théorique aux points d'arrêt et à bord du véhicule ;
- - L'information temps réel aux points d'arrêt et à bord du véhicule
- - L'information circonstancielle, qui complète l'information théorique par des indications sur les perturbations prévues ou imprévues.
- La définition du Schéma Directeur d'Information Voyageurs (SDIV) permet au STIF d'avoir une politique d'ensemble relative à l'information voyageur au niveau du territoire francilien, partagée par l'ensemble des acteurs.

L'entreprise s'engage à respecter les orientations du SDIV, sous réserve d'ajustement par voie d'avenant portant sur les obligations en découlant..

Article 15-2 - Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'Entreprise

L'Entreprise met en œuvre les moyens nécessaires à l'élaboration, la mise à jour et la maintenance de l'information. Elle assure le bon état de marche des équipements permettant sa diffusion.

Ces obligations sont détaillées dans l'Annexe B.8.

Elle s'engage aussi à respecter les obligations concernant la fourniture des données à la base de données communautaires, conformément au « Protocole sur les échanges de données entre l'Entreprise et la base de données communautaire du STIF » - Annexe B.3, ainsi que celles portant sur les échanges de données temps réel - «Protocole sur les échanges de données temps réel –Application de la norme SIRI en Ile de France » - Annexe B.9.

### 1. Les partenariats à mettre en œuvre.

- Information aux points d'arrêt : Pour la mise en œuvre de ses engagements relatifs à l'information aux points d'arrêt, l'Entreprise se rapproche autant que de besoin de la collectivité locale compétente.
- Information multimodale : l'Entreprise participe aux politiques intermodales d'information sur les services de transport.

Si l'Entreprise possède un site internet d'information sur ses services, elle est tenue de mettre un lien vers le site d'information multimodale et multi opérateurs du STIF et d'en faire figurer la nature et l'objet.

- Information dans les pôles d'échange et en gares routières : Dans les pôles d'échange et les gares routières, l'Entreprise, conformément à l'Article 13 -, participe aux démarches partenariales avec les autres transporteurs et collectivités, qui visent à mettre en œuvre et développer une information multimodale dans les gares routières et les pôles d'échanges.

### 2. Informations à communiquer au STIF.

- Bilan annuel du déploiement des systèmes d'information dynamique aux points d'arrêts et embarqués en distinguant le visuel et le sonore ;
- Bilan des expérimentations mises en place dans le cadre du SDIV ;
- Point sur l'activité des systèmes d'information à distance.

### 3. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité (Annexe B.1).

- Information théorique aux points d'arrêts. (y compris information en cas de situation perturbée prévue) ;
- Information théorique à bord du véhicule. (y compris information en cas de situation perturbée prévue) ;
- Information temps réel aux points d'arrêt (y compris en cas de situation perturbée prévue) ;
- Information temps réel à bord des véhicules (y compris en cas de situation perturbée prévue) ;
- Information en cas de situation perturbée imprévue.

### **Article 16 - Politique de la ville.**

Les entreprises de transport sont amenées à contribuer au développement urbain, économique et social, à sa cohésion sociale, en d'autres termes à « rendre la ville accessible à tous ».

Depuis plusieurs années les entreprises se sont engagées dans cette politique de la ville et de développement territorial en liaison avec l'Etat les collectivités territoriales et tous les acteurs concernés.

Le cadre de référence de cette politique s'appuie d'une part, sur les dispositions édictées par la loi n°96-987 du 14 novembre 1996 relative à la mise en œuvre du pacte de relance pour la ville définissant les zones urbaines sensibles, et sur les contrats urbains de cohésion sociale, et d'autre part sur les nouveaux dispositifs législatifs ayant directement trait à la Politique de la ville qui serait promulgués pendant la durée de la présente convention.

Dans le cadre de cette politique qui s'appuiera sur les CUCS (Contrats Urbains de Cohésion Sociale), l'Entreprise pourra, le cas échéant à la demande du STIF, s'engager dans des programmes d'intervention sur des sites prioritaires. Elle veillera, en outre à l'articulation de ses actions avec les dispositifs de la politique de la ville pilotés par le STIF.

L'entreprise qui bénéficie de l'aide du STIF dans le cadre de la convention « pour une politique de prévention pour les lignes de bus desservant les quartiers politique de la ville » reste tenue par les termes de la convention jusqu'à son terme initial.

Le financement prévisionnel de ce dispositif par le STIF est ajusté en fonction des moyens réels affectés et déclarés au STIF par l'entreprise (selon les modalités prévues par l'Annexe B.11) et du service réalisé.

En contrepartie, l'entreprise s'engage à intégrer les effectifs de contrôle jusqu'alors subventionnés par le STIF, dans la maquette financière du contrat au titre d'une prestation de transport.

### **Article 17 - Prévention et sûreté**

La sûreté comprend non seulement la lutte contre les atteintes aux personnes et aux biens, mais implique également un traitement du sentiment d'insécurité.

Afin d'atteindre ces objectifs, la politique de sûreté de l'entreprise repose avant tout sur une politique de prévention intégrant toute la chaîne de sûreté.

L'entreprise met en œuvre les politiques correspondantes après accord du STIF, dans une approche globale incluant l'ensemble des acteurs institutionnels participant à la sécurité publique.

A ce titre, l'entreprise est partie prenante des dispositifs partenariaux, dont le cadre privilégié est celui des contrats régionaux, départementaux et locaux de sécurité.

A partir des diagnostics existants, les besoins en termes de sûreté sur le réseau se traduisent à travers le(s) deux) objectif(s) suivant(s) :

- le renforcement du travail de prévention et des actions de sensibilisation ;

- le maintien d'une présence humaine rassurante. [*Commentaire : ce point devra être supprimé des contrats concernant les réseaux ne desservant pas de territoires classés en « Politique de la ville »*]

## 1. Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'entreprise

### **Renforcement du travail de prévention et des actions de sensibilisation :**

L'entreprise met la prévention au cœur de la chaîne de sûreté, qu'elle déploie en partenariat avec les forces de police et l'ensemble des acteurs institutionnels.

L'entreprise appuie sa politique de prévention sur un plan d'actions de prévention présenté annuellement au STIF. Ce plan comprend :

- un diagnostic sûreté annuel ;
- un bilan du plan d'actions de l'année précédente ;
- des actions de sensibilisation auprès de tous les publics dispensées par des agents de l'entreprise en relation avec les usagers, sur la base du partenariat institutionnel privilégié des contrats de sécurité ;
- des actions de communication ;
- des propositions de toutes autres actions de prévention (traditionnelles ou novatrices).

Le plan d'actions (y compris le bilan circonstancié de l'année écoulée) et ses modalités de mise en œuvre sont présentés annuellement au STIF en comité de suivi.

### **Amélioration du sentiment de sécurité sur l'ensemble des espaces de transport :**

L'entreprise garantit, notamment par une présence humaine efficace, une ambiance rassurante sur l'ensemble des espaces de transport :

- par une présence humaine visible dans les véhicules et gares routières par les personnels d'accueil [*Commentaire : ce point devra être supprimé des contrats concernant les réseaux ne desservant pas de territoires classés en « Politique de la ville »*] ;
- par l'entretien de ces espaces et une intervention rapide en cas de dysfonctionnement (propreté, éclairage, information voyageur) ;
- par des actions concrètes visant à une meilleure protection du matériel roulant et des espaces de transport à l'encontre des actes de vandalisme.

## 2. Informations à communiquer au STIF :

Prévention :

- plan annuel d'actions de prévention, bilan en fin d'année (définition des actions et des objectifs, programme prévisionnel annuel, moyens humains affectés) ;
- cessations partielles ou totales d'activités dues à des problèmes de sécurité par ligne de bus ;
- bilan annuel spécifique sûreté.

Statistiques sûreté :

- atteintes physiques sur agents ;
- dégradations de biens ;
- ratio atteintes physiques / nombre de voyages ;
- nombre d'enregistrements d'incidents par caméras de vidéosurveillance embarquée avec mise à disposition des autorités compétentes.

Information du STIF en cas d'incident grave ou de crise :

- L'entreprise s'engage à informer le STIF en cas d'incident grave ou de crise sur son réseau, dans le respect de la procédure d'alerte définie en Annexe B.10 à la convention.

Suivi des investissements :

- bilan annuel de la programmation et du suivi de la réalisation des investissements.

### **3. Suivi des indicateurs de qualité de service :**

- Disponibilité des équipements (équipements de sûreté) ;
- Lien avec les indicateurs : Etat et netteté intérieurs et extérieurs des véhicules, et taux de contrôle.

## **Article 18 - Lutte contre la fraude.**

### **1. Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'Entreprise :**

La lutte contre la fraude est une des priorités du STIF et de l'Entreprise. Le STIF fixe les objectifs généraux de lutte contre la fraude et définit plus particulièrement les exigences minimales de sécurité.

L'Entreprise a la responsabilité opérationnelle de la lutte contre la fraude dans le réseau qu'elle exploite. Elle s'engage à mettre en place les équipements et agents nécessaires au contrôle des titres de transport et poursuivre ou faire poursuivre conformément aux textes en vigueur les voyageurs en infraction. Les règles et le montant de l'amende encourue doivent être affichés à bord des véhicules.

Compte tenu de l'interdépendance des réseaux, l'entreprise s'engage à collaborer efficacement avec les autres entreprises de transport d'Ile de France afin d'harmoniser les règles dans ce domaine, notamment en termes de régularisation des contrevenants et de règles de validation.

Dans ce cadre l'entreprise doit :

- assurer une norme minimale d'effort de contrôle ;
- mettre en place des équipes d'au minimum 2 agents de contrôles par véhicule contrôlé ; ces agents peuvent être recrutés en interne ou faire partie d'une structure externe ;
- adapter l'intensité des contrôles par période horaire en fonction des pics de fraude qui sont historiquement constatés (heure de pointe, soirée, week-end) ;
- assurer au personnel en place des formations régulières, notamment sur les différents aspects de la lutte contre la fraude ;
- conduire des actions d'information des voyageurs sur les titres de transports existants et sur les sanctions passibles en cas de fraude ;
- conduire, dans la mesure du possible, des opérations ciblées et sécurisées (afin de sécuriser les opérations de contrôle et de diminuer le phénomène de fraude, certaines opérations peuvent être menées conjointement avec la police), ces opérations nécessitant un accroissement ponctuel du personnel de contrôle.

### **2. Informations à communiquer au STIF :**

- Aspect quantitatif de la fraude :
  - nombre et taux de fraudeurs constatés
  - nombre et taux de fraudeurs réels estimés en cas d'enquête réalisée par l'Entreprise
  - courbe de l'évolution de la fraude constatée sur l'année écoulée et si elle existe sur les 5 dernières années

- information de synthèse sur la saisonnalité de la fraude par tranche horaire et période (semaine, soirée, week-end).
- Aspect financier de la fraude :
  - coûts constatés et/ou réels estimés (perte de recette)
  - coûts des moyens mis en place pour lutter contre la fraude
  - taux et coûts de recouvrement des amendes.
- Action sur la fraude et prévention :
  - Action sur les causes externes au transport (ex : comportement sportif, ludique, effets de bande, attitude de défi, ...)
  - Action sur les causes internes au transport (ex : pièges tarifaires, obstacles matériels, ...)
  - Moyens humains et matériels mis en œuvre pour lutter contre la fraude
  - Bilan des actions mises en place et perspectives
  - Taux de contrôle
  - Lien avec les indicateurs Disponibilité des Equipements (valideurs et équipements de sûreté existants) et Attitude Conducteur traités.

## CHAPITRE III - Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité

### Article 19 - Equipement et suivi des véhicules.

#### 1. Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'Entreprise :

- Les véhicules doivent être équipés de l'ensemble des équipements embarqués nécessaires au transport des voyageurs dans des conditions de voyage optimales :
  - Valideurs de titre de transport ;
  - Boutons de demande d'arrêt ou affichette indiquant la démarche à suivre ;
  - Bouton de commande de porte lorsqu'ils existent ;
  - Palettes ou dispositifs d'aide à l'embarquement des personnes à mobilité réduite (au fur et à mesure du déploiement de ces équipements) ;
  - Equipements de sûreté (au fur et à mesure du déploiement de ces équipements) ;
  - Dispositifs dynamiques d'information visuelle, d'information sonore, de Haut-parleur à la porte avant (au fur et à mesure du déploiement de ces équipements).
- L'Entreprise est responsable de la gestion et du maintien en état de marche des véhicules et des équipements embarqués, y compris télébilletiques, afin qu'ils offrent en permanence les meilleures conditions d'utilisation, de confort et de propreté.
- Conformément au cahier des charges édité par le STIF dans le cadre du Contrat de type 1 (Avenant n°3 du Contrat de type 1 voté par le conseil du STIF du 08 Octobre 2008), l'ensemble des prescriptions relatives au niveau d'équipement des véhicules financés par le STIF seront reprises dans le cadre du présent Contrat, et sont spécifiées dans le cadre de l'Annexe F.7.

#### 2. Informations à communiquer au STIF :

- Les informations nécessaires au suivi des équipements et des véhicules sont intégrées à l'Etat de Parc (cf. Annexe D.1).

#### 3. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité :

- Taux de disponibilité des équipements (valideurs, commandes d'arrêts, boutons de porte, palettes...). La liste des équipements est adaptée au fur et à mesure des équipements mis en service
- Etat et netteté intérieure et extérieure des véhicules

### Article 20 - Attitude commerciale de l'Entreprise et de ses personnels.

#### 1. Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'Entreprise :

L'Entreprise et ses personnels adoptent en toute occasion une attitude commerciale, conscients de leur contribution à l'image du service public qu'ils représentent.

#### Traitement des réclamations voyageurs :

- L'Entreprise s'engage à mettre en place un dispositif pour répondre aux demandes d'information et aux réclamations des clients, qu'elles soient écrites, orales ou via un support électronique (e-mail, site Internet, ...) :
  - o En présumant de la bonne foi du client ;
  - o En répondant à toutes les réclamations de façon personnalisée et cohérente, dans un délai inférieur à 30 jours par rapport à la date de réception de la réclamation ;

- o En informant, a minima, le client des suites donnée à sa réclamation ... voire en présentant des excuses / réparant l'erreur quand le client a subi un préjudice ;
  - o L'Entreprise s'engage à analyser et exploiter les informations issues des réclamations clients pour mettre en place des actions correctives et préventives et améliorer ainsi la qualité de service.
- L'Entreprise poursuit ses efforts pour améliorer le traitement des réclamations, notamment par l'utilisation croissante de médias interactifs (téléphone, courriel).

Afin de permettre au STIF de traiter de manière optimale les réclamations qui lui sont adressées, les entreprises s'engagent à transmettre au STIF tout élément utile qu'il souhaiterait obtenir pour leur traitement : éléments d'information, documents, copie de courriers et/ou de réponses de courrier, etc.

A cette fin, il est précisé à chaque année :

- le nom et les coordonnées d'un ou des correspondants chargés de répondre aux demandes du STIF,
- le nom et les coordonnées de la ou des personnes du STIF en charge de la réponse aux réclamations des voyageurs le délai maximum de transmission des éléments demandés par le STIF : 15 jours,
- l'entreprise s'engage à transmettre automatiquement au STIF la copie de la réponse qu'elle projette d'adresser à un client, dès lors que le courrier/mail de réclamation qui lui est adressé précise que le STIF est en copie, par mail ou le cas échéant par courrier postal.

Une typologie de motifs de réclamations voyageurs commune au STIF et aux entreprises de transports d'Ile-de-France est en cours d'élaboration, en collaboration avec les représentants des opérateurs. Dès sa finalisation, le STIF la transmet directement à l'Entreprise afin qu'elle l'applique et l'intègre à son bilan annuel du suivi des réclamations.

#### Dispositions spécifiques aux réclamations pour l'accessibilité des systèmes de transports :

Dans le cadre des dispositions de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées (article 45, alinéa 7), l'Entreprise :

- met à disposition des personnes à mobilité réduite auprès des conducteurs et sur le site internet, des formulaires de demande ou de réclamation (Annexe B.7), en vue de supprimer, de réduire ou de compenser les obstacles auxquels elles auraient été confrontées dans leurs déplacements ;
- répond aux demandeurs dans un délai inférieur à 30 jours à compter de la date de réception de la réclamation ;
- tient un registre spécifique centralisé de l'ensemble des demandes et réclamations visées aux alinéas précédents, qu'il tient à la disposition du STIF lorsque celui-ci en fait la demande ;
- transmet, chaque année, conformément aux informations à communiquer en matière d'accessibilité PMR listée dans l'Article 15 - un bilan statistique et analytique des demandes et réclamations en matière d'accessibilité.

#### Autres dispositions liées à l'attitude commerciale de l'entreprise :

- L'utilisation de moyens audio-visuels à bord de véhicules ne devra pas occasionner de gêne pour les voyageurs. En particulier, le conducteur est tenu de réduire le niveau sonore à la demande d'un voyageur.
- Les conducteurs de l'Entreprise ne doivent en aucun cas fumer, téléphoner pour leur convenance personnelle, parler avec des clients ou des collègues, durant le trajet.
- Les conducteurs de l'Entreprise assurant des services sur des lignes déclarées accessibles sont formés au bon fonctionnement des équipements d'accessibilité et

doivent assurer la prise en charge des Usagers en Fauteuil Roulant aux arrêts déclarés accessibles sauf impossibilité technique.

- Ils respectent les gestes commerciaux suivants :
  - o Arrêt au trottoir à une distance permettant l'entrée et la sortie du véhicule sans descendre sur la chaussée (sous réserve de l'existence d'un trottoir et de l'absence d'obstacle) ;
  - o Regard porté au voyageur accédant par la porte avant et à son titre de transport lorsqu'il le lui présente ;
  - o Vente de ticket d'accès à bord et rendu de monnaie conformément aux conditions générales de vente et d'utilisation décidées par le STIF (sauf disposition relative à la nécessité de faire l'appoint pour le voyageur) ;
  - o Respect des arrêts demandés (lorsqu'ils sont autorisés) et contrôle que tous les voyageurs sont descendus avant la fermeture des portes ;
  - o Port de la tenue de l'Entreprise ou, à défaut, d'une tenue correcte et soignée ;
  - o Réponse aux questions des clients avec une attitude courtoise ;
  - o Information des voyageurs sur les tarifs, les horaires et les lignes en correspondance.
- Les conducteurs de l'Entreprise sont formés à la conduite et adoptent une conduite souple et adaptée au profil et à l'environnement de la ligne.

## **2. Informations à communiquer au STIF :**

- Bilan annuel du suivi des réclamations et actions correctives mises en place ;
- Plan de formation des personnels de l'entreprise sur l'attitude commerciale et la conduite.

## **3. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité :**

- Attitude du conducteur ;
- Confort de conduite ;
- Réponse aux réclamations.



## TITRE IV - TARIFICATION ET DISTRIBUTION DES PRODUITS TARIFAIRES

Outre celles figurant à l'article 8 du Règlement d'exploitation annexé au cahier des charges régional, l'Entreprise s'engage à respecter les obligations du présent chapitre.

### Article 21 - Dispositions tarifaires.

Article 21-1 - Développements liés à la tarification.

La tarification est une compétence exclusive et non délégable du STIF.

Le STIF définit la politique tarifaire et fixe les tarifs publics des titres de transport en Ile-de-France. Le STIF publie ses décisions à chaque changement de tarif.

Un titre de transport est la combinaison du droit d'un individu à utiliser les transports collectifs sur un périmètre géographique et temporel donné, d'un tarif et d'un profil de son détenteur.

Un produit tarifaire est la matérialisation du titre de transport sur un support (papier, magnétique ou télébilletique).

Le STIF décide de la création des nouveaux titres de transport et des produits tarifaires et de l'évolution des titres de transport et produits tarifaires existants, en tenant compte des délais de mise en œuvre discutés entre le STIF et l'ensemble des transporteurs concernés :

- il nomme les titres et les produits tarifaires,
- il définit leurs visuels en tenant compte des contraintes techniques des exploitants,
- il dépose les marques associées auprès de l'INPI pour en être propriétaire,
- il fixe leurs tarifs,
- il décide des conditions générales de vente et d'utilisation, en accord avec les transporteurs pour en vérifier la faisabilité.

En cas de modification tarifaire décidée par le STIF, l'Entreprise est informée des spécifications détaillées retenues pour les titres créés ou modifiés.

Les modifications des prix publics sont notifiées par le STIF à l'Entreprise au plus tard 15 jours avant la date de vente des produits tarifaires concernés et accompagnées de tout élément nécessaire à leur application.

Deux types d'évolutions tarifaires sont définies :

- Les évolutions ordinaires
- Les évolutions exceptionnelles

#### 1. Les évolutions ordinaires :

Il s'agit des évolutions tarifaires ne nécessitant que des évolutions logicielles sommaires, comme le codage ou le changement de codage de titre et le paramétrage de nouveaux profils d'usagers. Les évolutions ordinaires d'une année peuvent généralement être regroupées dans une seule intervention annuelle sur le système billettique.

La prise en compte de l'évolution ordinaire doit être opérationnelle au plus tard au premier jour du deuxième mois suivant le mois de la notification du STIF.

Les coûts des évolutions ordinaires sont pris en compte dans les charges d'exploitation telles que prévues à l'Article 49 -.

## **2. Les évolutions exceptionnelles :**

Il s'agit des évolutions tarifaires importantes entraînant entre autres la création de nouveaux traitements titre au valideur, , une adaptation profonde des systèmes de vente, l'introduction de nouveaux supports télébillettiques.

Dans ce cas, les coûts de développement inhérents à cette évolution sont partagés à parité entre le STIF et l'Entreprise. L'entreprise réalise les développements et appelle la contribution du STIF à posteriori sur la base des coûts constatés imputables à l'évolution considérée. La contribution annuelle de l'entreprise à ce titre est plafonnée à 0,2% du chiffre d'affaire annuel . Au-delà du plafond, le STIF prend en charge l'intégralité du financement de ces développements.

Après transmission par le STIF des spécifications de l'évolution demandée précisant la date de mise en œuvre, l'Entreprise analyse les répercussions de cette évolution selon les meilleures conditions technico-économiques et fait parvenir au STIF un devis détaillé.

Les coûts des développements mis en œuvre au cours d'une année seront pris en compte dans la facture annuelle telle que prévue à l'Article 67 -, le STIF se réservant le droit de contrôler, a posteriori, la réalité des charges encourues.

Dans le cas où l'Entreprise ne met pas en œuvre les évolutions tarifaires à la date arrêtée entre les Parties, l'Entreprise supportera une pénalité d'un montant égal 0,4% de sa rémunération totale annuelle par quinzaine de retard.

### **Article 21-2 - Mise en œuvre des décisions du STIF relatives aux supports des titres de transport**

Le STIF décide des supports sur lesquels les titres de transport sont déclinés, après consultation des transporteurs pour en vérifier la faisabilité :

- il nomme les supports ;
- il définit leurs visuels en tenant compte des contraintes techniques des exploitants ;
- il dépose les marques associées auprès de l'INPI pour en être propriétaire ;
- il définit leurs spécifications générales (fonctionnelles et techniques) ;
- il décide des conditions générales de vente et d'utilisation, en accord avec les transporteurs pour en vérifier la faisabilité.

L'Entreprise applique l'ensemble des décisions du STIF relatives aux supports des titres de transport. Elle s'engage en particulier à acheter les supports nécessaires à la distribution des titres.

L'Entreprise assure, autant que de besoin, un rôle de conseil et d'études. Elle propose au STIF des contributions aux spécifications générales (techniques et fonctionnelles) des supports qui lui paraissent souhaitables, qu'il s'agisse de l'introduction de nouveaux supports, de la suppression de supports existants ou de l'amélioration des supports en circulation en termes de services offerts.

L'entreprise fournit chaque année:

- la liste des types de supports en circulation avec les fournisseurs ;
- les quantités commandées annuellement.

L'entreprise informe le STIF des marchés programmés en vue de l'acquisition de supports. Ces informations sont confidentielles.

#### Article 21-3 - Validation des titres.

Le principe est celui de la validation systématique des passes télébilletiques et des tickets magnétiques à l'entrée dans le véhicule. Pour voyager sur les réseaux de transports collectifs franciliens, tout voyageur doit être muni d'un titre de transport validé correspondant au trajet qu'il effectue.

Au cours du présent contrat, le STIF définira, pour l'ensemble des réseaux contractualisés, un process et un planning pour le contrôle de la validation systématique en entrée de véhicule et les modalités d'application des amendes.

A ce titre, les véhicules disposent des équipements permettant à tout voyageur de valider son titre de transport et l'Entreprise met en œuvre les moyens adéquats pour informer le voyageur de l'obligation de valider son titre de transport et pour l'inciter à le faire.

Toute exception au principe de validation systématique à l'entrée devra faire l'objet d'une autorisation expresse du STIF.

Les équipements de validation utilisés par l'entreprise sont décrits en Annexe D.1 en précisant : leur nom, leurs fonctionnalités, leur lieu type d'installation, leur date d'installation.

#### **Article 22 - Remontées des données de validation des titres**

L'Entreprise fournit au STIF les données de validation des titres télébilletiques, magnétiques et papier collectées sur les équipements de validation, ainsi que les données référentielles associées, selon des modalités techniques décrites dans un document de spécification des transferts de données de validation.

L'Entreprise et le STIF s'engagent à respecter les contraintes imposées par la CNIL dans le cadre de la remontée, de la conservation et de l'utilisation de ces données.

Les données de validation sont traitées selon les recommandations de sécurité définies par le STIF, notamment en termes de protection des données à caractère personnel par application de la délibération n°03-038 du 16 septembre 2003 de la CNIL portant adoption d'une recommandation relative à la collecte et au traitement d'informations nominatives par les sociétés de transports collectifs dans le cadre d'applications billettiques.

#### Article 22-1 - Principe des remontées.

Ces données concernent notamment :

- les événements de validation réussie, hors validation des cartes de maintenance et de tests, et hors validation refusée ;
- les caractéristiques des produits tarifaires, objets des validations ;
- un descriptif des lignes de transport qui permette l'analyse des données de validation, en particulier : la codification des lignes et sous-lignes relative à l'offre de référence du présent contrat, la codification et la description des arrêts (y compris leurs coordonnées géographiques) : conformément aux documents :
  - « codification télébilletique » version 7 ou supérieure
  - « codification Optile » version 1.26 ou supérieure
  - Annexe B.3 § 1.I.2 du présent contrat

La liste des données attendues a minima figure à l'Annexe C.1.

Afin d'améliorer la qualité des données remontées dans le système d'information du STIF, l'Entreprise s'attache à ce que les systèmes remontent ces données dans un délai de quinze jours et alerte le STIF en cas de difficultés spécifiques ou d'incidents. A cette fin :

- en cas de difficulté technique relative à l'infrastructure de communication, le STIF et l'Entreprise mettent en place, pour les différents flux d'information concernés, un mode de transfert dit « dégradé » qui sera défini conjointement ;
- le STIF peut solliciter l'Entreprise en cas de détection de défauts majeurs et répétés sur les données remontées. L'Entreprise s'engage, dans ce cas, à faire un retour d'information sur ce qui est connu des causes probables du défaut dans un délai de 8 jours, à rechercher une solution corrective et à indiquer son calendrier de mise en œuvre dans les meilleurs délais.

Article 22-2 - Organisation et contrôle de la qualité.

Des points de suivi réguliers peuvent être organisés à l'initiative du STIF, ils permettent :

- d'effectuer un suivi régulier de l'indisponibilité, des pannes ou des événements exceptionnels qui affectent la chaîne de remontées des données ;
- de suivre les évolutions techniques des systèmes de remontées de données et d'informations de l'Entreprise et du STIF ;

L'Entreprise fournit chaque semestre :

- une information sur les événements qui affectent de manière significative le volume de validation.

Le STIF peut auditer le système de remontées de données de validation de l'Entreprise pour analyser l'intégrité des processus et des données produites.

Le STIF mesure un indicateur relatif à la qualité des données de validation. Suivant la valeur de cet indicateur, chaque journée est considérée comme « normale », « incomplète » ou « inacceptable ».

Un bilan de cet indicateur est dressé sur une périodicité semestrielle et communiqué à l'Entreprise si les seuils d'alerte sont atteints ou dépassés.

Les modalités de calculs et seuils de ces indicateurs sont définies en Annexe C.1.

Article 22-3 - Pénalités liées à la qualité des données de validation transmises au STIF.

La remontée des données de validation au STIF est assortie de pénalités appliquées dans les cas suivants :

- au delà de 10 journées incomplètes ou inacceptables par an ;
- pour les journées dont la qualité des remontées de données de validation est inacceptable.
- Le montant unitaire des pénalités est fixé à :
  - 1000 euros HT, jusqu'à fin 2010, et 5000 euros HT pour les années suivantes, par journée incomplète, pour un nombre de journées incomplètes supérieur à 10 par an ;
  - 2000 euros HT, jusqu'à fin 2010, et 10 000 euros HT pour les années suivantes, par journée de remontée de données de validation considérée comme inacceptable.

Les pénalités supportées à ce titre sont plafonnées à 0,3% du CA annuel HT par an pour les deux premières années du contrat et à 0,6% du CA annuel HT par an pour les années suivantes.

#### Article 22-4 - Prise en compte des données de validation dans les objectifs contractuels

Le STIF et l'Entreprise coordonnent leurs actions pour assurer une remontée et une exploitation fiables des données de validation.

A terme, celles-ci interviendront dans la détermination du trafic réel sur chacune des lignes conformément aux dispositions prévues à l'Article 50-2 -.

### **Article 23 - Distribution des produits tarifaires**

#### Article 23-1 - Réseaux de Vente

Le réseau de vente est constitué des points de vente présents dans les agences de l'Entreprise et chez ses dépositaires.

La localisation des points de vente fait l'objet d'une concertation et doit être validée par le STIF.

L'Entreprise s'engage à n'effectuer d'acte de vente qu'aux lieux validés par le STIF.

L'ouverture et la fermeture de chaque point de vente fait l'objet d'une information systématique du STIF au plus tard un mois avant la date prévue. Sans réponse du STIF dans le délai d'un mois, l'Entreprise est autorisée à procéder à la fermeture ou à l'ouverture du point de vente.

Tout projet de création de nouveaux réseaux de distribution de titres (Internet, téléphone, autres) relève de la décision du STIF prise dans le respect de l'article 7.4 du Cahier des charges régional annexé au présent contrat et selon les dispositions de l'Article 23-5 - du présent contrat.

En particulier, les procédures de gestion du ticket t+ et les modalités relatives à la gestion et au financement de la carte scolaire font respectivement l'objet de l'Annexe C.4 et de l'Annexe C.5.

#### Article 23-2 - Réseau de dépositaires

Les dépositaires sont liés par un contrat avec l'entreprise. Ils sont situés à proximité des lignes de bus de l'entreprise. Les dépositaires vendent des ticket t+ et, lorsqu'ils y sont autorisés et équipés d'appareil de chargement sur Navigo, des forfaits forfaits Navigo semaine ou mois et des forfaits Solidarité Transport.

L'entreprise met à jour annuellement la liste des dépositaires en précisant les catégories de titres vendus (Annexe C.6).

#### Article 23-3 - Vente à bord des bus.

L'Entreprise vend à bord des bus des tickets d'accès à bord. Ceux-ci sont vendus selon les Conditions générales de vente et d'utilisation décidées par le STIF.

#### Article 23-4 - Réseau d'Agences

L'ouverture et la fermeture de chaque agence fait l'objet d'une information systématique du STIF au plus tard un mois avant la date prévue. Sans réponse du STIF dans le délai d'un mois, l'Entreprise est autorisée à procéder à la fermeture ou à l'ouverture de l'agence.

L'agence effectue des actes de SAV et peut distribuer certains produits tarifaires.

L'entreprise s'engage à exploiter les agences dont la liste est fournie en Annexe C.7 qui décrit :

- leur localisation ;
- les actes effectués ;
- les équipements utilisés ;
- Les horaires et dates d'ouverture ;

L'entreprise fournit annuellement :

- le nombre d'opérations de SAV par type, par mois et par agence ;
- Les actes de distribution effectués par type, mois et lieu.

Article 23-5 - Mise en œuvre de nouveaux services ou canaux de distribution de produits tarifaires

Cet article définit les modalités qui permettent aux entreprises de développer, expérimenter et mettre en œuvre de nouveaux services ou canaux de distribution à destination des voyageurs.

Les objectifs du STIF et de l'entreprise en matière de développement de nouveaux services sont les suivants :

- une qualité de service améliorée ;
- une image de transports publics modernes, en phase avec l'évolution des services dans la ville ;
- une communication compréhensible et une interface homme machine cohérent vis-à-vis des voyageurs ;
- un traitement équitable de l'ensemble des voyageurs ;
- une maîtrise des coûts de développement et d'exploitation sur l'ensemble de l'Ile-de-France.

### **1. Conditions d'expérimentation**

Tout test ou expérimentation concernant un nouveau service ou une nouvelle technologie ayant un impact prévisible sur le service offert aux voyageurs (en termes d'offre, de qualité de service, de tarification ou de vente de titre) doit faire l'objet d'une concertation avec le STIF préalable à toute mise en œuvre. Cette concertation a pour objectifs :

- d'associer le STIF à l'expérimentation ;
- de confirmer l'intérêt de l'expérimentation vis-à-vis de la politique de distribution des produits tarifaires du STIF ;
- de vérifier que ce test est conforme aux exigences de service aux voyageurs définies par le STIF dans le cadre du présent contrat ;
- de coordonner les différentes initiatives ;
- de limiter les investissements redondants ;
- d'assurer une connaissance partagée de l'état de l'art entre le STIF et l'entreprise ;
- d'indiquer les normes et standards à des développements interopérables et pérennes.

Cette concertation prend également en compte les contraintes de confidentialité vis-à-vis des autres transporteurs.

Elle repose sur une démarche en trois temps :

1. Demande formalisée de l'entreprise au STIF avec le dossier de présentation de l'expérimentation (thème, panel, planning, liste des partenaires, conditions de généralisation éventuelle) et réunion préparatoire ;

2. Remarques du STIF et demande de recadrage de l'expérimentation afin qu'elle soit en phase avec sa politique de distribution des produits tarifaires et coordonnée avec d'éventuelles démarches parallèles.

Plusieurs expérimentations peuvent être lancées en parallèle avec différents transporteurs du moment qu'elles sont basées sur des périmètres différents, dans le cadre d'une approche fonctionnelle et technique ainsi que d'une communication cohérentes.

Le STIF, dans le cadre de sa mission de coordination et dans le respect des règles de confidentialité définies dans la convention, peut proposer la mutualisation des moyens mis en œuvre afin de favoriser la coopération entre les transporteurs, de diminuer les coûts d'investissement, de choisir les solutions les mieux adaptées aux besoins, de favoriser la lisibilité des moyens de vente pour les utilisateurs et d'anticiper la bonne interopérabilité des systèmes. Dans le cas de périmètres fonctionnels proches mais de démarches différentes, notamment en termes d'ergonomie, une évaluation comparative des résultats pourra être demandée.

3. Convention d'expérimentation : Cette convention d'expérimentation précise le périmètre fonctionnel et technique de l'expérimentation, la durée et le planning prévisionnels et les conditions de mise en œuvre.

Toute expérimentation est limitée dans le temps et les moyens (physiques et logiciels) mis en œuvre sont démontables à la fin de l'expérimentation.

Le STIF privilégie l'exploitation communautaire par l'ensemble des transporteurs des canaux de vente dématérialisés.

A l'issue de l'expérimentation, l'entreprise en présente les résultats au STIF. Le STIF et l'entreprise décident des suites à donner à cette expérimentation. En particulier une nouvelle phase d'expérimentation réalisée sur un périmètre plus large et susceptible d'associer l'ensemble des transporteurs peut être décidée.

## **2. Conditions de généralisation**

Toute mise en œuvre d'un nouveau service ou d'une nouvelle technologie ayant un impact prévisible significatif sur le service offert aux voyageurs doit faire l'objet d'un accord entre les deux Parties, et fait l'objet d'un avenant au contrat.

L'entreprise ne peut se voir imputer les coûts induits par les initiatives des autres transporteurs, n'ayant fait l'objet d'aucun accord formel entre le STIF et l'ensemble des transporteurs. A titre d'illustration, ces coûts peuvent aussi bien être des coûts de développement, d'intervention sur les équipements que de service après-vente.

### Article 23-6 - Conventions spécifiques.

Certains produits tarifaires, gérés en commun par les exploitants des services de transports publics de voyageurs, en raison de leur spécificité, n'entrent pas dans le cadre du cahier des charges mentionné à l'Article 24-1 -, mais sont l'objet de conventions spécifiques passées entre l'ensemble des transporteurs concernés, la ou les personne(s) morale(s) bénéficiaire(s) de ces produits, et le STIF.

La liste des conventions spécifiques et les modalités particulières de leur prise en compte dans le présent contrat sont fixées dans Annexe C.2.

## Article 24 - Gestion communautaire

### Article 24-1 - Cahier des charges relatif à la gestion communautaire des produits tarifaires

Certains produits tarifaires sont gérés en commun par les exploitants des services de transports publics de voyageurs. L'Entreprise participe à la gestion communautaire de ces produits tarifaires.

L'Annexe C.8 décrit les modalités d'organisation de la gestion des activités communautaires de distribution des produits tarifaires, soit :

- la gestion des titres (spécification technique et fonctionnelle des supports, distribution et gestion de certains supports, distribution et gestion de certains contrats, distribution et gestion de certains droits tarifaires, gestion et développement du SIG NAVIGO) ;
- la gestion de la relation avec les clients porteurs de supports télébillettiques ;
- la gestion de l'interopérabilité (traitement des titres de transport, interopérabilité technique des équipements de distribution, validation et contrôle) ;
- la sécurité télébillettique.

### Article 24-2 - Charte du système télébillettique Navigo

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

L'Entreprise adhère à la Charte du système télébillettique NAVIGO, jointe en Annexe C.3 du présent contrat, et s'engage à la respecter.

L'Entreprise doit se faire représenter au sein des organes de pilotage de la charte par un de ses membres.

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.



## TITRE V - REALISATION DU SERVICE DE REFERENCE

### CHAPITRE I - REALISATION DE L'OFFRE DE REFERENCE.

#### Article 25 - Continuité du service.

L'Entreprise assure la continuité du service de référence, sauf cas de force majeure, en particulier :

- sur le plan technique, la continuité du service est assurée par la mobilisation des moyens nécessaires au maintien en état de fonctionnement des installations fixes et des véhicules. Ces moyens font partie des charges de production et sont soumis le cas échéant aux expertises nécessaires, tant à l'initiative du STIF qu'à celle de l'Entreprise ;
- sur le plan social, l'Entreprise s'engage à mettre en œuvre et à favoriser les mécanismes existants dans l'entreprise pour la prévention des conflits, en privilégiant par la même la qualité du dialogue social et la poursuite de la politique contractuelle.

En cas de défaillance dans la continuité du service, l'Entreprise s'engage à diffuser le plus rapidement et le plus complètement possible les informations nécessaires aux voyageurs, et à les conseiller sur les itinéraires de substitution possibles.

#### Article 26 - Information du STIF sur les perturbations significatives

Le STIF est tenu informé dans les meilleurs délais des incidents significatifs ou des situations de crise, et notamment de tout accident lié directement à l'offre de référence entraînant une blessure grave ou un décès.

#### Article 27 - Mesure de réalisation de l'offre de référence.

La mesure de la réalisation de l'offre de référence porte sur la production kilométrique du service de référence, actualisée des modifications pérennes, (Article 11-3 -), comprenant notamment celles des différents avenants effectués au cours du contrat.

Le calcul de l'offre se fonde sur un système déclaratif, par l'Entreprise, établi à partir des services non réalisés par ligne (Annexe A.5).

L'Entreprise est tenue :

- d'établir les km commerciaux contractuels KCC non faits, au moyen de la main courante ou de tout autre moyen garantissant la continuité des séries historiques ;
- de calculer par an le nombre de KCC et le taux de non réalisation qui en résulte au regard de l'offre contractuelle contenue dans du service de référence, conformément à l'Annexe A5 ;
- d'identifier et de quantifier les causes de non réalisation de l'offre en distinguant :
  - les causes dites de « type A » et notamment l'indisponibilité du personnel, les incidents matériels et les aléas de circulation ;
  - les cas spécifiques des grèves dans l'Entreprise (« type B ») ;
  - les cas de force majeure et assimilés (« type C »).

En cas de mise en œuvre de moyens de substitution, les courses sont réputées faites.  
L'Entreprise s'engage à produire l'Annexe A.5 par trimestre, au plus tard le 30 du premier mois du trimestre suivant. Au dernier trimestre, cette annexe produite au plus tard le 31 janvier, devra cumuler l'ensemble de l'information demandée sur la production non-réalisée de l'année.

Les résultats transmis au STIF ainsi que les méthodes employées pour les recueillir pourront faire l'objet à tout moment de missions d'audit à la demande du STIF.

#### **Article 28 - Pénalités pour non réalisation de l'offre de référence (hors grève).**

Cet article ne s'applique pas en temps de grève.

Des pénalités sont appliquées pour non réalisation dans les cas de type A.

L'Entreprise encourt une pénalité pour non réalisation de l'offre pour les KCC non réalisés.

La pénalité est proportionnelle au kilométrage de la course.

Entre 100% et 99,7% de KCC réalisés, l'entreprise n'encourt aucune pénalité.

Entre 99,7% et 99% de KCC réalisés l'entreprise se voit appliquer une pénalité de 5 euros par kilomètre non réalisé.

En deçà de 99% de KCC réalisés l'entreprise se voit appliquer une pénalité de 10 euros par kilomètre non réalisé.

#### **Article 29 - Engagement de service et d'information par l'Entreprise en cas de grève.**

##### **1. Plan de transport adapté :**

Conformément à la loi n°2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs, en cas de perturbations significatives résultant d'un préavis de grève pour un jour donné, (hors cas de grève pour problèmes de sécurité publique consécutifs à des agressions de voyageurs ou de personnel de l'entreprise), l'Entreprise s'engage à assurer 50% de l'offre de référence d'un jour normal sur l'ensemble de ces lignes.

Selon le niveau de conflictualité, l'Entreprise met en place un plan de transport adapté, dont le niveau de service est de 50% de l'offre de référence pour l'ensemble de ces lignes. Le plan de transport adapté détermine l'amplitude et la fréquence des dessertes.

Dans ce cas et lorsque l'indicateur de régularité existe, sa mesure est neutralisée.

En cas de grève entraînant des perturbations de plus d'une journée, l'Entreprise s'engage à proposer aux voyageurs des moyens de substitution, dans la mesure de la disponibilité de ces derniers.

##### **2. Plan d'information des voyageurs :**

L'Entreprise s'engage à délivrer aux voyageurs, au plus tard 24 heures avant le début d'une perturbation prévisible, une information gratuite, précise et fiable par les différents médias (téléphone non surtaxé, internet si possible).

L'information sur les prévisions de circulation est affichée aux points d'arrêts et à bord des véhicules et disponible également auprès du centre d'informations téléphoniques de l'Entreprise.

Les prévisions de service modifié sont transmises au STIF 24 heures avant leur mise en application. L'information devra être actualisée pour prendre en compte l'évolution de la perturbation.

L'Entreprise élabore un plan d'information des voyageurs qui est basé sur :

- la fiabilité de la prévision annoncée 24 heures avant le début de la perturbation ;
- le respect du plan d'information des voyageurs joint en Annexe B.4.

### **3. Remboursement des voyageurs :**

En application de l'article 9 de la loi précitée, l'Entreprise s'engage à rembourser les voyageurs porteurs d'abonnement hebdomadaires, mensuels ou annuels en cas de défaut d'exécution du plan de transport ou du plan d'information demandés par le STIF, lorsqu'elle est directement responsable de ce défaut d'exécution.

Ce remboursement des voyageurs est à la charge de l'Entreprise. Ses modalités sont précisées dans l'Annexe B.5.

### **4. Audits et contrôles :**

L'Entreprise transmet au STIF les données de référence permettant de vérifier l'exécution du plan de transport adapté et du plan d'information.

Ces résultats sont transmis au STIF à J+10 après la fin de la grève et sont récapitulés dans le tableau de bord trimestriel.

L'exécution du service un jour de grève, les résultats transmis au STIF ainsi que les méthodes employées pour les recueillir peuvent faire l'objet de missions d'audit à la demande du STIF. L'Entreprise reçoit communication des résultats obtenus.

L'Entreprise communique au STIF, au 15 du mois suivant la période de grève, l'Annexe B.6 où sont récapitulées les données quantitatives concernant le remboursement voyageur.

## **CHAPITRE II - QUALITE DE SERVICE**

### **Article 30 - Principe généraux.**

Dans le cadre du cycle contractuel prévu au Cahier des charges régional, la qualité de service est un élément majeur du service public de transports de voyageurs.

La première génération de contrat (contrats de Type I) avait pour objectif de mettre en place un système commun d'évaluation de la qualité de service. Il était basé sur des objectifs raisonnables, avec des paliers permettant d'inciter les entreprises moins sensibilisées, à une situation plus harmonisée avec celles ayant déjà une démarche qualité aboutie.

La base commune d'indicateurs qui constituait le système de qualité de service du contrat de Type 1 demeure dans le présent contrat, enrichie de plusieurs indicateurs. Les niveaux d'exigences sont par ailleurs relevés, ayant normalement été atteints par chaque entreprise au passage de la première à la deuxième génération de contrat.

L'objectif du présent contrat est, après la mise en place de la première phase, d'aboutir à un système plus abouti fonctionnant pleinement.

Trois thèmes sont complétés par de nouveaux indicateurs :

- Régularité et gestion des correspondances ;
- Information en temps réel et en cas de situation perturbée imprévue ;
- Disponibilité des équipements (introduction dans la mesure des nouveaux équipements)

Ils doivent permettre d'établir un lien entre les investissements réalisés, les coûts d'exploitation qui en découlent et le niveau de qualité de service attendu. Ainsi la plupart des nouveaux indicateurs correspondent à des équipements mis en service pour améliorer la qualité du service produit et dont l'entreprise à la charge du bon fonctionnement.

### **Article 31 - Thèmes prioritaires de la qualité de service.**

Les engagements qualité portent sur les six thèmes suivants :

- 1) La régularité et la gestion des correspondances avec les modes ferrés (départs décalés) ;
- 2) L'information des voyageurs, et notamment en situation perturbée prévue ou imprévue ;
- 3) L'équipement et le suivi des véhicules, notamment concernant l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite ;
- 4) Le confort et la netteté/propreté des véhicules ;
- 5) L'attitude commerciale de l'Entreprise et de ses personnels, et notamment l'attitude du conducteur et la réponse aux réclamations ;
- 6) La lutte contre la fraude.

### **Article 32 - Critères d'appréciation de la qualité de service (indicateurs).**

La qualité de service est appréciée au travers d'un ensemble d'indicateurs se référant pour la plupart à la dernière norme européenne relative à la qualité de service dans les transports. L'objectif des indicateurs retenus dans le cadre des différents contrats est de mobiliser les entreprises et leur personnel dans une démarche concrète d'amélioration de la qualité de service rendue aux voyageurs.

Tous les indicateurs suivis sont soumis à incitation financière. Seul l'indicateur « Taux de contrôle » n'est pas soumis à incitation financière.

Le calcul du bonus-malus associé à la qualité de service est décrit à l'Article 64 - du présent contrat.

Parmi les nouveaux indicateurs du présent contrat, deux seront définis en 2009:

- Indicateur « Départs décalés » ;
- Indicateur « Information en cas de situation perturbée imprévue ».

Compte tenu des difficultés pour définir ces deux indicateurs, il est nécessaire de travailler avec les entreprises pour trouver la méthode de mesure la plus adaptée.

En ce qui concerne l'indicateur sur l'information en cas de situation perturbée imprévue, il convient d'étudier les méthodes de mesure des entreprises qui expérimentent déjà cet indicateur pour définir les cas de situation perturbée imprévue et trouver un engagement satisfaisant pour les voyageurs.

Quant à l'indicateur sur les départs décalés, il est étroitement lié à l'indicateur régularité et la mise en place du premier risque d'impacter sur le résultat du second. Il convient donc dans un premier temps de mettre en œuvre l'indicateur régularité pour toutes les entreprises, et d'expérimenter la mesure des départs décalés avec quelques entreprises.

Pour ces deux indicateurs, une réflexion associant le STIF et les entreprises avancées sur ces sujets est menée en 2009.

Par ailleurs, trois indicateurs déjà suivis à titre informatif (dont un, la régularité, par une partie seulement des entreprises) sans incidence financière dans le Contrat de Type 1, seront désormais suivis soumis à bonus – malus :

- « Régularité » ;
- « confort de conduite » ;
- « réponse aux réclamations ».

Pour certains indicateurs, le bonus-malus est assorti de pénalités en cas de situations considérées comme inacceptables.

Le calcul des pénalités pour situation inacceptable est décrit à Article 64-2 - du présent contrat.

### **Article 33 - Modalités de mesures.**

La définition et les modalités de mesures de chaque indicateur sont décrites à l'Annexe B.1 du présent contrat relative au système de qualité de service et aux « fiches indicateurs ».

Ces mesures sont à la charge de l'entreprise. Elles sont réalisées en interne à l'entreprise ou externalisées à un prestataire selon les principes définis dans les fiches indicateurs.

Un seuil minimal de mesures à effectuer est défini dans la fiche indicateur.

L'ensemble de ces mesures fait l'objet d'un tableau de bord rempli sur une base trimestrielle par l'Entreprise et transmis annuellement au STIF conformément à l'Annexe B.1.

L'Annexe B.1 du présent contrat est finalisée en 2009 pour les indicateurs dont la méthode de mesure n'est pas encore définie lors de la signature du contrat.

Dans ce cas, l'Annexe B.1 peut être modifiée par simple accord entre le STIF et l'Entreprise, moyennant un échange écrit.

Le tableau ci-après présente en conséquence la liste des indicateurs suivis avec incidence financière dans le présent contrat ainsi que les situations inacceptables.

<b>Indicateurs soumis à bonus - malus</b>		
<b>thème</b>	<b>indicateurs</b>	<b>Situation inacceptables</b>
<b>Régularité et Gestion des correspondances</b>	Régularité/Ponctualité	+ 2 situations inacceptables
	Gestion des départs décalés	
<b>Information voyageur</b>	Information théorique aux points d'arrêt	+ 1 situation inacceptable
	Information théorique à bord des véhicules	+ 1 situation inacceptable
	Information temps réel aux points d'arrêt	
	Information temps réel à bord des véhicules	
	Information en cas de situation perturbée imprévue	
<b>Equipement et suivi des véhicules</b>	Taux de disponibilité des équipements embarqués	
<b>Confort et netteté/propreté des véhicules</b>	Etat et netteté intérieure et extérieure des véh.	
<b>Attitude commerciale de l'entreprise et de ses personnels</b>	Attitude conducteur	+ 4 situations inacceptables
	Confort de conduite	
	Réponse aux réclamations	
<b>Indicateur non soumis à bonus - malus</b>		
<b>Lutte contre la fraude</b>	Taux de contrôle	

#### **Article 34 - Niveau de service et intéressement.**

1. L'objectif fixé correspond au niveau de qualité de service minimum requis. Celui-ci est encadré par une valeur supérieure et une valeur inférieure :

La valeur supérieure correspond au bonus maximal ;

La valeur inférieure correspond au malus maximal ;

Entre ces deux valeurs l'entreprise perçoit un bonus ou un malus proportionnel.

Ces valeurs sont fixées en début de contrat. Des objectifs intermédiaires peuvent être fixés en fonction du niveau de départ. Dans ce cas les bornes supérieures et inférieures respecteront les mêmes écarts que celles de l'objectif final, et donneront lieu à incitation financière de la même manière

L'enveloppe financière totale dédiée à l'intéressement est relevée par rapport au contrat type 1 pour tenir compte du nombre plus important d'indicateurs suivis et soumis à incitation financière. Le montant de cette enveloppe financière est de 1% du coût annuel HT d'exploitation du réseau, indexé par l'indice K11 défini à l'Article 67-1 -.

De plus il n'est pas le même pour tous les indicateurs, les thèmes prioritaires bénéficiant d'un bonus-malus plus important. L'importance est évaluée en fonction des priorités pour les voyageurs, et sont les suivants :

- 1 - Régularité et gestion des correspondances : 15% ;
- 2 - Information voyageur : 30% ;
- 6 - Attitude commerciale de l'entreprise et de ses personnels : 30% ;
- 4 - Equipement et suivi des véhicules : 15% ;
- 5 - Confort et netteté/propreté des véhicules : 10%.

Au sein de chaque thème le bonus-malus est réparti équitablement entre les différents indicateurs et n'est déclenché pour certains qu'après mise en service des équipements correspondants.

L'objectif de chaque indicateur est précisé dans les fiches indicateurs figurant à l'Annexe B.1.

Pour les indicateurs qui doivent être définis en 2009, les objectifs seront définis au même moment.

- 2. L'Entreprise s'engage à mesurer trimestriellement chaque indicateur.

Le mode de calcul des bonus-malus est décrit à l'Article 64 -.



## CHAPITRE III - COMMUNICATION

### Article 35 - Principes de gouvernance des actions de communication

#### Article 35-1 - Preambule.

Le terme Communication dans les articles qui suivent doit être pris dans son sens le plus large et recouvre tous les types d'actions en terme de communication (relations presse, actions commerciales, marketing et événementielles, achats d'espaces, dépliants, mailings, Internet, projets et chantiers, mise en services et inauguration, signalétique et habillage...), tous les publics (voyageurs, élus, institutionnels...).

Il est nécessaire que les actions de communication s'inscrivent en cohérence avec une Politique Commune de Communication qui définit des axes, des expressions, des moyens et des temps de communication.

Le STIF est légitime à définir cette Politique Commune de Communication en concertation avec l'Entreprise et les autres transporteurs, il en assure la cohérence.

Le contrat a pour objectifs d'assurer la cohérence et l'efficacité des communications, informations et signes perçus par le voyageur en Ile-de-France et de clarifier les rôles respectifs entre le STIF et les transporteurs aux yeux des voyageurs.

L'Entreprise s'engage à respecter les dispositions prévues par ce contrat dans les partenariats, accords ou convention (économique, culturel, sportif...) que l'Entreprise pourrait engager avec des tiers ou dans le cadre d'autres organismes et entrant dans le champ de la Politique Globale de Communication.

#### Article 35-2 - Champ d'application de la politique commune de communication

L'ensemble des actions de communication entre dans le cadre de la Politique commune de Communication à l'exception de :

- - la communication « corporate » (valeurs propres de l'Entreprise) ;
- - la communication concernant les emplois, le recrutement de salariés ;
- - les communications liées à des actions de prospection en dehors de l'Île-de-France ;
- - la communication interne des entreprises ;
- - l'information voyageurs ponctuelle de proximité.

La garantie de la cohérence régionale de chaque Communication entrant dans le champ de la Politique commune de communication est symbolisée par la présence systématique du logo du STIF adapté et proportionné à celui du transporteur émetteur.

Lorsque sur un projet ponctuel ou sur des services permanents entrant dans le champ d'application de la politique commune de communication, une identité visuelle, une terminologie ou un axe créatif sont définis par le STIF en concertation avec l'Entreprise, l'ensemble des réalisations s'y référant est en cohérence avec l'identité visuelle, la terminologie ou un l'axe créatif définis par le STIF.

La Communication corporate de l'Entreprise et la communication liée à la prospection de nouveaux marchés en dehors de l'Île-de-France sont exclues du champ d'application du contrat. Elles ne peuvent en aucun cas être prises en compte dans le calcul des contributions du STIF issu du compte financier prévisionnel sous-jacent au contrat.



## Article 35-3 - Elaboration de la politique commune de communication

### 1. Échanges STIF / Entreprise.

L'Entreprise présente au moins une fois par an, par écrit au cours d'une réunion, son plan prévisionnel de communication de façon aussi détaillée que possible (brief simplifié, dates, actions d'accompagnement...) ainsi que la liste des événements susceptibles de constituer des temps de communication (mises en service de projets, mises en chantier d'opérations, créations de nouveaux services, réalisations d'enquêtes voyageurs...).

Au cours de cette réunion, le STIF présente le programme prévisionnel des dossiers susceptibles d'être inscrits à l'ordre du jour de ses Conseils à venir, ainsi que les axes et temps de communication prévus.

Ces échanges permettent d'engager une phase de concertation, au cours de laquelle le STIF fait part de ses remarques (coordination à effectuer, demande en précisions, demande de moyens supplémentaires, demande en opportunité ou ajournement d'une action, refus d'une campagne ...). La Politique Commune de Communication est définie à l'issue de ces échanges.

### 2. Réunion générale de coordination.

Si une coordination avec d'autres transporteurs, collectivités ou partenaires est nécessaire, le STIF organise une réunion générale et définit les thèmes à développer ainsi que la répartition de leur maîtrise d'ouvrage.

## Article 35-4 - Suivi de la Politique Commune de Communication

### 1. Réunions régulières de suivi

Aux fins d'une information réciproque, des réunions de travail sont organisées entre le STIF et l'Entreprise. La fréquence de ces réunions est modifiable selon les nécessités. En l'absence de réunions programmées, l'Entreprise prend l'initiative d'informer le STIF par écrit de façon détaillée en amont de tous projets de communication. Ces réunions de travail permettent notamment :

- de suivre les réalisations de communication de l'Entreprise et celles du STIF ;
- de réagir sur certaines opportunités ;
- d'échanger en continu sur l'actualité des transports susceptible de donner lieu à une action de communication ;
- de valider les actions de l'Entreprise avant leur mise en œuvre.

### 2. Principes de validation.

Le STIF est associé en amont de toute action de communication, et aux étapes clés du déroulement du projet.

Le délai de sollicitation doit être approprié au type d'action ainsi qu'à son contexte. Ce délai intègre un délai raisonnable de consultation et de réflexion au sein du STIF ainsi qu'un temps réaliste pour que les éventuelles modifications souhaitées par le STIF puissent être prises en compte. Le STIF doit également répondre dans un délai raisonnable.

## Article 36 - Identité du STIF et cohérence inter-régionale.

### Article 36-1 - Principes et obligations

Le voyageur en Ile-de-France doit percevoir la cohérence et l'unité du système transport au travers des Communications et informations qui lui sont adressées via les médias ou la presse mais aussi à travers l'ensemble des éléments, signes et messages, qu'il rencontre tout au long de son déplacement, qu'il soit en grande ou petite couronne, ou à Paris.

Il est nécessaire que les entreprises soient systématiquement proactives sur ces questions, et avant tout renouvellement, mise à jour, création de documents, de mobiliers, de matériels et d'infrastructures, la question de la présence de l'identité du STIF soit posée et qu'une proposition soit formulée au STIF.

#### Article 36-2 - Les marques

Les marques ayant fait l'objet d'un dépôt par le STIF auprès de l'INPI sont la propriété du STIF, qu'il s'agisse de marques verbales ou semi-figuratives (logos). Pour toute autorisation d'utilisation des marques actuelles du STIF (dont la liste est précisée dans l'annexe F1 du présent contrat), l'Entreprise doit impérativement prendre contact par courrier avec la Direction de la Communication du STIF.

Les nouvelles marques verbales, figuratives ou semi-figuratives, ayant pour vocation de constituer la dénomination d'un titre de transport, ou le titre de transport lui-même ou d'un service de transport décidé par le STIF sont déposées par les services du STIF auprès de l'INPI.

L'Entreprise s'engage à transférer au STIF, selon des modalités restant à définir, les marques verbales, figuratives ou semi-figuratives relatives à un service de transport ou un titre de transport dont elle est propriétaire ou copropriétaire pour une exploitation en Ile-de-France. La liste des marques dont l'Entreprise accepte le transfert de propriété et les modalités pratiques de gestion de l'ensemble des marques ainsi déposées sera définie dans une Annexe mise au point ultérieurement.

#### Article 36-3 - Habillage du matériel roulant

L'Entreprise s'engage à apposer le logo du STIF à l'intérieur de chaque véhicule (y compris affrété) participant à l'exploitation du service de référence. Le logo du STIF, dont la taille sera proportionnée à la taille du logo de l'Entreprise, est apposé à l'intérieur du véhicule à un endroit approprié à définir.

l'habillage extérieur des véhicules est défini par le STIF à partir de sa charte d'habillage (cf. Annexe F.6) du matériel roulant en Ile-de-France pour tous les véhicules neufs ou faisant l'objet d'un programme de rénovation. L'Entreprise s'engage à ce que ces véhicules respectent tous la charte du STIF.

L'entreprise fait valider par le STIF tout changement ou modification identitaire appliqué sur son réseau (logo, habillage réseau)

#### Article 36-4 - Supports et documents de communication voyageurs

L'Entreprise s'engage à indiquer sur tout support de communication et d'information voyageurs son lien avec le STIF par la présence du logo du STIF.

Tout nouveau document de communication, papier (dépliants, affiches, flyers...) ou électronique (sites internet, Wap...), produit pour la première fois par l'Entreprise fait l'objet d'une concertation avec le STIF.

La mise à jour, le renouvellement, ou les modifications mineures de documents existants ne nécessitent pas la validation du STIF. En revanche, ils intègrent le logo du STIF.

Les informations ponctuelles de service, notamment les travaux sur la voirie, la déviation temporaire d'une ligne, n'impliquent pas une validation du STIF, ni la présence de son logo.

#### Article 36-5 - Signalétique, cartographie et représentation des modes

Les éléments relatifs à l'information voyageurs sont développés en cohérence avec les orientations du Schéma Directeur de l'Information Voyageurs (SDIV).

Dans ce cadre, les principes de représentation du service de référence utiles à l'organisation et au déroulement des déplacements des voyageurs (cartographie, représentation des modes, signalétique ...) sont définis et déterminés par le STIF, en collaboration avec les transporteurs.

L'Entreprise consulte le STIF et fait valider par ce dernier l'ensemble des éléments nouveaux ou à renouveler relatifs à la signalétique, la cartographie et la représentation des modes avant production. Les Parties s'efforcent de trouver des solutions compatibles avec les normes des différents réseaux de transports franciliens.

#### Article 36-6 - Les espaces de transport

Pour que la cohérence et l'unité du système de transport soient perceptibles par le voyageur dans leur globalité, l'ensemble du mobilier et des infrastructures devra intégrer progressivement l'identité du STIF sous réserve du respect des prérogatives de l'ensemble des parties sous la responsabilité du gestionnaire d'infrastructures.

### **Article 37 - Diffusion par le réseau de l'Entreprise.**

#### Article 37-1 - Documents produits par le STIF

L'Entreprise diffuse tout type de documents et objets (dépliants, guides...) relatifs aux transports en commun produit par le STIF à travers son réseau sous réserve de la faisabilité technique de l'opération.

#### Article 37-2 - Mise à disposition du réseau d'affichage dans les dépendances du réseau de transport de l'Entreprise

Les parties s'efforcent de prévoir des espaces (stations, matériels roulants...) réservés pour la communication du STIF à certaines périodes de l'année. Les parties se rapprochent afin d'étudier la création d'un réseau commun « STIF-Entreprise » de diffusion et de présentation d'affiches et de dépliants à l'intérieur des réseaux de transport.

## TITRE VI - BIENS ET INVESTISSEMENTS

### CHAPITRE I - REGIME DES BIENS.

#### Article 38 - Biens mis à disposition de l'entreprise.

L'entreprise ne doit utiliser les biens mis à sa disposition que pour l'exécution du service de référence, sous réserve des dispositions prévues à l'Article 5-2 - du présent contrat.

##### Article 38-1 - Mise à disposition.

Le STIF s'engage à mettre à disposition de l'Entreprise, l'ensemble des biens qui figurent sur les plans qui seront joints en Annexe D.3 et décrits sur les fiches qui sont jointes en Annexe D.3 à la date d'effet du présent contrat.

Le STIF met à disposition de l'Entreprise le mobilier et le matériel strictement nécessaires à l'exploitation du service, mentionnés dans la liste jointe en Annexe D.3.

Une copie des notices techniques, des modes d'emploi et des CCTP de l'ensemble des équipements nécessaires à l'exploitation du service est également remise à l'Entreprise.

##### Article 38-2 - Inventaire

Un état des lieux et un inventaire des équipements mis à la disposition par le STIF intervient dans un délai de 3 mois suivant la prise d'effet du contrat. Ils font l'objet d'un procès verbal de remise établi contradictoirement entre les parties et signés par un représentant du STIF et un représentant de l'Entreprise. Ces documents sont joints en Annexe D.3 aux présentes.

Cet inventaire précise notamment leur situation juridique et leur état apprécié sous différents aspects (état général des constructions, entretien, sécurité, fonctionnement de certaines installations particulières...). Celui-ci peut prendre différentes formes : photographies, état des lieux à dire d'expert...

La mise à disposition des installations comporte précisément :

- les immeubles proprement dits et les installations fixes ;
- les équipements, matériels et mobiliers nécessaire à l'exploitation du service

Cette mise à disposition est consentie à l'Entreprise, à charge pour cette dernière d'en assurer l'entretien courant et le maintien en l'état.

Une remise à jour du relevé d'inventaire est effectuée à l'initiative de l'Entreprise, contradictoirement entre les parties, au moins une fois par an ; elle est portée en annexe du rapport annuel et porte modification de l'Annexe D.3.

##### Article 38-3 - Cession-mise au rebut

L'Entreprise informe le STIF de toute cession ou mise au rebut des biens (hors véhicules) dont elle est propriétaire et affectés à l'exploitation du service, dans les conditions prévu à l'Article 46 -(suivi des investissements).

#### Article 39 - Biens propres.

Les biens propres sont les biens appartenant à l'Entreprise, hors biens de reprise tels qu'indiqués à l'Article 79-3 - du présent contrat.

L'Entreprise peut librement affecter les biens propres à la parfaite exécution de ses obligations contractuelles, si elle les juge utiles et nécessaires.

#### **Article 40 - Biens de reprise.**

L'ensemble des biens affectés par l'Entreprise à l'exploitation du service constitue des biens de reprise et font l'objet d'un inventaire figurant en Annexe D.2 du présent contrat. L'inventaire des biens de reprise est mis à jour annuellement et est adressé au STIF en annexe du rapport annuel prévu à l'Article 69-3 -.

L'Entreprise met en place un système permettant le suivi des biens de reprise, de sorte que leur présence physique et leur affectation à la gestion du service puisse être vérifiées à tout moment.

## **CHAPITRE II - OBLIGATIONS RELATIVES AUX BIENS**

#### **Article 41 - Entretien et maintenance.**

L'Entreprise est en charge et responsable de la réalisation des travaux d'entretien et de maintenance du patrimoine affecté à la mise en œuvre du service public de transport.

Les travaux d'entretien et de maintenance comprennent toutes les opérations normales permettant d'assurer le maintien en état des biens, jusqu'au moment où leur vétusté ou une défaillance rend nécessaire des travaux de remplacement ou de renouvellement.

L'Entreprise planifie et exécute les prestations de maintenance et d'entretien de façon à obtenir pour chaque équipement une longévité au moins égale à la durée de vie moyenne indiquée par son constructeur et à conserver les performances initiales dudit équipement. La maintenance des matériels roulants et des équipements mécaniques fait l'objet d'un plan de maintenance.

L'Entreprise met en œuvre dans ce but une gestion préventive permettant de déceler, à l'aide des mesures appropriées à chaque équipement, les usures excessives et autres dégradations avant qu'elles ne provoquent sa défaillance.

S'agissant du matériel roulant, l'Entreprise doit notamment se conformer strictement :

- Aux recommandations du constructeur en matière d'entretien périodique des divers organes du véhicule. Il se procure à cet effet toute la documentation technique nécessaire ;
- Aux injonctions de mis en ordre émanant du Service des Mines et consécutives aux visites réglementaires de sécurité.

L'Entreprise effectue le rajeunissement apparent (éclairage, peinture, sièges...) des véhicules de manière à ce qu'ils conservent un aspect attrayant et valorisant de l'image de marque du réseau.

L'Entreprise est tenue d'entretenir les véhicules et matériels d'équipement d'intérieur des véhicules. Il doit laver la carrosserie des véhicules régulièrement (sauf en période de gel), tenir les intérieurs toujours propres, effectuer tous les graissages, vidanges, réglages, changements de pièces demandés par le constructeur.

Un état du stock des pièces détachées est être tenu à jour.

L'Entreprise vérifie le bon fonctionnement des équipements d'accessibilité des véhicules et notamment des palettes embarquées de façon à prendre en charge tout PMR se présentant à

l'embarquement. Tout défaut de fonctionnement doit être répertorié dans un carnet tenu à bord des véhicules qui précise le motif d'indisponibilité et la date du constat.

L'Entreprise doit, en outre, effectuer toutes les réparations quelles qu'elles soient, dues à des pannes ou des accidents. L'Entreprise tient à jour un cahier d'entretien par véhicule.

Un effort particulier est demandé à l'Entreprise pour limiter le plus possible les nuisances de bruit et de pollution pouvant être occasionnées par les véhicules du réseau. L'Entreprise est tenue de procéder fréquemment à toute vérification (notamment analyses de l'échappement des moteurs, réglages ou améliorations de nature à déceler et réduire ces nuisances).

#### **Article 42 - Renouvellement et rénovation.**

L'Entreprise est en charge et responsable des opérations de renouvellement du patrimoine affecté à la mise en œuvre du service public de transport, hors les biens mis à la disposition par le STIF. Les travaux de renouvellement et de rénovation comprennent toutes les opérations qui consistent à réhabiliter ou à remplacer par un bien neuf, les biens devenus impropres à l'usage pour lequel ils ont été conçus (coût de maintenance élevé, présomption de panne, disponibilité insuffisante, matériel obsolète...).

Par renouvellement, il est entendu le remplacement d'un bien par un autre pouvant être différent de celui abandonné, mais de même destination et potentiel de performance au moins équivalent.

Par rénovation, il est entendu la réhabilitation d'un bien de façon à restaurer ses performances et à prolonger sa durée de vie.

Ces opérations de remplacement ou de réhabilitation sont réalisées de façon à garantir les niveaux de performance des biens, notamment leur âge conformément à l'Article 43-2 - et leur durée d'utilisation, compte tenu de l'évolution technique et technologique.

Les opérations de renouvellement et de rénovation font l'objet d'un programme pluriannuel d'investissement joint en Annexe D.2 du présent contrat.

L'Entreprise présente tous les deux ans sa politique de maintenance, de rénovation et de renouvellement de ses matériels roulants, et tous les 4 ans sa politique de maintien en état du patrimoine par grandes familles d'équipements.

#### **Article 43 - Matériel roulant.**

##### Article 43-1 - Parc de matériel roulant.

L'âge des véhicules est calculé au 1<sup>er</sup> janvier de chaque année et le mode de calcul de l'âge moyen des véhicules est intégré à l'Annexe D.1 du présent contrat.

L'Entreprise transmet annuellement au STIF un état détaillé et exhaustif de la situation au 1<sup>er</sup> janvier de son parc utilisé sur les lignes régulières objet du présent contrat, y compris les services scolaires des lignes régulières, réserve incluse, appelé Annexe D.1 « Etat du parc ».

L'Annexe D.1 définit en particulier les caractéristiques de chaque véhicule : marque, type, sa date de mise en service, les équipements embarqués, l'accessibilité PMR, sa norme environnementale, le nombre de km effectués par le véhicule, la ou les lignes régulières où le véhicule est affecté.

L'Annexe D.1 fournit les éléments financiers sur le mode de détention (acquisition, location, crédit bail), le prix d'acquisition, les contributions perçues, l'amortissement comptable, les frais financiers.

L'Annexe D.1 fait l'objet d'un envoi annuel au plus tard le 31 janvier de chaque année.



Compte tenu de son plan d'investissement, l'entreprise s'indique dans un plan (Annexe F.5), ligne par ligne, la date prévisionnelle à laquelle la ligne est entièrement exploitée avec des véhicules accessibles.

En cas de non respect de ce plan d'affectation, l'entreprise encourt une pénalité de 1000 € HT par véhicule et par mois calendaire de non affectation.

#### Article 43-2 - Plan d'investissement du parc

Le parc de véhicules fait l'objet d'un plan d'investissement pour toute la période du contrat, conformément à l'Annexe D.2. L'âge moyen du parc est établi de façon à être inférieur ou égal à 7 ans réels, aucun véhicule ne dépassant l'âge de 15 ans réels hors réserve et 18 ans réels pour les véhicules de réserve.

L'Annexe D.2 définit le parc utilisé pour l'exploitation de ce réseau et son évolution pour la durée du contrat. Le coût de l'évolution du parc est pris en compte dans la maquette de charges négociées entre le STIF et l'Entreprise.

L'Annexe D.2 fait l'objet d'un envoi annuel au plus tard le 31 janvier de chaque année.

A la demande du STIF, l'Entreprise tient à disposition du STIF tout document relatif à ces informations lui permettant d'effectuer des contrôles. De plus, le STIF a accès à toutes les pièces justificatives permettant de vérifier le bien-fondé et le respect de ce plan d'investissement.

#### Article 43-3 - Pénalité pour non respect du plan d'investissement

Dans le cas du non-renouvellement des véhicules tel que prévu au plan d'investissement de l'Annexe D.2, le montant des amortissements et des frais financiers correspondant est déduit de la contribution C2, telle que définie à l'Article 53-3 -. Les charges calculées (marge et aléa) sont également ajustées en conséquence.

NB : l'âge moyen s'apprécie par référence à l'Annexe D.5

En cas de

- Dépassement, imputable à la seule Entreprise, de l'âge moyen de 7 ans réels au 1er janvier (avec une tolérance de 1%) ; l'Entreprise s'expose à une « Pénalité âge moyen » = (Nombre de mois de dépassement) X 10 000 €
- dépassement imputable à la seule Entreprise, de l'âge réel de 15 ans pour les véhicules en circulation sur les lignes régulières du contrat et ne faisant pas partie de la réserve ; l'Entreprise s'expose à une Pénalité « âge réel maximum » = (Nombre de mois de dépassement) X nombre de véhicule x 5000 €
- non fourniture de l'ensemble des informations relatives à l'Annexe D.1, à l'Annexe D.2 ou à l'Annexe D.5 , l'Entreprise s'expose à une Pénalité « production de documents » dont le montant est fixé à l'Article 75 -

Cette pénalité n'exonère pas l'Entreprise de l'obligation de fournir les documents concernés.

#### Article 43-4 - Prestations pour le compte de tiers

L'Entreprise s'engage à n'utiliser l'ensemble des biens listés en Annexe D.3 que pour le service de référence.

Toutefois, par dérogation à l'alinéa précédent et dans le but d'optimiser et valoriser l'ensemble des moyens dont elle dispose pour réaliser le service de référence, l'Entreprise peut assurer des prestations pour le compte de tiers dans les conditions et limites fixées ci-après.

- ces prestations ne peuvent être assurées que d'une façon accessoire à l'activité principale de service public, à laquelle elles ne peuvent en aucun cas nuire ; l'activité principale de service public étant, en toutes circonstances, prioritaire sur les prestations accessoires,
- les kilomètres (commerciaux, HLP et techniques) réalisés au titre des prestations accessoires ne peuvent représenter plus de XX% de l'offre de référence (taux précisé à l'Annexe F.4),
- ces prestations ne peuvent pas être réalisées en dehors de l'Île-de-France sauf autorisation écrite du STIF et services spéciaux scolaires
- ces prestations doivent faire l'objet d'un contrat écrit entre l'Entreprise et le tiers pour le compte duquel elles sont réalisées ;
- le STIF est exonéré de toutes responsabilités notamment en cas de dommages causés par l'Entreprise à son cocontractant ou à des tiers.-

Le compte d'exploitation annexé au présent contrat fixe un taux d'abattement applicable aux coûts d'amortissement des véhicules affectés au réseau. Ce taux est défini, d'une part, compte tenu des limites fixées aux prestations accessoires précisées ci-dessus et, d'autre part, d'un niveau prévisionnel de prestations accessoires cohérent avec la disponibilité du parc de véhicules.

L'Entreprise ne peut prétendre obtenir du STIF le versement pour quelque cause et sous quelque forme que ce soit, d'une contrepartie financière à raison de prestations effectuées par elle pour le compte de tiers.

L'Entreprise joint au rapport annuel visé à l'Article 69-3 - un état récapitulatif de l'ensemble des prestations qu'elle a réalisé pour le compte de tiers au titre du dernier exercice clos.

Ce document précise notamment :

- le bénéficiaire de la prestation et le type de prestation - leur volume total (en km) et le pourcentage que constituent ces services par rapport au service de référence.
- le montant global (en € HT) de ces prestations.

Le STIF pourra procéder ou faire procéder à un audit de tout document de l'Entreprise relatif aux prestations pour compte de tiers effectuées par l'Entreprise, et notamment à un audit de sa comptabilité. A cet égard, l'Entreprise s'engage à mettre à la disposition du STIF tout document requis par ce dernier.

### **CHAPITRE III - PROGRAMMATION ET SUIVI DES INVESTISSEMENTS REALISES PAR L'ENTREPRISE**

Les investissements concernés par le présent chapitre recouvrent les opérations de renouvellement et de rénovation des biens nécessaires à la réalisation du service de référence, ainsi que les opérations de nouvelles acquisitions.

#### **Article 44 - Principes généraux**

L'Entreprise s'engage à la réalisation du programme prévisionnel d'investissement figurant en Annexe D.2 du présent contrat.

Le STIF finance ce programme :

- par la prise en charge d'une fraction du coût des investissements et des frais financiers correspondant,
- et/ou par le versement de subventions.

Le régime de financement peut-être modulé par le STIF au cours du contrat et être décliné par type de bien. La modification du régime de financement entraîne l'ajustement, à la hausse ou à la baisse, les frais financiers. Le régime de financement pour l'année N est déterminé au mois d'octobre n-1 ou, au plus tard, lors du vote du budget de l'année N.

Le STIF s'assure de la cohérence du programme prévisionnel d'investissement de l'Entreprise avec sa politique des transports, et plus particulièrement les schémas directeurs qu'il pilote (Schéma directeur de l'Information Voyageurs, de l'Accessibilité, des Gares Routières, Plan de Déplacements Urbains...). Ainsi, pour chacune des opérations figurant au programme prévisionnel d'investissement, et avant toute acquisition ou travaux, l'Entreprise communique, dans les conditions précisées à l'article 46a, un dossier technique et financier au STIF pour instruction.

#### **Article 45 - Programmation des investissements**

Les parties conviennent que les investissements relatifs à l'information voyageur et aux systèmes d'aide à l'exploitation et prévus au plan d'investissement contracté sont purement indicatifs (normes en mutation, phase de définition des besoins non achevée).

##### Article 45-1 - Présentation

Le programme d'investissement est présenté sous la forme d'un tableau comprenant notamment :

- La dénomination de l'opération de rénovation ou de renouvellement regroupé par famille (Matériel roulant, Equipements véhicules, Equipements points d'arrêts, Installations fixes...) ;
- Les nouvelles acquisitions regroupées par famille ;
- L'année prévisionnelle de la réalisation de l'acquisition ;
- Les principaux éléments de dimensionnement (nombres de véhicules, types d'équipements, etc) et de choix technique ;
- Le coût prévisionnel de l'opération (pour les véhicules, reprendre le coût négocié en amont de la signature du contrat).

##### Article 45-2 - Ajustement de la programmation

Cette programmation peut faire l'objet, chaque année, d'ajustements par le STIF après instruction des dossiers techniques communiqués par l'Entreprise notamment pour tenir compte des besoins du service. L'entreprise présente les conséquences de cet ajustement sur les coûts d'investissement, la sécurité de l'usager et des tiers le cas échéant, les coûts d'exploitation, les objectifs de qualité de service et les recettes prévisionnelles.

#### **Article 46 - Réalisation du programme d'investissements - Conditions de réalisation du PI**

##### Article 46-1 - Principes généraux

L'acquisition des matériels prévus au plan d'investissement ou la réalisation de travaux ne peuvent être engagés qu'après et sur la base de l'accord écrit du STIF.

L'instruction réalisée par le STIF permet, sur la base du dossier remis par l'Entreprise et d'échanges complémentaires, de valider l'opportunité de la réalisation de l'investissement, notamment sur les aspects suivants :

- cohérence avec les politiques et la programmation globale du STIF,
- pertinence des solutions techniques proposées et des caractéristiques des équipements envisagés,
- dimensionnement de l'investissement au regard de la capacité à faire de l'entreprise, des besoins spécifiques du réseau et de la stratégie d'équipement des autres réseaux connexes,
- chiffrage des coûts d'investissement et de fonctionnement,

Le versement de la subvention (ou de la fraction de C2 le cas échéant) s'effectuera en totalité au vu de copies de factures d'achat fournies par l'Entreprise ; en outre, s'agissant des véhicules une copie des cartes grises, de la fiche technique constructeur attestant du respect du niveau d'équipement convenu entre les parties et des attestations d'aménagement devront être produites.

Un éventuel écart entre le prix stipulé dans le plan d'investissement convenu entre les parties et la facture ne sera pas pris en considération pour le paiement ; conformément au principe de prise en charge du risque industriel par l'entreprise, le plan d'investissement prévaut.

#### Article 46-2 - Véhicules

L'Entreprise transmet au STIF, pour instruction, les dossiers techniques et financiers relatifs à chacune des opérations prévues en année N, en respectant les calendriers suivants :

- avant le 31 mars de l'année N-1. Le STIF communique sa réponse (motivée en cas d'écart avec le plan d'investissement initial) avant le 30 juin de l'année N moins 1.
- avant le 30 juin de l'année N-1, Le STIF communique sa réponse (motivée en cas d'écart avec le plan d'investissement initial) avant le 30 novembre de l'année N moins 1.

Le STIF communique sa réponse (motivée en cas d'écart avec le plan d'investissement initial) avant le 30 novembre de l'année N moins 1. En l'absence d'écart avec le plan d'investissement initial, le défaut de réponse du STIF dans le délai imparti vaut acceptation. En cas d'écart avec le plan d'investissement initial, le défaut de réponse du STIF dans le délai imparti vaut rejet de la demande.

Chaque dossier technique et financier relatif aux véhicules prend la forme du document figurant à l'Annexe D.4. Aucun véhicule ne peut être financé si ce document n'est pas complet.

#### Article 46-3 - Autres équipements que le matériel roulant

L'Entreprise transmet au STIF, pour instruction, les dossiers techniques et financiers relatifs à chacune des opérations qu'elle souhaite réaliser, dans un délai minimal de 9 mois avant la date de début des travaux.

### **Article 47 - Réalisation du programme d'investissements – suivi de la réalisation**

L'Entreprise rend compte annuellement au STIF, dans le cadre du comité de suivi et du rapport annuel, de la réalisation du programme d'investissement.

L'Entreprise tient à jour annuellement un tableau suivi du programme d'investissement présentant :

- Les dépenses d'investissement réalisées par famille/opération ;
- Les coûts prévisionnels du programme d'investissement par famille/opération.

L'Entreprise adjoint à ce tableau un commentaire permettant d'expliquer les décalages entre les dépenses réalisées et les coûts prévisionnels.

L'Entreprise doit avoir réalisé au minimum 80% en rythme annuel et 90% en rythme triennal du programme d'investissements annexé au contrat. Dans le cas où l'Entreprise n'aurait pas atteint ces objectifs, elle s'engage à reverser la différence entre le montant des dépenses (dotation aux amortissements et frais financiers associés) réalisées et le montant des dépenses (dotation aux amortissements et frais financiers associés) prévues au programme d'investissement.

### **Article 48 - Information en cas de modification du programme d'investissement**

Dans le cas où une modification susceptible d'entraîner un risque sur le maintien en l'état de fonctionnement du système de transport est envisagée, l'Entreprise informe le STIF et lui présente les conséquences éventuelles de la modification envisagée.

Afin de permettre au STIF de veiller au respect des objectifs poursuivis, les parties conviennent de soumettre au comité de suivi les modifications significatives du programme d'investissements susceptibles d'avoir un impact sur le confort, la régularité ou la qualité de service offert aux voyageurs.

A cette fin, l'Entreprise transmet au STIF les informations et documents requis pour la bonne compréhension de ces modifications :

- Les raisons financières, techniques, réglementaires ou autres qui justifient la modification envisagée ;
- L'impact financier de la modification et les mesures à prendre, le cas échéant, pour financer le surcoût ou réaffecter les fonds ;
- L'évaluation de l'impact sur la qualité de service ;
- Les conséquences de la modification envisagée ;
- Les mesures envisagées, le cas échéant, pour résorber le retard consécutif à la modification dans la réalisation du programme d'investissements.

Le STIF se réserve le droit de solliciter la communication de documents ou d'informations supplémentaires, et de faire procéder à tout audit, notamment sur l'impact financier de la modification. L'Entreprise s'engage à transmettre ces documents ou informations dans un délai maximum de 20 jours ouvrés à compter de la demande.

En cas de modification demandée par le STIF, l'Entreprise établit une étude d'impact dans les meilleurs délais.

L'Entreprise prend en compte l'avis rendu par le comité de suivi et prend toutes les mesures utiles et requises pour s'y conformer.

## TITRE VII - REGIME FINANCIER

Le STIF introduit un objectif général de transparence des coûts et de meilleure efficacité économique de la prestation transport. Dans cette perspective, le contrat constitue à la fois un outil de maîtrise de la dépense publique, et d'incitation, par des mécanismes d'intéressement, à la réalisation des engagements et à la performance de l'Entreprise.

La préoccupation de maîtrise financière est au cœur de la relation contractuelle entre le STIF et l'Entreprise. Dans l'esprit des conventions de Délégations de Service Public conclues par d'autres Autorités Organisatrices comparables et dans la perspective de l'entrée en vigueur du Règlement Européen portant Obligations de Service Public, les objectifs du régime financier présenté ci-après sont respectivement :

La clarté du mécanisme de rémunération :

- individualisation des versements du STIF par nature de charges (fonctionnement / investissement) ;
- séparation de ce qui relève de la couverture de charges par rapport à ce qui constitue un intéressement.

Sa lisibilité :

- prévisibilité des dépenses du STIF : le STIF verse un forfait indépendant du niveau réel des charges et des recettes voyageurs ;

## CHAPITRE I - LA REMUNERATION

Tous les montants du contrat et de ses avenants sont exprimés en euros HT.

### **Article 49 - Principes généraux relatifs à la rémunération.**

L'Entreprise assure l'exploitation du service de référence défini au Titre II aux conditions financières définies dans le présent Titre.

Le service contractualisé entre le STIF et l'Entreprise donne lieu à l'établissement d'un **compte financier du service**, traduisant l'équilibre économique du contrat. Il comprend l'ensemble des produits et charges supportés par l'Entreprise et fait apparaître une juste rémunération pour marge et aléas, contrepartie des risques assumés par l'Entreprise.

Le compte financier prévisionnel figure en Annexe E.1 au contrat, accompagné de ses hypothèses d'élaboration.

Le compte financier est établi selon les principes de permanence des méthodes comptables et d'auditabilité décrits au TITRE VIII -.

L'entreprise perçoit les recettes de trafic collectées, les contributions liées aux recettes reconstituées et reçoit une contribution financière du STIF, au titre de l'exécution des obligations de service public qui lui sont imposées, laissant la possibilité de réaliser un bénéfice raisonnable.

Les ressources de l'Entreprise sont les suivantes :

- **les recettes de trafic collectées et les contributions liées aux recettes reconstituées**, telles que modulées du partage de risque entre le STIF et l'Entreprise selon les dispositions de l'Article 50 - ;
- **Les recettes liées aux activités annexes** et toute autre ressource perçue par l'Entreprise
- **les contributions versées par le STIF :**
  - une contribution C1 liée aux charges d'exploitation destinées à couvrir les obligations de service public liées au présent contrat (la taxe professionnelle et la taxe foncière font l'objet chaque année d'un remboursement à l'Euro/l'Euro) ; la contribution C1 est détaillée à l'Article 53-2 - ;
  - d'une contribution C2 au financement des investissements, décrite à l'Article 53-3 -.
- les autres concours publics dont l'Entreprise est susceptible de bénéficier pour la réalisation du service de référence et qui participent à l'équilibre du contrat.

Outre sa rémunération, l'Entreprise est soumise à des intéressements, des bonifications ou des pénalités liés à sa performance dans l'exécution du service de référence, constitués des composantes suivantes :

- un intéressement à la vente, décrit à l'Article 57 -
- un intéressement à la qualité du service produit, décrit dans l'Article 64 -;

- des pénalités sur l'exécution du contrat définies à l'Article 28 -, notamment en cas de non-réalisation de l'offre kilométrique du service de référence.

## Article 50 - Les recettes de trafic.

Article 50-1 - Modalités de détermination des recettes de trafic.

Les recettes de trafic sont déterminées par ligne à partir, d'une part, des tarifs et des prix annuels définis pour les forfaits mentionnés au point b/ ci-dessous, et d'autre part, du trafic voyageurs mesuré par les validations et par les comptages.

Les règles de calcul des recettes de trafic sont les suivantes :

### 1. Recettes de trafic collectées

- Pour les tickets en carnet, plein tarif et demi-tarif, et les tickets d'accès à bord :

$$RT1 = (P(t+ ; DT) \times NV(t+ ; DT)) + (P(t+ ; PT) \times NV(t+ ; PT)) + (P_{t+u} \times NV_{t+u}) + (P_{tab} \times NV_{tab})$$

- Pour les abonnements avec des tiers payants (carte scolaire, carte Rubis) et les autres recettes tarifaires collectées (Mobilis, ticket Jeune week-end, Paris Visite) :

$$RT2 = \text{Participation voyageurs} + \text{Recettes tiers}$$

### 2. Contributions liées aux recettes de trafic reconstituées

- Pour les forfaits Intégrale, forfaits Navigo semaine ou mois, Imagine'R, Forfaits Solidarité Transport et Gratuité Transport ainsi que pour le forfait carte de circulation police :

$$CRR = [ P_v + P_s \times S_m ] \times NV_{FOR}$$

Les contributions liées aux recettes reconstituées font l'objet d'un reversement par le STIF tel que prévu à l'Article 53 - et suivants.

Avec :

- $P_{(t+ ; PT)}$  : prix ticket t+ carnet plein-tarif ;  $P_{(t+ ; DT)}$  : prix du ticket t+ carnet demi-tarif ;  $P_{tab}$  : prix du ticket d'accès à bord ;  $P_{t+u}$  : prix du ticket t+ à l'unité
- $P_v$  et  $P_s$  : prix voyageur et section révisés annuellement par décision du STIF. Les valeurs de  $P_v$  et  $P_s$  TTC pour l'année 2008 sont respectivement égales à 0,0718 € 0,1662 €. Chaque année,  $P_v$  et  $P_s$  seront actualisés de la hausse (ou des hausses) de l'année précédente des forfaits considérés tel que détaillé à l'Annexe E3.
- $NV$  : nombre annuel de tickets d'accès à bord ; nombre annuel de premières validations de tickets t+ (unité ou carnet) ; nombre annuel de voyageurs pour les forfaits conformément à l'Annexe E2.
- $S_m$  : sectionnement moyen de la ligne, fixé pour toute la durée du contrat selon la dernière enquête origine-destination réalisée dans le cadre des comptages,
- la recette de trafic d'une carte scolaire correspond au prix public (35% de son prix de référence tel que défini à l'Annexe C.5)

Article 50-2 - Modifications des règles de calcul des recettes de trafic.

Les modifications des règles de calcul des contributions liées aux recettes reconstituées en cours de contrat feront l'objet d'un avenant pour traiter leurs répercussions sur les objectifs de recettes de trafic et sur la contribution forfaitaire C11 définie à l'Article 53-2 -.

Deux évolutions des règles de calcul sont programmées, à défaut d'être appliquées au début du présent contrat, au vu des contraintes méthodologiques et techniques qu'elles imposent.

### 1. Pour les contributions liées aux recettes reconstituées



Il s'agit à court terme, d'avoir un calcul distinguant trois types de forfaits ayant chacun des prix Pv et Ps différents qui permettent de reconstruire plus finement une recette par voyageur.

Les traitements des comptages ne permettant pas de faire cette distinction à la signature du présent contrat, des développements de nouveaux logiciels sont effectués par le STIF d'ici 2010 afin de pouvoir déduire la répartition du trafic escomptée en fonction des extractions des validations réalisées par l'Entreprise.

A partir de 2010, le calcul selon des prix moyens communs à tous les forfaits est remplacé par un calcul distinct pour chacun des trois types de forfaits suivants : Intégrale, Forfaits Navigo semaine ou mois et carte de circulation police ; Imagine' R (Scolaire et Etudiant) ; Forfait Solidarité Transport (le trafic du Forfait Gratuité Transport n'entrera pas dans le calcul de ces recettes).

Les prix par type de forfait sont détaillés dans le tableau suivant :

Forfaits :	Intégrale, Forfaits Navigo semaine ou mois et carte de circulation police		Imagine'R (Scolaire et Etudiant)		Forfait Solidarité Transport	
	Pv	Ps	Pv	Ps	Pv	Ps
<b>Prix 2008 en Euros TTC 2008</b>	0,0858	0,1986	0,0588	0,1361	0,0208	0,0481

## 2. A compter du 1er janvier 2011

Les contributions liées aux recettes reconstituées seront fondées sur la fréquentation mesurée par les données de validation remontées au système d'information du STIF (SIDV) telles qu'elles sont décrites à l'Article 22 -

La nouvelle méthode de détermination du trafic maintiendra le niveau de l'intéressement aux recettes de trafic de l'Entreprise, et un avenant viendra concrétiser les évolutions liées à l'application de cette méthode.

Sauf incapacité du STIF à mettre en œuvre une solution viable, la non signature de l'avenant par l'entreprise sera définie en liaison avec les entreprises ou leur mandataire ; elle entraînera, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011, une majoration de l'objectif de recettes de 2% par semestre sur une durée de 2 ans. Cette augmentation entraîne mécaniquement un ajustement de la participation du STIF et, le cas échéant, des collectivités signataires de la convention tripartite.

### Article 50-3 - Calcul de l'objectif de recettes de trafic

Pour chaque année du contrat, un objectif de recettes de trafic est fixé selon les règles détaillées à l'Article 50-1 -. Cet objectif, exprimé aux tarifs et prix de l'année 2008, est repris dans le tableau reproduit à l'Annexe F.4.

Les objectifs de recettes de trafic sont calculés à partir du trafic mesuré pris en compte dans les factures de 2008 détaillé par ligne et par titre, valorisé aux tarifs et prix de 2008 en appliquant un effet volume pour chaque année. Les prévisions de recettes 2008, ayant permis de proposer ces objectifs de recettes sont détaillés à l'Annexe E.3.

Le montant de l'objectif de recettes de trafic annuel est revu :

- En le complétant des montants résultant des dispositions des Article 50-2 -, Article 50-4 -, Article 60 -Article 61 -Article 62 -et et Article 63-1 - ;

- En cas de transfert de trafic entre réseaux de contrats différents suite à une décision de modification de l'offre du STIF, à la hausse ou à la baisse.

Article 50-4 - *Prise en compte des effets des décisions tarifaires du STIF.*

### **1. Compensation de l'écart entre l'indexation liée à l'évolution des charges et les hausses tarifaires**

Le taux d'évolution tarifaire de l'année n par rapport aux tarifs et prix de l'année 2008 est obtenu en faisant le rapport entre les recettes de trafic de l'année n valorisées au tarifs et prix de l'année n de chaque titre de transport et les recettes de trafic de l'année n valorisées aux tarifs et prix de l'année 2008.

La différence entre l'objectif de recettes de trafic pour l'année n revalorisé par le taux d'évolution tarifaire de l'année n ainsi calculé et ce même objectif actualisé par la formule d'indexation de la contribution C11 fait l'objet d'un reversement par l'Entreprise lorsque cette différence est positive et d'une compensation par le STIF si elle est négative.

### **2. Prise en compte des modifications tarifaires (modifications, création ou suppression de titres)**

En cas de modification tarifaire décidée par le STIF, qu'il s'agisse d'une modification de la tarification d'un titre existant (en dehors de la revalorisation annuelle des tarifs dont les impacts sont compensés conformément à l'Article 50-4 -1/) de la création ou de la suppression d'un titre, le STIF et l'Entreprise évaluent les impacts de cette modification tarifaire sur l'ensemble des recettes de trafic. Ce calcul est établi sur plusieurs années pour tenir compte des évolutions de tendance des titres existants et de la montée en charges des mesures nouvelles.

Dans ce cadre :

- l'objectif de recettes de trafic est ajusté, à la hausse ou à la baisse, en fonction de la variation des recettes de trafic évaluée pour la modification tarifaire envisagée,
- le STIF soit verse une compensation à l'Entreprise, égale à la perte de recettes de trafic générée par la modification, soit, si la modification a pour effet d'augmenter les recettes de trafic, réduit ses contributions à proportion de la hausse de recettes ainsi générée ;
- un avenant formalise les conséquences de ces modifications tarifaires.

Article 50-5 - *Transferts entre titres scolaires*

L'année intermédiaire entre deux comptages, lorsque le montant de la variation des recettes des cartes scolaires par rapport à l'année précédente est supérieur en valeur absolue à 2% du montant des recettes de trafic pour l'ensemble des lignes concernées :

- soit le STIF versera une compensation à l'Entreprise égale à la moitié du montant de la baisse des recettes carte scolaire,
- soit le STIF réduira ses contributions de l'année à proportion de la moitié de la hausse des recettes carte scolaire.

Article 50-6 - *Intéressement aux recettes de trafic*

Un intéressement aux recettes de trafic, fondé sur la variation des recettes de trafic par rapport aux montants objectifs définis à l'Article 50-3 -, est mis en place.

L'écart (positif ou positif et négatif selon les stipulations de l'Annexe F.4) entre les recettes de trafic réalisées, fondées sur le trafic mesuré, et l'objectif de recettes de trafic, valorisé aux prix moyens de l'année, est partagé, à parts égales, entre le STIF et l'Entreprise.

Les recettes de trafic réalisées tiennent compte de l'effet des grèves, conformément à l'Article 50-7 -.

#### *Article 50-7 - Prise en compte de l'effet de la grève sur les recettes de trafic*

Conformément aux dispositions de l'Article 29 -, en cas de perturbations significatives résultant d'un préavis de grève pour un jour donné, lorsque le service prévisible est inférieur ou égal à 75 % du service contractuel de référence, l'impact sur les recettes de trafic des titres journaliers est neutralisé pour le STIF lorsque, au moment de l'établissement de la facture annuelle, l'objectif des recettes de trafic de l'Entreprise n'est pas atteint pour l'année de la grève considérée.

Dans ce cas, la neutralisation de l'effet de la grève sur le trafic mesuré consiste à rétablir le niveau de recettes de trafic de l'Entreprise pour les titres journaliers au niveau d'un jour moyen, par déclaration par l'Entreprise d'une recette de trafic reconstituée des titres journaliers non validés le jour de grève, de telle sorte que :

- recette de trafic d'un jour moyen pour les titres journaliers = recette de trafic réelle du jour de grève + recette de trafic reconstituée des titres journaliers non validés le jour de grève.

Le mécanisme de partage annuel des risques est appliqué au total des recettes de trafic, qui comprend les recettes de trafic reconstituées par l'Entreprise à partir d'un jour moyen pour l'ensemble des jours de grèves visés à l'Article 29 -.

Le montant de recettes de trafic d'un jour moyen pour les titres journaliers est établi à partir des éléments de calcul de l'objectif de recettes de trafic et s'élève aux montants prévus à l'Annexe F.4 :

Ces montants, définis aux tarifs 2008, sont actualisés annuellement selon l'augmentation tarifaire moyenne décidée par le STIF.

Si la durée de la grève est supérieure à cinq jours consécutifs, le STIF et l'Entreprise procèdent à une réévaluation de l'estimation correspondante pour tenir compte, le cas échéant, des pertes de recettes de trafic des abonnements.

#### **Article 51 - Les recettes annexes.**

Les recettes annexes sont forfaitaires et constituées notamment des recettes liées à la concession des espaces publicitaires, des indemnités forfaitaires versées par les voyageurs en situation de fraude et, plus généralement, de toute autre recette perçue par l'Entreprise.

#### **Article 52 - Participations financières des collectivités**

Le service de référence tel que défini en Annexe A.3 intègre les contributions financières versées par le STIF ainsi que des participations financières d'une ou de plusieurs collectivités. de collectivités.

Le STIF et l'Entreprise font leurs affaires de mettre en place une convention de partenariat avec la ou les Collectivité(s) concernées afin de garantir ces participations et ainsi maintenir le niveau du service de référence.

Les modalités, notamment financières de cette convention de partenariat sont négociées avec les Collectivités.

Dans l'hypothèse où la participation financière évoquée ci-dessus n'est pas accordée par la collectivité ou si cette dernière décide de se retirer avant le terme du présent contrat, , les parties conviennent, au plus tard dans les 6 mois suivants cette décision, de redéfinir les modalités de fonctionnement du service de référence, notamment une réduction de l'offre, afin de garantir l'équilibre du contrat depuis l'origine ou compte tenu des nouvelles conditions d'exploitation.

## **Article 53 - Les contributions du STIF**

### Article 53-1 - Principe général

Les contributions versées par le STIF à l'Entreprise au titre du présent contrat se décomposent en :

- une contribution « C1 » liée aux charges d'exploitation couvrant les obligations de service public décrites à l'Article 5-2 -. Cette contribution est constituée de trois composantes :
  - une contribution forfaitaire « C11 » couvrant les charges liées à l'exploitation ;
  - une contribution « C12 » couvrant les impôts et taxes payées à l'euro-l'euro selon le réseau ;
  - une contribution « C13 » couvrant l'écart entre les recettes de trafic prévisionnelles indexées selon les modalités prévues pour la contribution C11 et le montant des recettes de trafic prévisionnelles actualisé des décisions tarifaires du STIF ;
- Une contribution forfaitaire « C2 » pour le financement des investissements ;
- Les contributions liées aux recettes reconstituées décrites à l'Article 50 -.

Les contributions forfaitaires versées par le STIF sont actualisées et versées à l'Entreprise selon les modalités définies aux Article 66 - et Article 67 -. Elles ne varient pas en fonction du volume de trafic, sauf dans les cas décrits aux Articles Article 50-2 -, Article 50-4 -, Article 60 -, Article 61 -, Article 62 - et Article 63-1 -.

Toutefois, les contributions versées par le STIF à l'Entreprise peuvent être ajustées en cours d'exécution du contrat pour tenir compte des mesures nouvelles décidées en cours de contrat traitées par voie d'avenant (sur la tarification ou sur la consistance du service de référence).

### Article 53-2 - Contribution d'exploitation « C1 » relative aux obligations de service public

Elle contribue à couvrir l'ensemble des charges prévisionnelles d'exploitation encourues pour la mise en œuvre des obligations de service public contractuelles, figurant au compte d'exploitation prévisionnel.

#### **1. Le montant « C11 ».**

Le montant forfaitaire C11 est établi au moment de prise d'effet du présent contrat, pour chaque année de son exécution, pour l'offre de référence initiale décrite à l'Article 9 -.

Le terme C11 est indexé chaque année par application de la formule décrite à l'Article 67-1 -1, en prenant en compte l'évolution des indices arrêtés à fin septembre de l'année n.

Le montant forfaitaire de C11, exprimé en milliers d'euros H.T. 2008, s'établit avant indexation aux montants figurant à l'Annexe F.4

Le montant de cette contribution est revu en le complétant des montants résultant de l'application des dispositions des Article 50-2 -, Article 50-4 -, Article 60 -Article 61 -Article 62 -Article 63-1 -Article 63-1 -.

## **2. Le montant « C12 »**

Le montant de la contribution C12 correspond aux charges d'impôts et taxes, qui sont répercutées au STIF à « l'euro / l'euro »

Les impôts et taxes sont constitués de la taxe professionnelle, de la taxe foncière.

Pour déterminer la part de ces impôts et taxes imputables au présent contrat, les parties conviennent d'utiliser la clef de répartition suivante : nombre de véhicules CT2/nombre de véhicules total de l'entreprise.

Le montant de C12, exprimé en milliers d'euros HT courants, est repris à titre strictement indicatif dans le tableau figurant à l'Annexe F.4.

## **3. Le montant « C13 »**

Le montant de C13 est nul à la prise d'effet du présent contrat. Ses modalités de calcul sont décrites à l'Article 50-4 -.

*Article 53-3 - La contribution « C2 » au financement des investissements.*

Le STIF participe au financement des investissements prévus au Programme Pluriannuel d'Investissement défini à l'Article 44 - et à l'Annexe D.2, via la contribution C2, qui est composée de :

- La contribution C21, qui couvre l'effort d'investissement réalisé par l'Entreprise au titre du contrat
- La contribution C22, qui couvre les frais financiers supportés à raison des investissements réalisés.

Conformément à l'instruction fiscale 3 A 7-06 du 16 juin 2006, les composantes de la contribution C2 n'entrent pas dans le champ d'application de la TVA. La contribution C21, compte tenu de son caractère d'aide à l'investissement, n'entre pas dans le calcul du rapport d'assujettissement à la taxe sur les salaires.

Les frais financiers sont forfaitisés. Le montant initial est calculé sur la base du taux actuel réel de la dette appliqué à une assiette constituée, pour chaque exercice, de la différence entre la valeur nette comptable d'ouverture et de la moitié des dotations aux amortissements économiques de l'exercice, telles que définies en annexe (plan d'investissement ou maquette financière).

Le montant forfaitaire C2 est établi au moment de la notification du présent contrat, pour chaque année de son exécution, sur la base des charges prévisionnelles figurant en annexe (plan d'investissement ou maquette financière)

Le terme C2 est indexé chaque année par application de la formule décrite à l'Article 67-1 -, en prenant en compte l'évolution des indices arrêtés à fin septembre de l'année n.

Le montant forfaitaire de C2, exprimé en milliers d'euros H.T. 2008, s'établit avant indexation aux montants figurant dans le tableau de l'Annexe F.4.

## **CHAPITRE II - RECETTES DIRECTES**

### **Article 54 - Recettes directes au titre des forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers sur support Navigo**

L'Entreprise peut vendre des forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers sur support Navigo.

Le produit de la vente sont réputées être les recettes directes de l'Entreprise en l'absence de répartition entre entreprises de transport.

Les recettes directes sont déduites du montant des contributions liées aux recettes de trafic reconstituées (CRR) décrites à l'Article 50-1 -.

Les recettes directes du mois m sont déclarées au STIF le 15 du mois m+1. Elles correspondent à la somme des titres vendus valorisés au tarif public au moment de leur validité. La déclaration distingue les ventes de forfaits mensuels valables le mois m et les ventes de forfaits valables le mois m+1. De même, les ventes des forfaits hebdomadaires sont déclarées pour chaque semaine de validité. Les forfaits d'une durée inférieure à 1 semaine sont déclarés par mois de vente.

La déclaration mensuelle est faite par l'Entreprise par l'intermédiaire de son mandataire pour le compte de l'Entreprise, sur la base des données communiquées par celle-ci.

Les ventes par type de titre et par couple de zones sont déclarées mensuellement par l'Entreprise par l'intermédiaire de son mandataire à la RATP et à la SNCF le 5 du mois m+1. Cette déclaration est faite en agrégeant l'ensemble des ventes des entreprises du mandataire. Les recettes directes perçues le mois m par l'Entreprise sont déduites sur les CRR facturées le mois m+2.

Pour le forfait journalier Mobilis, les recettes de trafic de ce titre sont collectées par les entreprises publiques qui en reversent une quote-part directement à l'Entreprise ou par l'intermédiaire de son mandataire, en fonction de l'usage de ce titre sur son réseau. Cette quote-part des recettes Mobilis est prise en compte dans les recettes de trafic collectées décrites à l'Article 50-1 -.

En cas de modification des conditions de vente du forfait journalier, ces dispositions seront réexaminées par les Parties.

### **Article 55 - Recettes directes au titre des forfaits Imagine'R**

Les recettes directes du titre Imagine'R sont attribuées à l'Entreprise en fonction de l'usage des cartes Imagine'R sur son réseau.

Les recettes directes sont déduites du montant des contributions liées aux recettes de trafic reconstituées (CRR) décrites à l'Article 50-1 -.

### **Article 56 - Recettes directes au titre du ticket t+**

L'Entreprise peut vendre des tickets t+. Le produit de la vente par l'Entreprise à travers son réseau de vente défini à l'Article 23-1 - du présent contrat constitue ses recettes de vente ticket t+.

Les recettes obtenues par l'Entreprise après répartition entre entreprises de transport des recettes des ventes de ticket t+ en carnet (plein tarif et demi-tarif) constituent ses recettes directes.

Les recettes directes de l'Entreprise sont calculées à partir du nombre de validations divisé par 0,98 pour tenir compte du stock mort sur le ticket t+.

## CHAPITRE III - INTERESSEMENT A LA VENTE

### **Article 57 - Financement du système de vente des dépositaires et intéressement à la vente des forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers**

Le dispositif décrit ci-dessous concerne le réseau de ventes décrit à l'Article 23-2 - du présent contrat. Ce réseau de ventes est composé de dépositaires et de points de vente gérés directement par des salariés de l'Entreprise.

Pour les ventes de forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers, il utilise un terminal de rechargement nécessitant la présence d'une personne physique.

Dans ce cas, la partie fixe des coûts de vente du réseau rattaché au serveur de l'Entreprise ou de son éventuel mandataire est prise en compte par le STIF au travers du financement de l'équipement de vente (FEV).

Le FEV, calculé par point de vente, est de 17% du chiffre d'affaires annuel des forfaits mensuels hebdomadaires et journaliers (FMHJ), plafonné à 10.000 euros HT par an et par appareil de vente actif, rattaché au serveur de vente collectif. En cas de durée de rattachement inférieure à un an d'un appareil de vente, le plafond est calculé, pour cet appareil, prorata temporis du nombre entier de mois de rattachement.

La partie proportionnelle des ventes est prise en compte par le STIF sous forme de l'intéressement proportionnel à la vente (IPV). L'IPV HT vaut 4,5% du chiffre d'affaires annuel des ventes de FMHJ HT. Elle couvre notamment la rémunération des dépositaires ainsi que la participation aux frais communautaires du GIE.

Le financement de la vente HT pour chacun des points de vente est donc :

Pour un chiffre d'affaires annuel des FMHJ inférieur ou égal à 10.000 euros :

$$FV = FEV + IPV = CA * 4,5\% + CA * 17\%$$

Pour un chiffre d'affaires annuel des FMHJ supérieur à 10.000 euros :

$$FV = CA * 4,5\% + 10\ 000 * 17\%$$

*Avec :*

*FV : Financement de la vente HT ;*

*CA : Chiffre d'affaires annuel des FMHJ HT.*

En cas de projet de création d'un nouveau canal de distribution conformément aux dispositions de l'Article 23-5 - paragraphe 2 du présent contrat, les Parties conviennent de se rapprocher pour en étudier préalablement l'impact sur l'économie du contrat, notamment en matière de coût global de vente et d'intéressement.

### **Article 58 - Intéressement à la vente de la carte Imagine'R**

L'intéressement est fixé à 6% de la quote-part de recettes directes du produit de la vente HT des cartes Imagine'R perçues par l'Entreprise.

### **Article 59 - Intéressement à la vente du Ticket t+**

L'Entreprise perçoit un intéressement à la vente calculé selon la formule suivante :

-

$$\ll \text{IPV HT} = 6\% (\text{NtDT} \times \text{PtDT} + \text{NtPT} \times \text{PtPT})$$

Avec :

- - *NtDT : nombre de ticket t+ vendus en carnet demi-tarif ;*
- - *PtDT : prix du ticket t+ HT vendu en carnet demi-tarif ;*
- - *NtPT : nombre de ticket t+ vendus en carnet plein-tarif ;*
- - *PtPT : prix du ticket t+ HT vendu en carnet plein-tarif »*



## CHAPITRE IV - LES ADAPTATIONS DE LA REMUNERATION LIEES A L'EXECUTION DU SERVICE DE REFERENCE

### Article 60 - Principe général.

Les modifications significatives du service de référence (complément ou suppression) décidées par le STIF au cours du contrat dans les conditions prévues à l'Article 11 - donnent lieu à un ajustement des contributions du STIF. Cet ajustement est fondé sur la variation marginale des coûts de production induits par la modification de l'offre de référence.

Le cas échéant, une évaluation forfaitaire de la variation de recettes de trafic attendue est établie conjointement par l'Entreprise et le STIF.

Un avenant prend en compte les conséquences sur les contributions du STIF et sur les objectifs de recettes de trafic de ces modifications significatives de l'offre de référence. L'avenant devra indiquer l'impact des modifications d'offre sur la maquette financière

### Article 61 - Ajustement des objectifs de recettes

Pour les modifications intervenues l'année n, l'évaluation forfaitaire des variations attendues de recettes de trafic telle que évaluée conjointement par le STIF et l'Entreprise vient modifier l'objectif de recettes de trafic à partir de l'année n+1.

### Article 62 - Ajustement des contributions.

Le calcul du montant de charges supplémentaires est effectué sur la base de la variation marginale des coûts de production nécessaire à la réalisation de l'offre modifiée l'année n, sur la base d'un devis dont le modèle type est fourni par le STIF à l'Entreprise..

Pour l'année n, le montant de la contribution C11 est ajusté des charges de l'offre nouvelle, selon la formule suivante :

$$C11n' = C11n + \text{ajustement de } C11n$$

A partir de l'année n+1, le montant de la contribution C11 est ajusté des charges de l'offre nouvelle, minorées ou majorées du montant prévisionnel des variations estimées de recettes de trafic liées à cette modification du service de référence, selon la formule suivante :

$$C11n+1' = C11n+1 + \text{ajustement de } C11n+1$$

Avec :

- *ajustement de C11n = montant des charges n liées à la modification d'offre.*
- *ajustement de C11n+1 = montant des charges n+1 liées à la modification d'offre +/- montant de recettes de trafic n+1 induites par l'offre modifiée.*

En outre, la contribution C2 peut être revue si la modification de l'offre a des impacts sur les charges liées aux investissements :

$$C2n' = C2n + \text{ajustement de } C2n$$

Les nouvelles contributions C11n' et C2n' ainsi déterminées se substituent alors contractuellement aux C11n0 et C2n0 pour la détermination, d'une part des acomptes définis à l' Article 66 - et d'autre part des contributions calculées dans le cadre de la facturation annuelle.

### **Article 63 - Mesures tarifaires**

Article 63-1 - : Création d'un titre ou modification significative d'un titre.

Pour toute décision du STIF de création de nouveaux titres ou de modification importante des conditions d'utilisation d'un titre existant, un avenant prendra en compte, en cas d'impact significatif, les conséquences de ces décisions, notamment sur les dépenses ou économies supplémentaires éventuelles.

Article 63-2 - Cas d'alerte à la pollution.

Les dispositions de la loi sur l'air du 30 décembre 1996 ainsi que de l'arrêté inter-préfectoral du 24 juin 1999 font obligation au Transporteur d'offrir la gratuité, au moins sur certaines communes, des transports collectifs.

En cas d'alerte à la pollution, le STIF a décidé que la gratuité est offerte aux clients occasionnels sur l'ensemble des services contractuels les jours couverts par les décisions prises par le Préfet de Région en application de la loi sur l'air. La perte de recettes de trafic correspondante est compensée par le STIF selon les bases précisées à l'Annexe F.4

Cette compensation fait partie intégrante des recettes de trafic définies à l'Article 50-1 -.

A ce titre, elle est prise en compte pour le calcul du partage des risques prévu à l'Article 50-3 -.

Ces montants, définis aux conditions tarifaires de l'année 2008, sont actualisés en fonction de l'augmentation tarifaire moyenne décidée par le STIF.

Les dépenses supplémentaires (renforcements des services et dépenses exceptionnelles de communication) font l'objet d'un devis proposé au STIF qui, après accord, en assure le remboursement. En l'absence de réponse dans un délai d'un mois, l'accord du STIF est réputé acquis.

Si la durée d'une alerte à la pollution devait être supérieure à cinq jours consécutifs, le STIF et l'Entreprise procèdent à une réévaluation de l'estimation correspondante pour tenir compte, le cas échéant, des pertes de recettes de trafic liées aux abonnements.

Article 63-3 - Autres mesures de gratuité partielle ou totale.

Pour les autres cas où une mesure de gratuité totale ou partielle doit être appliquée à l'ensemble des services, à la demande du STIF, les modalités de calcul sont les mêmes que celles en cas d'alerte à la pollution. En cas de mesures limitées à certaines lignes, l'Entreprise précise au STIF, pour accord et avant application de la mesure, les estimations de recettes correspondantes.

## CHAPITRE V - INCITATIONS FINANCIERES EN TERMES D'OFFRE REALISEE ET DE QUALITE DE SERVICE

### Article 64 - Incitation financière à la qualité de service.

Article 64-1 - Bonus/Malus relatifs aux indicateurs de qualité de service.

Les engagements souscrits contractuellement pour la qualité de service au chapitre 2 du Titre II trouvent leur contrepartie dans un système d'incitation du type « bonus/malus » décrit dans les Annexes B.1 et B.2.

Le résultat d'un indicateur, à l'exception de l'indicateur « taux de contrôle », est exprimé en % et correspond à un taux de conformité, calculé en rapportant le nombre d'observations conformes au service de référence, au nombre d'observations totales (cf. Annexe B.1 du présent contrat sur les méthodes de mesure des indicateurs de qualité de service).

Jusqu'au 31 décembre 2010, deux systèmes sont amenés à cohabiter :

- Soit l'entreprise souhaite rester dans le système du Contrat type 1 jusqu'à cette échéance afin de se préparer aux nouvelles exigences, auquel cas le système d'intéressement reste celui du Contrat type 1.
- Soit l'entreprise souhaite basculer dans le nouveau système d'intéressement dès la signature du contrat, auquel cas ce sont les principes ci-dessous qui s'appliquent. En outre, le montant du bonus-malus appliqué est plus important dans ce système que dans le système précédent.

En tout état de cause, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2011, toutes les entreprises auront basculé au présent système :

#### Description du système :

Le système repose, pour chaque indicateur sur la fixation de 3 valeurs de référence auxquelles sera comparé, à l'issue de chaque année du contrat, le résultat annuel de l'indicateur. Ces valeurs de référence sont définies comme suit :

- valeur « Objectif » si le résultat annuel de l'indicateur est égal à cette valeur, il ne donne lieu ni à bonus, ni à malus ;
- valeur « Supérieur » : si le résultat annuel de l'indicateur est supérieur ou égale à cette valeur, il donne lieu au bonus maximal ;
- valeur « Inférieur » : si le résultat annuel de l'indicateur est inférieur ou égal à cette valeur, il donne lieu au malus maximal.

Toute valeur du résultat annuel compris entre « Inférieur » et « Supérieur » donne lieu, selon le cas, à un malus ou à un bonus égal au rapport entre la valeur de l'indicateur et l'objectif d'une part et l'amplitude entre l'objectif et la borne inférieure ou supérieure multipliée par la valeur maximale du bonus-malus.

Principe général de calcul :

$$\text{Bonus} = \text{bonus maximum} * \frac{\text{Valeur} - \text{Objectif}}{\text{Valeur Sup} - \text{Objectif}}$$

$$\text{Malus} = \text{malus maximum} * \frac{\text{Valeur} - \text{Objectif}}{\text{Valeur Inf} - \text{Objectif}}$$

Si l'Entreprise n'est pas en mesure de présenter une mesure pour l'indicateur, elle encourt le malus maximal.

Les valeurs communes, définies pour chaque indicateur, restent les mêmes pour toute la durée du contrat. Pour certaines entreprises, en fonction des résultats au moment de la signature du contrat, des paliers sont définis les premières années pour certains indicateurs. Les valeurs « objectifs », « supérieur » et « inférieur » progressent alors chaque année pour atteindre rapidement les valeurs communes.

Rappel du système du contrat type 1 (valable jusqu'au 31 décembre 2010) :

Pour chaque indicateur, le calcul du bonus-malus repose sur les principes suivants :

1. Un « point objectif » de qualité de service est fixé contractuellement pour chaque indicateur ; il est identique pour toutes les entreprises concernées par le cahier des charges régional (Xobj) ;

Xobj est exprimé en pourcentage et est précisé pour chaque indicateur en annexe 7 du contrat type I ;

2. Le « point de référence » est mesuré puis fixé contractuellement pour 2007 (Xref<sub>0</sub>), pour chaque indicateur et pour chaque entreprise ; il est exprimé en pourcentage ; il est actualisé chaque année et dès 2008 (Xref<sub>n</sub>) par application d'un pas de progression annuel conformément à la formule suivante :

$$Xref_n = Xref_{n-1} + [10\% * (Xobj - Xref_0)]$$

$$\text{En 2008, } Xref_{n-1} = Xref_0 = Xref_{2007}$$

3. Un « Bonus maximal » est défini. Il correspond à l'atteinte du « point objectif » de qualité de service fixé pour cet indicateur. Il est appelé « Bmax » et la valeur du Bonus maximal (Bmax) est identique pour les 5 indicateurs.

Un Malus maximal (Mmax) est défini dont le montant est identique à celui de Bonus maximal.

4. Le bonus ou le malus se calcule comme suit pour chaque indicateur :

Si le résultat de l'indicateur est supérieur ou égal à l'objectif de qualité de service Xobj, l'Entreprise perçoit le bonus maximum :

$$\text{Si } X_n \geq X_{obj}, \text{ alors Bonus} = B \text{ max}$$

Si la mesure est comprise entre le niveau de référence actualisé de l'Entreprise et l'objectif de qualité de service, l'Entreprise perçoit un bonus proportionnel à l'écart constaté :

$$\text{Si } X_{réf}_n \leq X_n < X_{obj}, \text{ alors Bonus} = B \text{ max} * \frac{(X_n - X_{réf}_n)}{(X_{obj} - X_{réf}_n)}$$

Si la mesure est inférieure au niveau de référence actualisé de l'Entreprise, celle-ci acquitte un malus dont la valeur est absolue par point d'écart et plafonnée à la valeur du malus maximal :

Si  $X_n < X_{\text{réf } n}$ , alors  $\text{Malus} = M_{\text{max}}/6 * [(X_{\text{réf } n} - X_n)*100]$  avec  $\text{Malus} \leq M_{\text{max}}$

Pour chaque année de calcul  $n$ , le bonus-malus total de l'Entreprise est égal à la somme des bonus diminués des malus :

$$(\text{Bonus} / \text{Malus})_{\text{total}} = \sum_{i=1}^5 (\text{Bonus}_i - \text{Malus}_i)$$

Avec :

- $i$  : indice de l'indicateur ( $i = 1$  à  $5$ )
- $i = 1$  pour l'indicateur « Information théorique aux points d'arrêt »
- $i = 2$  pour l'indicateur « Information théorique à bord des véhicules »
- $i = 3$  pour l'indicateur « Taux de disponibilité des équipements des véhicules »
- $i = 4$  pour l'indicateur « Etat et netteté intérieurs et extérieurs des véhicules »
- $i = 5$  pour l'indicateur « Attitude du conducteur »

Article 64-2 - Pénalités pour situation inacceptable.

Pour quatre indicateurs, le bonus-malus est éventuellement complété d'une pénalité pour situation inacceptable dans les cas suivants :

Régularité et gestion des correspondances :

- 1 Passage en avance ;
- 2 Retard supérieur à 15 minutes du fait de l'Entreprise ;

Information écrite aux points d'arrêts en situations perturbées prévues :

3 en cas d'absence d'information sur la nature, la date, le début et la fin prévisionnelle d'une situation perturbée dès lors qu'elle était prévue ;

Information écrite à bord du véhicule en situations perturbées prévues :

4 de manière identique, en cas d'absence d'information sur la nature, la date, le début et la fin prévisionnelle d'une situation perturbée dès lors qu'elle était prévue

Attitude du conducteur :

- 5 si le conducteur fume à bord du véhicule ;
- 6 ou téléphone en conduisant ;
- 7 ou n'est pas disponible pour renseigner un client hors raisons de service.
- 8 ou refuse de prendre en charge un Usager en Fauteuil Roulant sur une ligne déclarée accessible à un arrêt déclaré accessible non lié à une impossibilité technique.

Il est rappelé qu'en cas de constat d'un même manquement à la fois par l'Entreprise dans le cadre de ses mesures de qualité de service et par le STIF dans le cadre de ses contrôles ponctuels relatifs au Règlement d'exploitation, seule la pénalité pour situation inacceptable s'applique.

(1)	Passage en avance.	400 euros
(2)	Retard supérieur à 15 minutes du fait de l'Entreprise.	400 euros
(3)	Absence, à un point d'arrêt impacté par une situation perturbée prévue, de l'information sur la nature, la date, le début et la fin prévisionnelle de cette perturbation.	300 euros
(4)	Absence, à bord d'un véhicule d'une ligne impactée par une situation perturbée prévue, de l'information sur la nature, la date, le début et la fin prévisionnelle de cette perturbation.	300 euros
(5)	Le conducteur fume à bord du véhicule.	300 euros
(6)	Le conducteur téléphone en conduisant.	200 euros
(7)	Le conducteur n'est pas disponible pour renseigner les clients car il discute avec un collègue ou un habitué.	200 euros
(8)	Refus de prise en charge d'un Usager en Fauteuil Roulant sur une ligne déclarée accessible à un arrêt déclaré accessible non lié à une impossibilité technique	200 euros

Dans le cadre de la définition en 2009 des indicateurs « départs décalés » et « information en cas de situation perturbée imprévue », de nouvelles situations inacceptables peuvent éventuellement être ajoutées.

#### Article 64-3 - : Pénalités pour écarts constatés lors d'un contrôle effectué par le STIF

Le STIF peut mandater un prestataire pour contrôler les mesures effectuées par l'entreprise. En cas d'écarts constatés entre les contrôles effectués par le STIF et les mesures effectuées par l'entreprise, celle-ci peut, lorsqu'elle a obtenu du bonus, encourir une annulation totale de ce bonus dans les deux cas suivants :

- en cas d'écart significatif constaté entre la mesure STIF et la mesure entreprise (pour information, est considéré comme « significatif » un écart de 10% ou plus) ;
- lorsque la mesure effectuée par le STIF donne un résultat qui aurait engendré un malus alors que le résultat des mesures effectuées par l'entreprise donne lieu à bonus. Dans ce cas le malus est alors appliqué.

## CHAPITRE VI - MODALITES DE FACTURATION ET DE REGLEMENT

### Article 65 - Factures prévisionnelles.

L'Entreprise fournit au STIF deux prévisions détaillées de la facture relative à l'année n :

- une première prévision avant le 31 août ;
- une seconde prévision avant le 10 décembre de l'année n.

Ces prévisions sont accompagnées des principales hypothèses relatives à la facture annuelle pour l'année n+1 dès lors que l'année n+1 est couverte par le présent contrat.

### Article 66 - Règlement des acomptes mensuels.

Les acomptes mensuels sont établis sur la base du montant des contributions C11, C13 et C2 définies aux Article 53-2 - et Article 53-3 -. Ils sont versés mensuellement, sur la base d'échéanciers semestriels.

Si, à la clôture des comptes de l'année n-1, les contributions liées aux recettes reconstituées (CRR) sont supérieures (ou inférieures) aux contributions liées aux recettes reconstituées CRR prévisionnelles, le montant des acomptes de la contribution CRR de l'année n pour le second semestre est ajusté pour tenir compte de cet écart. Les acomptes des mois de novembre et décembre n sont corrigés pour tenir compte de la facture prévisionnelle de l'année n remise par l'Entreprise au plus tard le 31 août n.

L'Entreprise transmet au STIF un échéancier des versements mensuels de l'année n, le 15 du mois de décembre n-1 et le 15 du mois précédent la hausse tarifaire pour l'année n. Lorsque les dates de versement prévues ci-après se trouvent être un jour non ouvré, les versements correspondants sont effectués le dernier jour ouvré qui précède.

L'Entreprise transmet par courrier au STIF la facture d'acompte correspondante le 20 du mois qui précède le mois de la facturation, la date figurant sur le cachet de La Poste, ou son équivalent faisant foi.

En cas de non-respect du calendrier des versements mensuels des concours publics par le STIF, le STIF verse des intérêts de retard, sur la base du nombre de jours de retard et du taux EONIA connu à la date de facturation. Tout retard dans la transmission de la facture par l'Entreprise décale d'autant la date limite de versement par le STIF.

Les contributions du STIF sont versées par le STIF selon les modalités définies aux Article 66-1 -, Article 66-3 - et Article 66-4 -.

#### Article 66-1 - Règlement des acomptes mensuels de la contribution C11.

Les acomptes pour la contribution forfaitaire C11 sont versés le 24 de chaque mois sur la base des montants C11n0 prévus à l'Article 53-2 -, actualisés par application de la formule suivante :

$$C11n = C11n0 * In$$

*Avec In : dernière indexation définitive connue pour la contribution C11 augmentée de l'inflation prévisionnelle retenue dans le projet de loi de finances pour l'année n.*

Avec C11no : le C11 prévue pour l'année n et stipulé à l'Annexe F.4.

Article 66-2 - Règlement des acomptes mensuels de la contribution C12.

Les acomptes pour la contribution C12 sont versés le 24 de chaque mois sur la base des montants C12n0 prévus à l'Article 53-2 --, actualisés par application de la formule suivante :

$$C12n = C12n0 * In$$

*Avec In : dernière indexation définitive connue pour la contribution C12 augmentée de l'inflation prévisionnelle retenue dans le projet de loi de finances pour l'année n.*

Avec C12no : le C12 prévue pour l'année n et stipulé à l'Annexe F.4.

Article 66-3 - : *Règlement des acomptes mensuels des contributions liées aux recettes de trafic reconstituées.*

Les acomptes pour les contributions liées aux recettes de trafic reconstituées (CRR) sont versés le 24 de chaque mois.

Ces acomptes sont calculés avec les prix de l'année en cours et sur la base des derniers comptages intégrés conformément à l'Annexe E.2.

Article 66-4 - : *Règlement des acomptes mensuels de la contribution C2.*

Les acomptes pour la contribution forfaitaire C2 sont versés le 24 de chaque mois sur la base des montants C2n0 prévus à l'Article 53-3 -, actualisés par application de la formule suivante :

$$C2n = C2n0 * In$$

*Avec In : dernière indexation définitive connue pour la contribution C2 augmentée de l'inflation prévisionnelle retenue dans le projet de loi de finances pour l'année n.*

*Avec C2no : le C2 prévue pour l'année n et stipulé à l'Annexe F.4.*



## Article 67 - Facturation annuelle

Article 67-1 - : Indexation.

### 1. La contribution C11 est indexée chaque année par application de la formule suivante :

avec  $C11_n = C11_{n_0} \times K11_n$  ; avec

$$K11_n = (1 - X)^{n-2009} \left( a \frac{S_n}{S_0} + b \frac{C_n}{C_0} + c \frac{IPS_n}{IPS_0} \right)$$

Avec  $a+b+c = 1$

[Les valeurs de a, b et c sont déterminés à l'Annexe F.4 et correspondent à la structure des charges d'exploitation de chaque contrat]

*C11<sub>n0</sub>* = forfait contractuel C11 exprimé en euros 2008 pour l'année n, correspondant aux montants indiqués à l'article 50-2XX.

*S* : Moyenne annuelle de l'indice alaires, revenus et charges sociales - Salaires mensuels de base de l'ensemble des salariés (indices trimestriels) - Activités économiques - Transports et entreposage(www.indices.insee.fr ; identifiant : - 1567433) ; *S*<sub>0</sub> = 97,55

*C* : Moyenne annuelle de l'indice Gazole (www.indices.insee.fr ; identifiant : 0641310) ; *C*<sub>0</sub> = 201,573

*IPS* : Moyenne annuelle de l'indice des prix des services (www.indices.insee.fr ; identifiant : 641257) ; *IPS*<sub>0</sub> = 122,658

### 2. La contribution C2 est indexée chaque année par application de la formule suivante :

$$C2_n = C2_{n_0} \times K2_n ; \text{ avec } K2_n = d + e \times K11_n$$

[Les valeurs de d et e sont déterminés par le poids relatif des amortissements et des frais financiers de chaque contrat, elles figurent en Annexe F.4]

Pour chaque indice I, *I<sub>n</sub>* est la moyenne arithmétique sur 12 mois d'octobre n-1 à septembre n ou 4 trimestres de septembre n-1 à juin n.

## Article 67-2 - Reglement de la facture annuelle

Au 31 mars de l'année n+1 au plus tard, l'Entreprise transmet une facture récapitulative faisant apparaître pour l'ensemble des éléments constituant la contribution définitive du STIF après actualisation, les éléments suivants :

- les composantes de la contribution relative aux charges relevant des OSP :
  - la contribution « C11 » le cas échéant modifiée pour tenir compte des évolutions d'offre ;
  - la contribution C12
  - la contribution « C13 »
- la contribution relative au financement des investissements « C2 » ;
- Les contributions liées aux recettes reconstituées CRR définitives,
- les incitations financières (bonus/malus, intéressements) ;
- Les autres rémunérations éventuelles dont, le partage des risques sur les recettes défini à l'Article 50-6 - et celles liées au transfert entre titres scolaires décrit à l'Article 50-5 -.

L'Entreprise établit également un avoir correspondant :

- aux éventuelles pénalités liées à l'exécution du service définies aux Article 21-1 -, Article 21-3 -, Article 28 - et Article 75 -;
- au partage défini à l'Article 62 - si les recettes de trafic sont supérieures à l'objectif fixé de l'année n.

La facture annuelle reprend :

- le montant de la facture annuelle ;
- le montant des acomptes versés ;
- le solde à payer (avec le cas échéant les avoirs).

Le STIF règle à l'Entreprise, après vérification, le solde de l'année n entre les acomptes mensuels d'une part, la facture annuelle et l'avoir d'autre part, au plus tard dans les 45 jours suivants la réception par le STIF de la facture annuelle et de l'avoir.

En cas de désaccord, le STIF réserve le règlement du solde à hauteur du montant qu'il juge litigieux. Le cas échéant, le STIF règle, une fois le litige résolu, des intérêts de retard sur la base du nombre de jours de retard de versement.

En cas de non-respect du calendrier de versement des concours publics par le STIF, le STIF verse des intérêts de retard, sur la base du nombre de jours de retard et du taux EONIA connu à la date de la facturation.

Les factures sont accompagnées des pièces justificatives suivantes :

- les fichiers justifiant le calcul des recettes de trafic ;
- un détail du calcul des indices d'actualisation des rémunérations ;
- le calcul détaillé des bonifications et pénalités ;
- les justificatifs de paiements des Impôts et Taxes ;
- le calcul du partage des recettes de trafic ;
- le compte-rendu financier de l'exploitant intégré au rapport annuel tel que décrit à l'Article 69-3 -.

Toutes les annexes à la facture annuelle sont formellement validées par l'Entreprise.

Un modèle de facture annuelle est proposé à l'Annexe E.4.

## CHAPITRE VII - FISCALITE

### Article 68 - Fiscalité

Article 68-1 - : Généralités.

L'Entreprise supporte tous les impôts et taxes relatifs à l'exécution des missions qui lui sont dévolues dans le cadre du présent contrat, selon la réglementation en vigueur. Elle assume seule les pénalités liées à tout redressement fiscal éventuel concernant la gestion qui lui est confiée, consécutif à une application ou à une interprétation erronée de sa part des textes en vigueur sous réserve de l'Article 68-3 -

Article 68-2 - Les impôts et taxes supportés par l'entreprise.

La taxe professionnelle et les taxes foncières sur les propriétés bâties et non bâties sont réglées par l'Entreprise, après vérification des éléments constitutifs de chacun des rôles d'imposition. L'Entreprise fait le nécessaire pour obtenir le plafonnement de ses cotisations de taxe professionnelle auquel elle peut prétendre, selon les possibilités offertes par la législation fiscale.

La taxe professionnelle et les taxes foncières liées au service objet du présent contrat sont remboursées par le STIF à « l'euro / l'euro », sur la base des justificatifs des paiements effectués et d'une copie des rôles d'imposition. Le STIF rembourse à l'Entreprise la taxe professionnelle nette des dégrèvements/plafonnements accordés par l'administration fiscale.

Tous les autres impôts et taxes existant au 31 décembre 2008 et relatifs à la gestion du service sont à la charge de l'Entreprise.

Article 68-3 - : Taxe sur la valeur ajoutée et taxe sur les salaires.

L'Entreprise ayant la qualité d'exploitant du service est le seul redevable de la TVA due, selon les conditions de droit commun, au titre de l'activité de service public confiée.

En cas de changement de la doctrine ou de la législation fiscale en matière de TVA et/ou de taxe sur les salaires, les parties conviennent de se rapprocher pour tenir compte de ces changements et aménager le présent contrat sans modification de son équilibre économique.

Dans le cas où une des composantes des sommes versées par le STIF à l'Entreprise serait placée hors du champ d'application de la TVA cette composante serait facturée sans TVA au STIF.

Le montant de taxe sur les salaires qui en découlerait serait alors pris en compte dans le calcul de la contribution C1 versée par le STIF.

Article 68-4 - : Transfert des droits à déduction de la TVA.

En application des dispositions de l'Article 210-1 et suivants de l'Annexe II au code général des impôts, le STIF transfère à l'Entreprise les droits à déduction de la TVA correspondant aux investissements réalisés par le STIF et mis à la disposition de celle-ci.

Le STIF, propriétaire des biens, délivre à l'entreprise une attestation précisant :

- la nature et la situation des biens
- la base d'imposition hors taxe des biens utilisés par l'entreprise

- le montant de la taxe correspondant
- l'identité des parties
- la référence aux articles 210 - 1 et suivants de l'annexe II du CGI
- la nature du contrat liant les parties et la date de mise à disposition des biens
- la date d'exigibilité de la taxe.

Le STIF adresse une copie de cette attestation au service des impôts dont il dépend.

Au vu des justificatifs fournis par le STIF, l'Entreprise procède sans délai ni différé aux formalités nécessaires à la récupération de cette TVA, soit par imputation sur la taxe due au titre de ses recettes, soit par demande de remboursement formulée auprès de l'administration fiscale compétente.

La taxe ainsi récupérée est reversée au STIF au plus tard le 30 du mois suivant celui du remboursement de la taxe.

Toute contestation ou remise en cause par l'administration fiscale du droit à déduction ou du quantum de la taxe dont il est prétendu à la récupération ou qui aura été restituée est portée sans délai à la connaissance du STIF. Les parties examinent ensemble le bien fondé des rappels et engagent toutes voies de défense utiles.

Les rappels non contestables ou devenus définitivement exigibles, qui auront été appliqués, majorés des sanctions fiscales et des frais contentieux engagés à la demande du STIF, sont remboursés par le STIF dans les 30 jours de leur règlement sur présentation de justificatifs par l'entreprise sauf faute ou erreur avérée de sa part.

## TITRE VIII - MODALITES D'EXECUTION DU CONTRAT

### CHAPITRE I - INFORMATION, SUIVI ET CONTROLE

#### Article 69 - Informations sur l'exécution du contrat

##### Article 69-1 - : Principes généraux

Le STIF et l'Entreprise ont une obligation réciproque de transparence et de réactivité dans la transmission de l'information relative à la gestion du service, notamment en ce qui concerne les conditions d'exploitation et des difficultés rencontrées.

L'Entreprise porte à la connaissance du STIF et ce, dans les plus brefs délais, tout incident grave qui par sa portée est susceptible d'avoir une influence, de quelque nature que ce soit, sur les conditions d'exploitation du service de référence. Lorsque cette information est transmise verbalement elle doit être confirmée par écrit.

L'Entreprise transmet toutes les informations que le STIF peut demander ainsi que tous les tableaux de bords, rapports, documents de nature contractuelle, dans un délai raisonnable que le STIF peut fixer.

Seuls les modèles type spécifiques, communiqués par le STIF à l'entreprise, doivent être utilisés pour la transmission des informations sur l'exécution du contrat. En cas de non respect de ce principe, le STIF se réserve le droit de ne pas valider les documents présentés, et ceux-ci seront considérés comme non-reçus. Dès lors, l'Entreprise s'expose à la pénalité décrite à l'Article 75 -.

Si l'Entreprise ne donne pas droit à la demande d'informations une fois le délai de réponse échu, le STIF peut engager un Contrôle ou un Audit dans les conditions fixées à l'Article 62 du présent contrat. Les informations communiquées par l'Entreprise au STIF doivent pouvoir contribuer à assurer, auprès de tous les responsables locaux et des administrateurs du STIF, la meilleure lisibilité possible des conditions d'exécution de la présente convention.

Le STIF est garant vis-à-vis de l'Entreprise du respect de la confidentialité des informations correspondantes, dans les conditions prévues par la loi n°78-753 du 17 juillet 1978.

Toutes les informations sont transmises de préférence par voie électronique sous format standard, facilement exploitable.

##### Article 69-2 - : Information trimestrielle et annuelle sur l'exécution du contrat

#### 1 Information trimestrielle

L'Entreprise fournit l'Annexe A.5 du présent contrat, au plus tard le dernier jour du mois suivant la fin du trimestre.

#### 2 Information annuelle

L'Entreprise fournit annuellement les informations précisées aux Annexes Annexe A.3, Annexe A.4, Annexe D.1, Annexe D.2 et Annexe F.2.

Les résultats de qualité de service décrits à l'Annexe B.1 doivent être fournis au plus tard le dernier jour du premier mois suivant la fin de l'année.

Les dates de remise d'information sont indiquées en prenant pour référence la date de notification du présent contrat.

#### Article 69-3 - Rapport annuel

Sur le fondement des principes des articles L 1411-3 et R 1411-7 du Code Général des Collectivités Territoriales modifié par le décret n° 2005-236 du 14 mars 2005, l'Entreprise transmet chaque année au STIF et, au plus tard dans les cinq mois suivant la clôture de l'exercice comptable, un rapport contenant les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution du présent contrat, une analyse de la qualité de service et les tableaux complétés figurant en Annexe F.2.

Au sein du rapport annuel, l'Entreprise présente un commentaire du Plan d'Investissement pour l'année écoulée et sur la durée du contrat :

- Pour le matériel roulant : Explication des principaux facteurs d'évolution, l'impact quantitatif sur le parc, l'impact qualitatif sur le parc et l'impact sur les coûts d'exploitation ;
- Pour les autres biens : Explication des principaux facteurs d'évolution et l'impact sur les coûts d'exploitation.

L'Entreprise doit en conséquence produire un tel rapport, ce qui implique que soit mis en place une comptabilité analytique permettant l'analyse des produits et des charges afférents à l'exploitation du réseau, ainsi que la mise en évidence du personnel affecté à l'exploitation du contrat avec le STIF

Le présent rapport est remis au STIF entre le 1<sup>er</sup> avril et, au plus tard, le 1<sup>er</sup> juin de l'année n+1, concernant l'exercice n. En cas de non respect de cette contrainte calendaire, l'Entreprise s'expose à la pénalité décrite à l'Article 75 -.

Ce rapport comprend notamment :

##### **a) Eléments financiers.**

- un compte-rendu financier. L'objectif de ce compte-rendu financier est de porter à la connaissance du STIF les éléments d'information nécessaires pour apprécier les conditions d'exploitation du service de référence, des activités annexes et le suivi de la politique de gestion des biens et investissements. Le compte-rendu financier devra notamment comporter les éléments suivants :
- le compte de résultat de l'exercice présenté et commenté par nature de produits et charges concourant à l'exécution de la convention, selon le format en vigueur dans l'Entreprise. Il comporte en regard le budget pour l'année n, le réalisé de n-1 et la prévision pour n+1.

Si 85% au moins du chiffre d'affaire de l'entreprise est généré par le STIF, l'entreprise communique la partie du rapport de gestion relative à cette activité.

- Pour les établissements supportant le contrat :
  - la présentation des règles de comptabilité analytique utilisées pour élaborer le compte financier du service
  - l'indication, pour chaque ligne de charges et de produits ayant fait l'objet d'une imputation analytique sur le contrat du STIF, de la nature, la valeur de la clé de répartition utilisée ainsi que du montant total à répartir
- Il présente également ;
- une analyse des résultats et de leur évolution par rapport au budget et à l'année passée, notamment au regard des principaux événements de l'exercice.
- le chiffre d'affaires ventilé entre contributions du STIF, recettes voyageurs et autres recettes. Les versements du STIF feront également apparaître les contributions forfaitaires, les différentes formes d'intéressements perçus et le partage des risques.

- une présentation analytique des comptes décomposant les produits et charges par grandes fonctions (conduite, entretien et maintenance du matériel roulant et des installations fixes, services en stations ...).
- une communication des coûts unitaires rapportés à la production (Kms Commerciaux KCC) et aux voyageurs transportés (voyages-kilomètres) ;
- un état détaillé des immobilisations avec le plan d'amortissement afférent.
- Ainsi que les autres éléments financiers prévus à l'Article L 1411-3 du Code général des Collectivités Territoriales modifié par le décret n° 2005-236 du 14 mars 2005.

**b) Compte rendu technique.**

- l'état des travaux réalisés par l'Entreprise au cours de l'exercice ;
- L'état des travaux envisagés par elle et l'état de vieillissement des équipements constaté et prévisible sur l'exercice à venir ;
- la liste des contrats de prestations et de sous-traitance conclus en application de l'Article 8 - du présent contrat
- un état récapitulatif de l'ensemble des prestations qu'elle réalise pour le compte de tiers au titre du dernier exercice clos
- Un bilan des moyens matériels engagés. Celui-ci doit comprendre un compte-rendu détaillé des cessions et acquisitions de biens mentionnés en Annexe D.2 (transmission d'une copie des factures d'investissement), des assurances souscrites (uniquement en cas de modification des polices d'assurances), ainsi que les inventaires et états des lieux établis contradictoirement.
- Un état du renouvellement des biens et immobilisations nécessaires à l'exploitation du service ;
- Ainsi que les autres éléments financiers prévus à l'Article L 1411-3 du Code général des Collectivités Territoriales modifié par le décret n° 2005-236 du 14 mars 2005.
- Le lieu de remisage des bus par lignes
- Adresse du ou des dépôts et le nombre de véhicules par dépôt
- Mise à jour du programme d'investissement

**A la demande du STIF et sous réserve de confidentialité, l'Entreprise transmettra à la même date que son rapport annuel une annexe strictement à usage interne comprenant :**

- les comptes annuels (bilan, compte de résultat détaillé et annexes) de l'exercice clos de l'Entreprise, certifiés conformes par un Commissaire aux comptes agréé, ainsi que la liasse fiscale ;
- un tableau des effectifs de l'Entreprise au 31 décembre de l'année échue ;
- un tableau faisant apparaître le nombre des départs et des recrutements lors de l'année échue ;

L'Entreprise peut adjoindre à ce rapport annuel tous les documents qu'elle juge nécessaires pour apporter au STIF une information détaillée portant sur les conditions d'exécution du Service de référence.





## **Article 70 - Comité de suivi.**

### Article 70-1 - Organisation et fonctionnement.

Pour accompagner la vie du réseau, les parties de la présente convention se réunissent au sein d'un comité de suivi.

Ce comité sera présidé par le STIF.

Instance de concertation, le comité aura notamment pour mission de suivre l'exécution du présent contrat d'exploitation et de guider son évolution.

Il examine toutes les questions relatives à la programmation de l'offre ou des investissements et formule des avis sur des modifications potentielles de l'offre.

L'ordre du jour du comité de suivi est établi conjointement entre le STIF et l'Entreprise dans le cadre d'un rendez-vous préparatoire.

Chaque partie à la présente convention peut abonder l'ordre du jour de chaque réunion du comité de suivi sous réserve d'en avertir les autres parties quinze jours avec la session du comité.

Le comité se réunit annuellement dans les locaux du STIF, ainsi qu'à la demande expresse d'une ou des parties, en tant que de besoin justifié par la partie demanderesse.

Sauf urgence, les parties sont averties trois semaines avant la date de la réunion du comité.

Les réunions donnent systématiquement lieu à l'établissement d'un compte rendu validé par l'ensemble des parties.

### Article 70-2 - Attributions

Le comité de suivi traite notamment :

- Du suivi de la qualité de service ;
- Du rapport annuel rédigé chaque année par l'entreprise ;
- De l'évolution de l'offre de service

## **Article 71 - Contrôle de l'exécution du contrat.**

### Article 71-1 - Contrôle de l'exécution du contrat par l'Entreprise.

Il revient à l'Entreprise de s'assurer par tous moyens de la réalité de l'efficacité et de l'efficience de l'exploitation, et de veiller au respect des obligations figurant au présent contrat.

Ce devoir général de contrôle s'exerce sans préjudice des droits reconnus au STIF en tant qu'autorité organisatrice, dans le cadre des contrôles et audits qu'il peut décider de mener.

### Article 71-2 - Droit général de contrôle et d'audit par le STIF.

Conformément à l'Article L 1611-4 du Code Général des Collectivités Territoriales, le STIF dispose d'un droit d'audit et de contrôle se rapportant à l'exécution par l'Entreprise du présent contrat, qu'il exerce soit directement, soit par l'intermédiaire d'un ou de plusieurs organismes extérieurs qu'il mandate à cet effet.

Le droit de contrôle vise à assurer le STIF de la bonne exécution par l'Entreprise du service de référence prévu par le présent contrat et il consiste à vérifier sur pièces et sur place les documents et informations attestant que les services et prestations sont exécutés conformément aux stipulations de la présente convention.

Il vise également à permettre au STIF de s'assurer de l'étanchéité entre les activités exercées par l'Entreprise (et ses filiales) au titre du contrat et ses autres activités.

Sans préjudice des stipulations de l'alinéa précédent et afin de réaliser ce même contrôle, le STIF se réserve en outre le droit de faire procéder à des contrôles inopinés sur le réseau défini à l'Article 9 - du présent contrat, tout en respectant les règles de sécurité.

Le droit d'audit vise notamment à examiner tous les éléments comptables et financiers nécessaires à l'établissement du compte de l'Entreprise et à évaluer les méthodes et outils employés par l'Entreprise afin de recueillir, agréger et restituer au STIF les informations servant à l'établissement des tableaux de bord et du compte-rendu général d'activité.

Compte tenu du caractère stratégique pour l'Entreprise des informations relatives aux données financières, le droit d'audit en matière financière s'exerce par l'intermédiaire d'agents du STIF accrédités ou d'organismes extérieurs mandatés par le STIF et sous réserve d'un engagement de confidentialité.

Le STIF s'engage à communiquer à l'Entreprise la liste des auditeurs internes accrédités à cet effet et à prévenir l'Entreprise de toute modification de ladite liste.

Les frais et honoraires de l'intervention des organismes extérieurs restent à la seule charge du STIF.

#### Article 71-3 - Modalités d'exercice des contrôles ou audits.

Les contrôles de la qualité peuvent comprendre des contrôles inopinés, de type « client mystère ». Ces contrôles doivent se faire dans le respect des règles de sécurité (en particulier respect des plans de prévention hygiène et sécurité).

Dans les autres cas de contrôle et d'audit, l'Entreprise est informée de la décision d'audit du STIF, au minimum 15 jours ouvrés avant la date d'intervention des missions d'audits et de contrôle.

Dans le cadre des audits ou des contrôles, le STIF ou les organismes extérieurs mandatés par le STIF peuvent demander à l'Entreprise, la délivrance de tout élément d'information en lien avec l'offre de services prévue par le présent contrat. Ces éléments sont communiqués par l'Entreprise dans un délai raisonnable.

L'entrave dans l'obtention d'un élément demandé dans le cadre d'un audit ou d'un contrôle fait l'objet de pénalités fixées dans l'Article 75 -.

Les résultats des contrôles et audits (pour leur partie « analyse ») sont obligatoirement communiqués à l'autre partie dans un délai raisonnable fixé d'un commun accord.

Tout écart constaté en faveur du STIF ou de l'Entreprise ou tout manquement dans l'allocation des fonds versés par le STIF fait l'objet d'un reversement au profit du STIF ou de l'Entreprise.

Par ailleurs, si un audit fait apparaître un manquement aux dispositions du présent contrat, l'Entreprise s'expose à l'application des pénalités correspondantes. Il appartient au STIF, et à lui seul, de tirer les conclusions relatives aux insuffisances relevées lors des vérifications.

En cas de désaccord persistant sur les résultats des audits ou des contrôles la procédure de conciliation est engagée par la partie la plus diligente dans les conditions prévues à l'Article 85 - du présent contrat.

## CHAPITRE II - VIE DU CONTRAT.

### Article 72 - Responsabilité.

L'Entreprise est seule responsable des dommages de toute nature subis par les tiers, les usagers et les fournisseurs dont le fait générateur trouve sa source dans l'exploitation du service.

Elle s'engage à garantir intégralement le STIF contre tous litiges, demandes ou recours indemnitaires qui seraient dirigés contre lui à raison de tels dommages.

### Article 73 - Assurances.

L'Entreprise s'engage à contracter auprès d'une ou plusieurs compagnies d'assurances notoirement solvables, toutes les polices d'assurances nécessaires à la couverture des risques suivants :

- Dommages matériels, y compris bris de machine, aux biens mobiliers affectés à l'exploitation du service, quel qu'en soit le propriétaire à la date du sinistre. Devront impérativement figurer parmi les faits générateurs des dommages le vol, l'incendie, le vandalisme et le dégât des eaux ;
- Responsabilité civile professionnelle générée par l'exploitation du service.

L'Entreprise justifie de la souscription de ces polices dans les 45 jours à compter de la prise d'effet du présent contrat.

Le STIF peut exiger à tout moment la preuve du paiement régulier des primes à leur date normale d'échéance.

L'Entreprise s'engage par ailleurs à :

- Prévenir immédiatement et par tous moyens le STIF en cas de retard dans le paiement des primes de la part de l'Entreprise. Le STIF a la faculté de se substituer à l'Entreprise défaillante pour effectuer ce paiement, sans préjudice de recours contre ce dernier.
- Affecter intégralement l'indemnité versée par la compagnie d'assurance à la remise en état des biens affectés au service dont l'exploitation est confiée à l'Entreprise par le présent contrat.

Les travaux y afférents sont réalisés sous le contrôle du STIF suivant un échéancier mis au point d'un commun accord entre le STIF et l'Entreprise ; les travaux de remise en état débutent immédiatement après le sinistre, sauf cas de force majeure ou impossibilité liées aux conditions d'exécution des expertises. L'Entreprise ne peut prétendre à aucune indemnité pour plus-values éventuelles résultant de ces travaux.

Les parties prennent toute disposition pour éviter, autant que possible, qu'il y ait interruption dans l'exécution du service, que ce soit du fait du sinistre ou du fait des travaux de remise en état engagés à la suite du sinistre.

L'Entreprise et ses assureurs renoncent à tout recours contre le STIF pour tous les dommages évoqués aux présentes et réciproquement.

## Article 74 - Garantie maison mère

Dans le délai de trois mois suivant la prise d'effet du présent contrat, l'Entreprise fournit au STIF une lettre garantie « Maison mère » qui sera jointe en Annexe F.3 pour un montant plafonné à 6 % du chiffre d'affaires annuel.

Cette garantie a pour objet de couvrir :

- le paiement des pénalités dues par l'Entreprise, en cas de non versement dans les conditions prévues à l'Article 75 -;
- les coûts d'une éventuelle remise en état du matériel ou des immeubles mis à disposition par le STIF ou des biens susceptibles d'être repris par le STIF en fin de contrat ;
- le remboursement des dépenses engagées par le STIF – ou par un tiers qu'il se sera fait substituer – pour l'exécution des mesures provisoires prévues à l'Article 77 -(Cas de la mise en régie provisoire)

Cette garantie sera actionnée par le STIF, après mise en demeure adressée à l'Entreprise et demeurée infructueuse dans le délai de 7 jours calendaires.

Tout appel au garant par le STIF en application du présent article prend la forme d'une notification et doit :

- être adressée par lettre recommandée avec accusé de réception indiquant le montant des sommes dues et le motif de la mise en œuvre de cet article ;
- être signée par un représentant habilité du STIF ;
- comporter en annexe, une copie de la mise en demeure adressée à l'Entreprise et préciser que dans le délai imparti cette dernière n'a pas rempli ses obligations ;
- indiquer dans quels délais doivent être versées les sommes dues.

Parallèlement, un titre exécutoire sera émis et transmis à l'établissement bancaire, dont une copie sera transmise à l'Entreprise.

Le garant peut opposer au STIF toutes les exceptions et invoquer tous moyens de défense dont le Délégué bénéficie au titre du présent contrat

## CHAPITRE III - SANCTIONS – FIN DE LA CONVENTION - INDEMNITES

### Article 75 - Sanctions Pécuniaires.

Après mise en demeure par voie de lettre recommandée avec accusé de réception restée sans réponse pendant 15 jours, des sanctions pécuniaires pourront être prononcées par le STIF à l'encontre de l'Entreprise, sans préjudice des dommages et intérêts auxquels celle-ci pourrait être tenue par ailleurs :

- en cas de non mise en place de la garantie prévue à l'Annexe F.3, l'Entreprise sera redevable de plein droit d'une pénalité d'un montant forfaitaire de 15000 € par mois de retard ;
- en cas de non soumission de l'un des documents que l'Entreprise est tenu de présenter au titre des présentes, l'Entreprise sera redevable de plein droit d'une pénalité d'un montant forfaitaire de 1000 € par mois de retard ;
- en cas de non communication d'informations dans l'un des documents que l'Entreprise est tenue de présenter au titre des présentes. L'Entreprise sera redevable de plein droit d'une pénalité d'un montant forfaitaire de 500 € par mois de retard, tant que les documents complets n'auront pas été communiqués au STIF ;
- en cas de non respect des conditions relatives au réemploi du matériel roulant précisées à l'Article 43-4 - du présent contrat. L'Entreprise sera redevable de plein droit d'une pénalité d'un montant forfaitaire de 10 € par kilomètre irrégulier réalisé Cette pénalité s'applique notamment à partir du premier kilomètre réalisé au-delà du seuil autorisé à l'Annexe F.4 de l'offre de référence, ou effectué – hors cas d'autorisation expresse du STIF- en dehors d'Ile-de-France ..

Le STIF peut toutefois décider de ne pas les appliquer en considération des difficultés particulières et inhabituelles rencontrées par l'Entreprise, des agissements imputables à un tiers, et des efforts déployés par l'Entreprise pour s'acquitter de bonne foi de ses obligations.

Ces pénalités font l'objet de l'émission, à la fin de chaque mois, d'un titre de recette exécutoire qui devra être réglé dans un délai de 45 jours, après émission, sous peine d'application, de plein droit et sans mise en demeure, d'intérêts moratoires au taux d'intérêt légal, majoré de deux points.

### Article 76 - Sanctions coercitives.

Le STIF peut procéder à la mise en régie provisoire aux frais de l'Entreprise, sauf cas de force majeure ou causes exonératoires de responsabilité, dans les hypothèses suivantes :

- La sécurité publique vient à être compromise. L'exécution d'office est précédée d'une mise en demeure restée sans effet dans un délai fixé par le STIF et approprié au cas d'espèce.
- Si le service n'est pas exécuté ou s'il n'est exécuté que partiellement, le STIF peut également prendre provisoirement, aux frais de l'Entreprise, toutes les mesures nécessaires à la continuité de l'exploitation du service.

## **Article 77 - Sanction résolutoire.**

Sauf cas de force majeure ou causes exonératoires de responsabilité, le STIF peut résilier la convention de plein droit et sans qu'il soit besoin de remplir aucune formalité judiciaire, notamment dans les cas suivants :

- liquidation judiciaire de l'Entreprise ;
- dissolution de l'Entreprise ;
- cession du bénéfice du présent contrat à un tiers sans son autorisation ;
- radiation devenue définitive de l'Entreprise du registre des transports valant interdiction pour cette dernière d'exercer l'activité de transport public routier ;
- interruption non justifiée de plus de 30 jours consécutifs de l'exploitation de tout ou partie des services ;
- manquement grave ou répété des engagements contractuels pris par l'Entreprise à travers le présent contrat, après une mise en demeure non suivie d'effet dans le délai d'un mois ;
- manquement grave ou répété en matière de sécurité, et notamment de défaut grave d'entretien des installations ou du matériel mettant en péril les usagers par l'Entreprise.

La résiliation requiert une délibération du Conseil du STIF, notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception. Cette mesure devra être précédée d'une mise en demeure restée sans effet dans le délai de 10 jours.

En cas de résiliation anticipée et quel qu'en soit le motif, toutes dispositions stipulées au présent contrat qui en régleraient la fin trouveront à s'appliquer pleinement.

## **Article 78 - Résiliation.**

Le STIF peut résilier unilatéralement le présent contrat à tout moment pour des motifs d'intérêt général. Cette résiliation est notifiée à l'Entreprise par lettre recommandée avec accusé de réception et moyennant un préavis de neuf (9) mois.

En cas de rupture anticipée du présent contrat à l'initiative du STIF pour des motifs d'intérêt général, celui-ci s'engage à verser à l'Entreprise, en réparation du préjudice subi, une indemnité conforme à la législation et aux principes jurisprudentiels en vigueur.

Les sommes dues à l'Entreprise au titre du présent article sont versées dans les trois mois de la date de résiliation.

De la même façon, l'Entreprise peut résilier le contrat moyennant un préavis de neuf (9) mois à tout moment des présentes, sans préjudice des dommages et intérêts auxquels celle-ci peut être tenue par ailleurs.

## **Article 79 - Sort des biens en fin de convention.**

Article 79-1 - Biens appartenant au STIF.

A l'échéance normale ou anticipée du contrat, l'Entreprise est tenue de remettre au STIF, en état normal d'entretien et à titre gratuit, tous les biens et équipements mis à sa disposition par le STIF, sur le fondement de l'Article 38 - et des Annexe D.1 et Annexe D.2 des présentes.

Au jour de la cessation du présent contrat, le STIF est subrogé à l'Entreprise dans tous ses droits et obligations envers des tiers.

Six mois avant la fin de l'exploitation, les parties estiment et arrêtent, à l'amiable ou à dire d'expert, les travaux nécessaires à la remise en bon état d'entretien et de fonctionnement,

compte tenu d'un usage normal des installations, équipements et matériels mis à la disposition de l'Entreprise par le STIF.

L'Entreprise exécute ces travaux avant l'expiration du présent contrat ou verse au STIF une indemnité correspondant à leur montant, au plus tard à l'expiration du présent contrat.

Un inventaire physique des biens est effectué contradictoirement entre les parties 2 mois avant la fin de l'exploitation. Cet inventaire est validé ou modifié le jour de la fin du contrat en présence ou non d'un huissier de justice. Suite à cet inventaire définitif, les clés des bâtiments sont remises au STIF par l'Entreprise.

## Article 79-2 - Biens de reprise.

### 1. Etat des biens

Sur demande expresse du STIF, l'Entreprise s'oblige à lui fournir, dans un délai de 15 jours consécutifs à sa demande et sous peine de sanctions pécuniaires, telles que prévues dans l'Article 75 -, un état détaillé, immobilisation par immobilisation, de tous les biens figurant à l'actif du bilan de l'Entreprise faisant ressortir les biens (brut, amortissements, net et subventions associées) nécessaires à l'exécution du service. Cet état sera complété, le cas échéant, du descriptif des biens faisant l'objet de leasing et de toutes opérations déconsolidantes.

### 2. Matériel roulant

(proposition Keolis «

#### 2.1. Matériel propriété de l'Entreprise à la signature du contrat

A l'issue du contrat, l'entreprise pourra céder ce matériel au STIF ou à un successeur à la valeur de marché.

#### 2.2. Matériel acquis par l'Entreprise en cours de contrat »

Le STIF ou le candidat retenu à l'issue de la mise en concurrence, rachète à l'Entreprise, à la valeur nette des « amortissements prévus » au plan d'investissement et des subventions d'investissement reçus, tout ou partie du matériel roulant qu'il jugerait nécessaires à l'exploitation.

2 mois avant la fin du contrat, un expert choisi par le STIF détermine :

- i. la valeur marchande théorique du parc compte tenu de son niveau d'équipement et de son âge et du kilométrage,
- ii. La valeur marchande du parc qu'il examine

Si la valeur réelle est inférieure à la valeur théorique, l'entreprise verse la différence au STIF (ou cette somme est déduite du reste à payer par le STIF ou le candidat retenu) ; en cas de mauvais entretien, le STIF a également la possibilité de percevoir cette somme ET de ne pas reprendre les véhicules (ni le STIF ni le candidat retenu ne paient la valeur résiduelle figurant dans le plan d'investissement).

L'Entreprise ne peut en aucun cas, refuser ou s'opposer de quelque manière que ce soit à la reprise du matériel décidée par le STIF.

### 3. Installations fixes

1. Les parties prennent acte de ce que l'entrée en vigueur du règlement n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, dit règlement OSP, conduira à terme à ce que les lignes de transport de voyageurs par autobus ou autocar soient attribuées après mise en concurrence en région Ile-de-France.

Les Parties reconnaissent dès à présent que les dépôts d'autobus sont des infrastructures dont la disponibilité est essentielle afin d'assurer une égalité entre les candidats dans la perspective de cette future mise en concurrence .

2 - Le STIF s'engage à informer régulièrement et complètement son cocontractant de la préparation des conditions d'entrée en vigueur du règlement OSP et notamment des modalités de mise en concurrence qui seront envisagées. Le STIF informera également son cocontractant



de la politique foncière qu'il envisage à l'égard des dépôts d'autobus, afin de mettre en œuvre une concertation avec les personnes concernées.

3 – Le cocontractant s'engage à porter à la connaissance du STIF l'ensemble des éléments matériels juridiques, techniques et financiers, se rapportant à la situation foncière des dépôts qu'il utilise pour la réalisation de l'offre de référence. Sur la base de ces informations, les Parties s'engagent à mener de bonne foi des discussions sur la question foncière dans la perspective de la mise en œuvre du règlement OSP. Ces discussions doivent permettre l'adoption par les Parties d'un Document de Traitement de la question foncière tenant compte de la spécificité de chaque dépôt, et notamment de leur affectation, en tout ou partie, pour la réalisation du service de référence..

[4 – Le cocontractant s'engage à faire ses meilleurs efforts afin de faire participer aux discussions prévue au point 3 le ou les propriétaires des terrains et des installations correspondant aux dépôts d'autobus utilisés dans le cadre de la réalisation de l'offre de référence. (cette stipulation ne serait insérée que lorsque l'exploitant n'est pas le propriétaire des dépôts)]

5 – Si le Document de Traitement cité au point 3 ci-dessus le prévoit, et pour les dépôts que le STIF retient les Parties s'engagent à mener de bonne foi une discussion portant sur la valorisation des dépôts d'autobus et notamment sur la valorisation des terrains et des installations [et sur la définition d'une valeur locative (dans le cas où l'exploitant est également propriétaire des dépôts)].

Cette valorisation sera réalisée sur la base des principes suivants :

- prise en considération de la nature subventionnée de l'activité de service public exercée grâce aux dépôts,
- transparence quant aux conditions de financement de ces équipements,
- valorisation et rémunération réaliste de ces actifs sur la base de modèles économiques de moyen / long terme,
- avis préalable des domaines et / ou d'un expert immobilier...

6 – Les parties conviennent d'établir dans les 6 mois de la signature de la présente convention un calendrier des modalités de mise en œuvre des engagements pris aux points 1 à 5 du présent article. Ce calendrier prévoit au moins un bilan annuel de la mise en œuvre de ces engagements.

#### Article 79-3 - Biens propres.

Les biens propres restent la propriété de l'entreprise à l'issue du contrat. Les logiciels nécessaires à l'exécution du service dont l'Entreprise reste propriétaire peuvent faire l'objet d'une licence d'utilisation accordée au STIF

#### Article 79-4 - Les opérations de remplacement

Les opérations visées par le présent article sont celles permettant le remplacement d'un immeuble ou d'une dépendance d'immeuble nécessaire à la réalisation du service public par d'autres installations répondant mieux aux exigences de l'exploitation ou de la technique (les « opérations de remplacement »).

Une opération de Remplacement a pour objet le financement, en tout ou en partie, de la construction, l'aménagement ou l'acquisition d'un bien nécessaire à la poursuite ou au développement de l'activité de l'Entreprise.

Compte tenu de la complexité des opérations en cause, et notamment de leur déroulement selon une durée importante qui ne trouvera sa conclusion qu'une fois levés les divers aléas contractuels et administratifs auxquels leur mise en œuvre est subordonnée, le processus décisionnel se déroulera en deux phases :

## **1. Accord de Principe.**

Afin d'obtenir l'accord de principe du STIF l'autorisant à entreprendre une opération de remplacement, l'Entreprise devra présenter au STIF un dossier détaillé précisant tout à la fois les remplacements prévus et justifiant les aliénations et éventuelles acquisitions envisagées.

Ce dossier comprendra l'ensemble des éléments qu'aura pu recueillir l'Entreprise, en phase de faisabilité, de nature à étayer sa démarche :

- aspect stratégique et technique de l'opération,
- montage juridique envisagé et analyse des raisons pour lesquelles le montage proposé est retenu,
- partenaires pressentis,
- éléments de coût (connaissance du marché, évaluation des services fiscaux si elle est connue...)
- planning prévisionnel,
- modalités de financement,
- .../...

Pour ce faire l'Entreprise sera autorisée à effectuer, sous sa responsabilité, toutes démarches de nature à lui permettre d'apprécier la faisabilité de l'opération et initialiser les démarches nécessaires à la poursuite éventuelle de sa proposition (consultation de promoteur/ investisseurs, négociation et signature de protocoles d'intention non contraignants etc...).

L'Entreprise tiendra le STIF informé de ces démarches, au fur et à mesure qu'elles seront entreprises.

Après réception et étude du dossier détaillé, le STIF, par courrier de son Directeur Général, transmet à l'Entreprise un accord de principe.

Le STIF demeure entièrement libre d'accepter ou de refuser de donner cet accord de principe. Le STIF informera néanmoins l'Entreprise des motifs qui l'ont conduit à refuser l'accord de principe.

En cas de refus, l'Entreprise fera son affaire des conséquences de cette décision sur les éventuels engagements précontractuels qu'elle aura pu souscrire.

En cas d'accord de principe, l'autorisation du STIF vaudra autorisation donné à l'Entreprise pour engager toutes démarches en vue d'aboutir à la signature d'avant-contrats avec les partenaires à l'opération.

Pendant cette phase de mise au point, le STIF sera tenu informé de l'avancement du dossier au cours de réunions trimestrielles avec l'Entreprise. Au moins une fois par an, cette information prendra également la forme d'un rapport écrit. Une information complémentaire écrite (comportant une copie de la demande de permis de construire et de démolir) devra être fournie au STIF préalablement au dépôt par l'Entreprise de la demande du ou des permis de construire se rapportant à l'opération de remplacement.

## **2. Deliberations des Organes deliberants.**

Au terme des discussions, les modalités juridiques et économiques de l'opération de remplacement seront arrêtées dans un document contractuel signé entre le STIF, l'Entreprise et éventuellement les différents partenaires qui concourent à sa réalisation.

Cet engagement sera signé sous condition suspensive de l'agrément des organes délibérants respectifs de l'Entreprise et du STIF, ainsi que sous les conditions suspensives usuelles en pareille matière (droit de préemption, obtention des autorisations de construire éventuellement nécessaire, devenues définitives,...).

## **Article 80 - Continuité du service en fin de contrat**

Le STIF aura la faculté, sans qu'il en résulte un droit à indemnité pour l'Entreprise, de prendre pendant la dernière année du présent contrat toute mesure pour assurer la continuité du service public, en réduisant autant que possible la gêne qui en résulterait pour l'Entreprise.

D'une manière générale, le STIF pourra prendre toutes les mesures nécessaires pour faciliter le passage progressif du présent contrat au nouveau régime d'exploitation ou au nouvel exploitant.

A la fin du présent contrat, le STIF ou le nouvel exploitant sera subrogé aux droits de l'Entreprise.

## **Article 81 - Reprise des autres contrats et engagements de l'entreprise**

1. Dans un délai d'un an avant le terme du contrat, l'Entreprise adresse au STIF copie de l'ensemble des contrats nécessaires à la réalisation du service de référence et susceptibles d'être poursuivis au-delà du terme du contrat.

Elle lui adresse en particulier les baux immobiliers conclus par l'Entreprise pour les biens nécessaires à la réalisation du service de référence.

En cas de cessation du présent contrat (échéance normale ou anticipée), pour quelque cause que ce soit, le STIF se réserve le droit de poursuivre ou de faire poursuivre ces contrats par le tiers de son choix.

Le STIF notifie sa décision à l'Entreprise et à son cocontractant dans un délai de 2 mois à compter de la date de notification de la résiliation ou 9 mois avant l'échéance du contrat.

2.

L'Entreprise devra veiller à ce que soient insérées dans les contrats qu'elle passe avec des tiers, les stipulations propres à permettre l'application du présent article.

Dans un délai de 3 mois à compter de la prise d'effet du présent contrat, l'Entreprise fera ses meilleurs efforts pour mettre en les contrats passés par l'Entreprise avec des tiers avant le présent contrat devront être mis en conformité avec les stipulations du présent article.

Il est bien entendu que les stipulations du présent article ne concernent pas :

- les contrats passés par l'Entreprise en application d'un contrat passé pour son compte par une société la contrôlant (au sens de l'article L.233-3 du Code de commerce) ;
- les contrats passés par l'Entreprise avec une société la contrôlant ou placée sous le même contrôle (notamment les contrats d'assistance technique).

3. En cas de méconnaissance par l'Entreprise d'une des stipulations du présent article, qui rendrait notamment impossible la poursuite par le STIF ou tout tiers désigné par lui de l'un des contrats, le STIF pourra obtenir une prestation de même nature, aux frais et risques de l'Entreprise.

4. Un an avant la cessation du présent contrat, l'Entreprise communique au STIF les informations nécessaires à la mise en application de l'article L 1224-1 du code du travail.

## **Article 82 - Engagements financiers à la fin du contrat**

Au terme du présent contrat, l'Entreprise établit dans le délai d'un mois, un état des créances et des dettes reprises par le STIF ou le successeur et assumées par ces derniers.

Cet état détaillé fera notamment apparaître :

- les charges payées par l'Entreprise et couvrant une période n'entrant pas dans le périmètre de son contrat d'exploitation ;
- les sommes, quelles qu'en soient la nature, origine ou destination, subsistant dans son patrimoine et versées par des tiers, personnes privées ou publiques, sous forme de concours, subventions ou participations afin de contribuer au développement des moyens du service public exploité couvrant une période en dehors des ses obligations inhérentes au présent contrat ne faisant plus partie de son contrat d'exploitation ;
- les sommes qu'elle a constituées, provisionnées ou réservées dans ses documents comptables et budgétaires afin de garantir le parfait paiement à leur échéance normale des obligations légales, réglementaires ou contractuelles dans lesquelles le STIF ou le successeur seront tenus de se substituer à lui à raison du transfert ou de la reprise du service ;
- les charges à payer, relatives à tout contrat annuel qui sera cédé au STIF ou au successeur au prorata du temps du dernier contrat d'exploitation ;
- une somme correspondant aux droits acquis par les salariés transférés en vertu de l'Article L 1224-1 du code du travail et non échus à la date du transfert du service public confié, lorsqu'il résulte de ce transfert que le STIF ou le successeur seront tenus de l'intégralité de ces droits à leur échéance ;
- les provisions passées, entre autres, pour départ à la retraite ;
- et toute autre charge liée à l'exploitation du service confié incombant à l'Entreprise.

Si cet état fait apparaître un solde en faveur de l'Entreprise, alors le successeur verse ce solde à l'Entreprise, dès le début de son exploitation.

Si cet état fait apparaître un solde en faveur du successeur, alors l'Entreprise verse ce solde au successeur, dès la fin de son exploitation.

Cet état devra impérativement être validé par l'expert comptable de l'Entreprise, ainsi que par le STIF. Un protocole transactionnel peut valider l'accord financier.

A la fin du contrat, si le programme prévisionnel d'investissement n'a pas été réalisé en totalité (en volume et/ou en valeur), alors l'entreprise verse au STIF l'écart entre le montant réel d'investissement et le montant prévisionnel.

Les sommes dues en application des dispositions du présent Article sont versées en capital dans les 3 mois suivant le terme de du présent contrat et à défaut, portent intérêt au taux applicable en matière d'intérêts moratoires des marchés publics.

## CHAPITRE IV - DISPOSITIONS DIVERSES

### Article 83 - Révision et sauvegarde.

Les Parties procèdent d'un commun accord au réexamen des conditions financières, à la demande motivée de l'une d'entre elles, en cas de survenance d'événements ou de modifications législatives ou réglementaires majeures et non prévisible avec suffisamment de certitude quant à leur occurrence à la date du contrat, tendant à bouleverser substantiellement l'équilibre économique et financier du contrat.

Pour apprécier l'impact de ces événements, les parties s'appuient sur toutes données économiques et financières utiles et disponibles. La révision du contrat peut notamment intervenir dans les cas suivants :

- si une vérification de toute nature réalisée par le STIF montre que le STIF supporte des charges indues ou bien qu'une contribution versée par le STIF est excessive notamment du fait d'un changement de méthode comptable ou d'une décision du STIF, les parties conviennent d'examiner ensemble les modalités d'ajustement des contributions du STIF ;
- en cas de modifications législatives et réglementaires en matière sociale, fiscale, para fiscale et d'imposition de toute nature (évolution de taux fiscaux, création ou suppression d'impôts, taxes et redevances ou changements de règles déterminant l'assiette, les taux ou les modalités de calcul des impôts, taxes et redevances) venant affecter les impôts et/ou taxes et/ou charges autres que ceux couverts par la contribution versée par le STIF ;
- Plus particulièrement, en cas de remise en cause, quelle qu'en soit l'origine, de l'abattement supplémentaire de 20 % pour frais professionnels dont bénéficie le personnel de conduite de l'Entreprise à la date d'entrée en vigueur du présent contrat.
- En cas de cession de l'entreprise ou de modification de la structure de détention du capital de l'entreprise titulaire du contrat.

En cas de nouvelles charges résultant d'obligations qui découleraient d'une décision du STIF postérieure à l'approbation du présent contrat.

Les Parties procèdent à l'amiable au réexamen des conditions financières sur l'initiative de l'une d'elles et sur la base des éléments justificatifs fournis par celle-ci.

### Article 84 - Recours à la procédure d'avenant.

#### Article 84-1 - Cas général.

Le présent contrat et ses annexes autres que celles listées à l'Article 84-2 - ne peuvent être modifiées que par voie d'avenant écrit et signé par les personnes dûment habilitées à cet effet par chaque parties.

#### Article 84-2 - Cas particulier.

Les Annexes susceptibles d'être modifiées par simple accord entre le STIF et l'Entreprise, sans qu'il soit nécessaire de passer un avenant au présent contrat sont :

- Annexe A.3: Service de référence
- Annexe A.4: Autres Conventions
- Annexe A.5: Tableau de bord 1-Suivi de la non-réalisation

- Annexe A.6 Tableau de bord 2-Suivi de l'offre de référence
- Annexe B.1: Système de qualité de service et indicateurs et tableaux de bord
- Annexe B.2 Synthèse des objectifs de qualité de service et bonus-malus par indicateur
- Annexe B.3: Protocole sur les échanges de données entre l'entreprise et la base de données communautaire du STIF et annexe technique
- Annexe B.6: Tableau de bord-Suivi du remboursement voyageur
- Annexe B.7: Formulaire des réclamations PMR
- Annexe B.9 Application de la norme SIRI en Ile-de-France
- Annexe C.6: Réseau de dépositaires ;
- Annexe C.7: Réseau d'Agences
- Annexe D.1: Etat du parc de véhicules
- Annexe D.2: Plan d'investissement
- Annexe D.3: Etat des lieux et inventaire
- 
- Annexe E.2: Evaluation du trafic par les comptages
- Annexe E.4: Modèle de facture de régularisation annuelle
- Annexe F.1: Marques
- Annexe F.2: Tableaux du rapport annuel (volet général et volet financier)

Ces modifications sont notifiées par courrier simple à l'Entreprise.

Dans ces cas, si la modification apportée a une conséquence économique, les Parties conviennent de se rapprocher pour en mesurer les effets et, éventuellement, en tenir compte par voie d'avenant.

#### **Article 85 - Procédure de conciliation.**

En cas de litige né de l'interprétation ou de l'exécution de la présente Convention, les parties pourront mettre en œuvre, sans que ce soit un préalable obligatoire à toute contestation juridictionnelle, une procédure de conciliation selon les modalités suivantes :

- La mise en œuvre de la procédure est décidée par l'une ou l'autre partie
- Chaque partie désigne un expert dans les 10 jours qui suivent,
- Les experts remettent leurs conclusions aux parties sous 10 jours,

La consultation des experts constitue un avis qui ne s'impose pas aux parties.

#### **Article 86 - Redressement, liquidation judiciaire et contrôle fiscal.**

L'Entreprise porte sans délai à la connaissance du STIF l'ouverture d'une procédure de redressement ou de liquidation judiciaire à son encontre, ainsi que le résultat même provisoire de tout contrôle fiscal.

#### **Article 87 - Jugement des contestations.**

Sous réserve des stipulations de l'Article 85 -, les contestations qui s'élèvent entre le STIF et l'Entreprise au sujet de l'interprétation et de l'exécution du présent contrat, sont soumises au Tribunal Administratif de Paris.

#### **Article 88 - Election de domicile.**

Pour l'application des dispositions du présent contrat, les parties font élection de domicile :

- le STIF, en son siège administratif, 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris;
- l'Entreprise, en son siège social.

Les notifications ou mises en demeure faites entre les parties au titre des dispositions du présent contrat sont valablement effectuées par lettre recommandée avec avis de réception, adressée à leur domicile respectif dans le ressort de l'exploitation.

**Article 89 - Non validité partielle.**

Si une ou plusieurs dispositions du présent contrat se révélaient nulles ou étaient tenues pour non valides ou déclarées telles en application d'une loi, d'un règlement ou d'une décision définitive d'une juridiction compétente, les autres dispositions gardent toutes leurs force et leur portée sauf si la ou les dispositions invalides présentaient un caractère substantiel et que leur disposition remettait en cause l'équilibre contractuel.

Les parties feront leurs meilleurs efforts pour substituer à la disposition invalidée une disposition aussi valide que possible ayant un effet équivalent.

Fait à Paris, en 4 exemplaires, le

---

Le Syndicat des Transports  
d'Ile-de-France

---

L'Entreprise

**Délibération n°2009/1018**

**Séance du 9 décembre 2009**

PREFECTURE DE LA REGION ILE DE FRANCE
11.12.09 000000
STIF

**HAUSSE DES TARIFS DES FORFAITS IMAGINE'R  
POUR L'ANNEE 2010/2011**

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

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile de France,
- VU** le rapport n°2009/1018 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 4 décembre 2009 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1<sup>er</sup>** : les prix des forfaits Imagine"R" pour l'année 2010-2011 sont augmentés de 1%.

**ARTICLE 2** : A compter du 1<sup>er</sup> juillet 2010, les forfaits multimodaux appelés Intégrale sont dénommés « Navigo Annuel ». Les modalités d'application de cette disposition interviendront progressivement jusqu'à la fin de l'année 2010.

**ARTICLE 3** : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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



Jean-Paul HUCHON



**Délibération n° 2009/1019**  
**Séance du 9 décembre 2009**



**GRATUITE A L'OCCASION DE LA MISE EN SERVICE DU FRANCILIEN**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le rapport n° 2009/1019 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 4 décembre 2009 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : A l'occasion de la mise en service du « Francilien », les voyages sur l'axe Paris-Luzarches sont gratuits le samedi 12 décembre 2009 après midi et le dimanche 13 décembre 2009.

**ARTICLE 2** : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON



**Délibération n° 2009/1020**

**Séance du 9 décembre 2009**

**DOSSIER D'OBJECTIFS ET DE CARACTERISTIQUES PRINCIPALES  
PROLONGEMENT DU RER E (EOLE) A L'OUEST**

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,

- VU** les articles L 121-8 et suivants du code de l'environnement ;
- VU** les articles L 300-2 et R- 300-1 du Code de l'Urbanisme relatifs à la concertation préalable ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du Débat Public ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Contrat de Projets Etat Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
- VU** le rapport n° 2009/1020 ;
- VU** les avis de la Commission de la Démocratisation du 2 décembre 2009 et de de la Commission des Investissements et de Suivi du Contrat de Projets du 7 décembre 2009 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE :**

**ARTICLE 1 :** le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales du projet de prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest est approuvé. Les objectifs du projet sont les suivants :

- En termes d'aménagement urbain :
  - faciliter l'accès aux pôles d'activité de La Défense et du « QCA » depuis les secteurs les plus carencés en emplois (Est parisien, Seine Aval...) ;
  - relier les pôles d'emplois du nord-est parisien avec ceux de l'ouest ;
  - créer une desserte interne au secteur Défense – Seine-Arche ;
  - faciliter la desserte du quartier des Batignolles.
- En matière de transport :
  - désaturer le RER A ;
  - moderniser et rationaliser la desserte des diverses lignes de la banlieue ouest entre les RER A et E ainsi que les groupes III et V ;
  - étoffer si nécessaire la desserte d'EOLE dans sa partie Est ;
  - désaturer le nœud de correspondance de Châtelet-Les Halles ;
  - améliorer l'accès au pôle TGV Paris-Nord / Paris-Est ainsi qu'à Roissy ;
  - développer les potentialités d'un « hub » à La Défense, notamment pour le secteur Seine Aval et pour les régions normandes.

**ARTICLE 2 :** les caractéristiques fonctionnelles du projet retenu pour être présenté le cas échéant en débat public ou en concertation préalable sont les suivantes :

- les tracés par la Porte Maillot ou l'avenue des Ternes sont à étudier jusqu'au schéma de principe ;
- la station CNIT sur le secteur de la Défense est privilégiée car elle permet la plus forte décharge du RER A, la meilleur correspondance et la meilleure desserte de la zone d'emploi actuelle et future du secteur ;
- la gare « La Folie » est à prendre en compte car elle possède un réel intérêt pour l'aménagement futur de la zone sans remettre en cause la décharge du RER A et l'exploitation de la ligne ;
- le renforcement de la desserte de la gare de Pont Cardinet par l'arrêt des trains des groupes 2 et 3 de Paris Saint-Lazare pour accompagner le développement du futur quartier des Batignolles.

**ARTICLE 3 :** en fonction du programme exposé ci-avant, l'estimation du coût du projet (part infrastructure) est fixée entre 2,2 et 2,8 Milliard d'euros <sup>2009</sup> HT.

**ARTICLE 4 :** la directrice générale est autorisée à saisir, avec RFF, la Commission Nationale du Débat Public sur la base de ce dossier.

**ARTICLE 5 :** en l'absence d'organisation d'un débat public, une concertation préalable selon l'article L 300-2 du code de l'urbanisme sera menée conjointement avec RFF. Les modalités de la concertation préalable des habitants, riverains, usagers, associations locales et autres personnes concernées, relative au projet de prolongement du RER E à l'ouest pourront comprendre notamment :

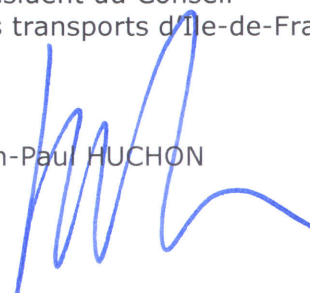
- une publicité préalable dans la presse et par voie d'affichage pour informer le public de l'objet de la concertation et des modalités de son déroulement ;
- une exposition d'information générale sur le projet, d'une durée de 2 semaines minimum, présentant des panneaux d'information ;
- la présence, sur les lieux d'exposition, d'un registre à disposition du public pour que celui-ci puisse y consigner ses observations ou suggestions ;
- la création d'un site internet dédié à la concertation, avec mise en place d'une adresse e-mail pour que le public puisse y consigner ses observations ou suggestions ;
- la mise à disposition sur place d'une plaquette d'information sur le projet ;
- la tenue de réunions publiques.

**ARTICLE 6 :** la directrice générale est invitée à lancer les études du Schéma de Principe et la confection du dossier d'enquête publique, en vue d'une approbation par le Conseil du STIF, en tenant compte des enseignements du débat public ou de la concertation préalable.

**ARTICLE 7 :** la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON



2009

# Prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest

DOSSIER D'OBJECTIFS ET  
DE CARACTERISTIQUES PRINCIPALES



25 novembre 2009







# Prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest

## SOMMAIRE

<b>SOMMAIRE</b>	<b>2</b>
<b>INTRODUCTION</b>	<b>5</b>
<b>PARTIE I – CONTEXTE DE L'ÉTUDE</b>	<b>7</b>
1. Besoins franciliens en matière de transport	7
2. Contexte géographique et socio-économique du projet	7
3. Schéma de transport à l'horizon du projet	8
4. Objectifs du projet	9
<b>PARTIE II – HISTORIQUE</b>	<b>11</b>
<b>PARTIE III – DESCRIPTION DU SECTEUR CONCERNÉ PAR LE PROJET</b>	<b>15</b>
1. Périmètres du projet	15
2. Diagnostic urbain actuel et perspectives d'évolution	16
2.1. Contexte socio-économique actuel	16
2.2. Projets de développement sur le périmètre d'étude	25
3. Analyse de l'offre de transport	30
3.1. Réseau routier	30
3.2. Réseau ferré	31
3.3. Réseau de transport en commun routier	34
4. Besoins de desserte à satisfaire	35
<b>PARTIE IV – DESCRIPTION DES PROJETS PROPOSÉS</b>	<b>39</b>
1. Description générale des projets proposés	39
2. Description du principe d'exploitation du RER E et de la desserte de transport	42
3. Description des travaux sur le tronçon La Défense – Mantes-la-Jolie	47
3.1. Aménagements des voies	47
3.2. Aménagements des quais	50
4. Description des tracés d'Hausmann Saint-Lazare à La Défense	50
4.1. Présentation des différentes options de tracé	50



4.2.	Contraintes des tracés	52
4.3.	Description des tracés entre Haussmann Saint-Lazare et La Défense	52
4.4.	Description des tracés dans le secteur de La Défense	54
4.5.	Longueur des tracés	57
4.6.	Comparaison de la solution tunnel en monotube ou en bitube	58
5.	Description des trois variantes de raccordement au Groupe V de Saint-Lazare	58
6.	Description des garages, ateliers de maintenance et voies de retournement	63
6.1.	Description des garages	63
6.2.	Description des ateliers de maintenance	64
6.3.	Description des voies de retournement	64
7.	Renforcement de la desserte de Pont Cardinet	65
8.	Points particuliers du projet	67
<b>PARTIE V – IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT ET L'AMENAGEMENT</b>		<b>68</b>
1.	Évaluation sommaire des impacts sur l'environnement	68
2.	Évaluation sommaire des impacts acoustiques et vibratoires	70
3.	Risques industriels (sites SEVESO)	71
4.	Synthèse des contraintes environnementales	73
<b>PARTIE VI – INTÉGRATION DU PROJET AU RÉSEAU DE TC EXISTANT</b>		<b>75</b>
<b>PARTIE VII – COÛTS ET DÉLAIS DU PROJET</b>		<b>77</b>
1.	Coûts du projet	77
2.	Délais du projet	78
<b>PARTIE VIII – INTÉRÊT SOCIO-ÉCONOMIQUE DU PROJET</b>		<b>79</b>
3.	Impacts du projet sur la mobilité francilienne	79
5.	Gains socio-économiques	82
<b>PARTIE IX – ANALYSE MULTICRITÈRE</b>		<b>85</b>
1.	Analyse multicritère de chaque section	85
1.1.	Trois tracés sous Paris	85
1.2.	Trois tracés sous La Défense	86
1.3.	Trois raccordements au Groupe V de Saint-Lazare	87
2.	Analyse multicritère sur l'ensemble du projet	88
<b>CONCLUSION</b>		<b>92</b>



---

## SYNTHÈSE TECHNIQUE DE L'OPÉRATION PROPOSÉE

### Tracé du prolongement du RER E (EOLE) de Haussmann Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie

- Aménagements dans Paris
  - Tunnel suivant le tracé "Porte Maillot" avec un arrêt à Porte Maillot
  - ou
  - Tunnel suivant le tracé "Porte de Clichy" avec un arrêt à Porte de Clichy
  - ou
  - Tunnel suivant le tracé "Avenue des Ternes" sans arrêt jusqu'à La Défense
- Aménagements dans le secteur de La Défense
  - Tunnel suivant le tracé "CNIT" avec une gare sous le CNIT
  - ou
  - Tunnel suivant le tracé "Boulevard Circulaire" avec une gare sous le Boulevard Circulaire
  - ou
  - Tunnel suivant le tracé "Gambetta" avec une gare sous l'avenue Gambetta
  - et
  - Création d'une nouvelle gare à La Folie dans le secteur des Groues à Nanterre
  - Création des installations de retournement et de garages dans le secteur des Groues à Nanterre
  - Création d'un raccordement dénivelé à la ligne du groupe V à Nanterre
- Aménagements sur le secteur Nanterre – Mantes-la-Jolie
  - Rehaussement et rallongement des quais
  - Aménagements ferroviaire en gare de Poissy et Mantes-la-Jolie et dans le secteur d'Épône

### Desserte en RER E

- Missions ouest : Mantes-la-Jolie – Magenta/Évangile : 6 trains par heure
- Missions est : La Folie – Tournan / Chelles Gournay : 16 trains par heure

### Longueur du tracé et temps de parcours

- Longueur du tracé
  - Infrastructures nouvelles en tunnel : entre 7,8 km et 9,4 km selon les tracés retenus
  - Infrastructures existantes réutilisées : environ 47 km
- Temps de parcours entre Haussmann Saint-Lazare et Mantes-la-Jolie
  - Pour les trains semi-directs : entre 44 min et 46 min 50 selon les tracés retenus

### Coûts et délais

- Coûts

Le coût du projet est évalué à ce stade de pré-étude fonctionnelle entre 2,2 et 2,8 milliards d'euros aux conditions économiques de janvier 2009. Ils incluent aussi bien les coûts de maîtrise d'ouvrage que de maîtrise d'œuvre mais n'incluent pas certains éléments non chiffrés à ce jour (voir partie VII sur les coûts et délais).

- Délais
  - Saisine de la CNDP : décembre 2009
  - Phase de dialogue avec le public (débat public ou concertation L.300-2) : 2010
  - Premiers travaux (sur la partie Mantes-la-Jolie Poissy) : 2013



---

## INTRODUCTION

---

L'opération de prolongement de la ligne E de RER à l'ouest est inscrite au projet de Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) du 25 septembre 2008, dans la loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement et programmée au Contrat de Projets État-Région 2007-2013, pour un montant de 10 millions d'euros au titre des études et premiers travaux de transport en commun.

Les principaux enjeux de ce projet sont d'offrir un nouvel accès au secteur de La Défense, de renforcer la desserte de l'ouest francilien, notamment le Mantois et le secteur de Seine Aval et de réaliser une dorsale structurante est-ouest permettant ainsi de décharger le RER A.

Ce prolongement du RER E doit permettre de relier la gare d'Hausmann Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie en passant par La Défense et Poissy. Entre Hausmann Saint-Lazare et La Défense, le prolongement de la ligne de RER nécessite la construction de nouvelles infrastructures souterraines, avec la création de gares en fonction du tracé retenu :

- dans deux des trois tracés, une gare est créée dans Paris intra-muros, soit à Porte Maillot, soit à Porte de Clichy, le 3<sup>ème</sup> tracé ne prévoyant pas de gare dans Paris ;
- une gare à La Défense dans le secteur du CNIT ;
- et une autre gare à La Folie, dans le secteur des Groues à Nanterre.

La ligne se raccorde ensuite au Groupe V du réseau de Paris Saint-Lazare (PSL – Poissy – Mantes-la-Jolie) pour atteindre Mantes-la-Jolie par la ligne actuelle.

Le STIF est chargé d'élaborer le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) de ce projet en vue de co-saisir avec RFF la CNDP qui décidera de l'organisation d'une concertation préalable L. 300-2 ou d'un débat public le cas échéant.

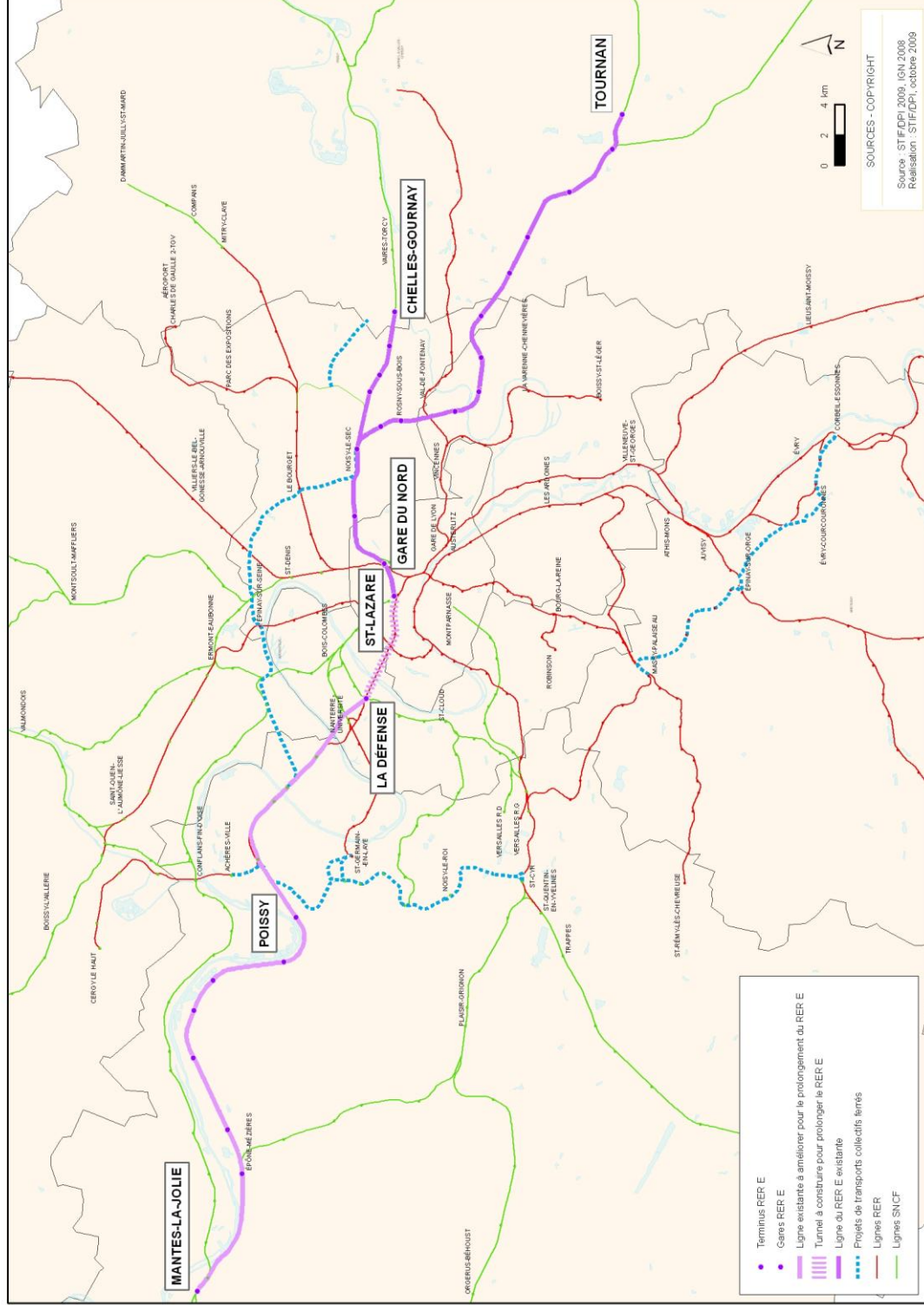
Les éléments de ce dossier, complétés par l'étude de contexte, serviront pour rédiger le dossier de saisine de la CNDP.





novembre 09

Prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest



Carte 1 – Représentation du tracé du prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest

## PARTIE I – CONTEXTE DE L'ÉTUDE

### 1. Besoins franciliens en matière de transport

Le réseau routier francilien est saturé sur les axes majeurs notamment sur les axes autoroutiers. Ceci a des impacts en termes d'émissions polluantes et de gaz à effet de serre, de nuisances sonores, de temps passé dans les transports. Afin d'améliorer le cadre de vie des franciliens, de nombreux efforts sont faits pour développer le réseau des transports en commun. Toutes ces mesures s'inscrivent pleinement dans le cadre du Grenelle de l'Environnement et du Schéma Directeur de la Région Île-de-France qui préconisent un plan volontariste de développement des transports collectifs et de leur intermodalité.

En Île-de-France, la part modale des transports en commun s'élève à 17,5 % de l'ensemble des déplacements et 29,5 % des déplacements motorisés. Le réseau de transport est donc fortement utilisé et on assiste à la saturation de certaines lignes de transport en commun comme la ligne A du RER. Cette ligne a permis d'effectuer plus d'un million de voyages par jour durant 180 jours en 2008 ce qui en fait une des lignes les plus chargée au monde. Cette saturation entraîne des difficultés d'exploitation et des conditions de transport inconfortables pour les voyageurs. Une désaturation de cet axe est donc d'autant plus nécessaire que les activités basées à La Défense sont en plein essor.

L'urbanisation de l'Île-de-France s'est faite de telle manière que les principaux pôles d'habitat sont situés à l'est, alors que les principaux pôles d'emplois sont situés à l'ouest. Même si les politiques urbaines volontaristes consistent à essayer de rééquilibrer les espaces, les migrations quotidiennes alternantes est-ouest en Île-de-France progressent de façon continue au fil du temps, contribuant à accroître le volume de trafic sur les lignes traversantes, en particulier les RER et les lignes du réseau Transilien.

### 2. Contexte géographique et socio-économique du projet

L'Île-de-France compte 11,7 millions d'habitants en 2008, soit environ 19 % de la population française. Cette population est globalement plus jeune que celle des autres régions, plus féconde et porteuse d'un fort dynamisme.

Deuxième métropole mondiale pour l'accueil des sièges d'organisations internationales, deuxième pôle d'implantation des 500 plus grandes entreprises du monde, première destination touristique mondiale, l'Île-de-France jouit d'un rayonnement mondial se manifestant par l'accueil d'évènements exceptionnels, par l'implantation d'un grand nombre d'entreprises multinationales et par un haut niveau d'infrastructures et de grands équipements.

L'Île-de-France est un des moteurs économiques de la France. Elle produit 29 % de la richesse française pour 19 % de la population. Une grande diversité économique est présente sur le territoire francilien (espaces industriels, tertiaires, agricoles) avec une forte concentration des emplois supérieurs : 50 % des emplois supérieurs français sont situés dans l'aire urbaine de Paris. Cependant, la croissance de l'Île-de-France est moins soutenue que celle des principales métropoles américaines, européennes ou asiatiques et le taux de chômage y reste élevé (8 % en 2007).

Le Quartier Central des Affaires (QCA) situé à Paris autour du quartier de la gare Saint-Lazare et le secteur de La Défense sont les deux principaux pôles d'emplois de la zone d'étude du projet. Ils constituent des territoires clefs du dynamisme de l'économie francilienne. Avec une forte notoriété

internationale, ces deux pôles attirent préférentiellement les sièges sociaux des grandes entreprises internationales. Ce choix contribue à la création de très fortes densités d'emplois dans l'ouest parisien. Le quartier Paris QCA jouit d'un effet d'adresse et intéresse plus particulièrement les sièges sociaux. Le site de La Défense, quant à lui, dispose d'une image de modernité, attirant également des sièges sociaux prestigieux, et propose de grandes surfaces d'un seul tenant, favorables aux grandes entreprises.

Ces deux quartiers présentent des atouts essentiels en termes de compétitivité, grâce à un fort potentiel de cadres et de dirigeants et à un réseau dense de prestataires de services. Chacun des quartiers est desservi par un pôle d'échange multimodal important : Haussmann Saint-Lazare et La Défense Grande Arche. Néanmoins, les réseaux de transport qui les desservent et les relient sont maintenant à la limite de la saturation, notamment le RER A. De plus, les liaisons en transport en commun avec le réseau TGV et l'aéroport Charles-de-Gaulle ne sont pas aisées puisqu'elles impliquent des ruptures de charge et ne répondent pas aux besoins de déplacements tant professionnels que touristiques.

Les populations travaillant dans ces deux quartiers de forte activité résident aussi pour beaucoup d'entre elles à l'ouest de La Défense et, pour une part croissante, dans un secteur allant jusqu'à Mantes-la-Jolie.

### 3. Schéma de transport à l'horizon du projet

Le projet de SDRIF, adopté par le Conseil Régional d'Île-de-France, a notamment pour but de développer l'emploi, l'excellence économique et le rayonnement de l'Île-de-France. Concernant le quartier de La Défense, le projet de SDRIF donne notamment comme objectifs de maintenir son rang parmi les grands quartiers d'affaires mondiaux dans le cadre d'un projet global d'aménagement, de développement et de gestion durable.

Il prévoit un schéma de transport à l'horizon 2030. À l'horizon 2020, un certain nombre de ces projets ont été retenus par le Conseil Régional, le STIF, les Conseils Généraux dans le Plan de Mobilisation pour les transports. Ainsi, le projet de prolongement du RER E à l'ouest s'accompagnera des projets suivants :

- le projet de rocade en métro automatique (Arc Express ou projet de loi du Grand Paris) : la rocade en métro automatique autour de Paris pourrait croiser le prolongement du RER E au niveau de La Défense ou de Nanterre La Folie, favorisant ainsi le maillage des transports en commun en Île-de-France ;
- les projets des tangentielles nord et ouest : ces lignes ferrées permettront de contourner Paris en train, renforçant les transports pour les déplacements banlieue-banlieue sans passer par le centre de Paris ;
- les prolongements des tramways T1 et T2 ;
- les projets de modernisation des RER (Schémas Directeurs) ;
- une liaison rapide entre la Normandie et Paris est en cours d'étude et porte notamment sur la création d'une ligne nouvelle entre Epône et Nanterre reliée principalement à la gare Saint-Lazare avec la possibilité d'une antenne vers Nanterre La Défense ;
- le projet d'amélioration de la gare La Défense-Grande Arche : le pôle multimodal de La Défense fait l'objet d'études pour améliorer son fonctionnement et les déplacements dans ce pôle.



Ces projets de transport ont bien été pris en compte afin de vérifier qu'aucune incompatibilité n'existe entre eux et le prolongement du RER E à l'ouest. En outre, ils sont complémentaires offrant chacun possibilité de dessertes différentes entre lignes radiales et rocares.

Les études pour le prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest sont également inscrites au Contrat de Projets État-Région 2007-2013 d'Île-de-France. Des crédits pour financer les études de ce prolongement ont été inclus au sein du Grand Projet 5 "Contribuer à l'accessibilité". L'article 4 "études et premiers travaux d'opérations de transport en commun" prévoit 10 millions d'euros pour ce projet, financés à parité par la Région Île-de-France et par l'État.

Le projet de prolongement du RER E à l'ouest fait également partie des actions prioritaires à mener en Île-de-France au titre de la loi de programmation relative au Grenelle de l'environnement du 3 août 2009.

#### 4. Objectifs du projet

**Le présent DOCP porte sur le projet de prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest, à La Défense et jusqu'à Mantes-la-Jolie. Il s'attachera à examiner la pertinence du projet pour répondre aux problématiques et aux besoins identifiés.**

Les objectifs de ce projet, qui relèvent à la fois de l'aménagement urbain du territoire et de l'amélioration des transports, sont les suivants :

- en termes d'aménagement urbain :
  - faciliter l'accès aux pôles d'activité de La Défense et du « QCA » depuis les secteurs les plus carencés en emplois (est parisien, Seine Aval...);
  - relier les pôles d'emplois du nord-est parisien avec ceux de l'ouest ;
  - créer une desserte interne au secteur Défense – Seine Arche ;
  - faciliter la desserte du quartier des Batignolles.
  
- en matière de transport :
  - désaturer le RER A ;
  - moderniser et rationaliser la desserte des diverses lignes de la banlieue ouest entre les RER A et E ainsi que les Groupes III (PSL – Cergy-le-Haut) et V (PSL – Poissy – Mantes-la-Jolie) ;
  - étoffer si nécessaire la desserte du RER E dans sa partie est ;
  - désaturer le nœud de correspondance de Châtelet-Les Halles ;
  - améliorer l'accès au pôle TGV Paris-Nord / Paris-Est ainsi qu'à Roissy Charles-de-Gaulle ;
  - développer les potentialités d'un « hub » à La Défense, notamment pour le secteur Seine Aval et pour les régions normandes.

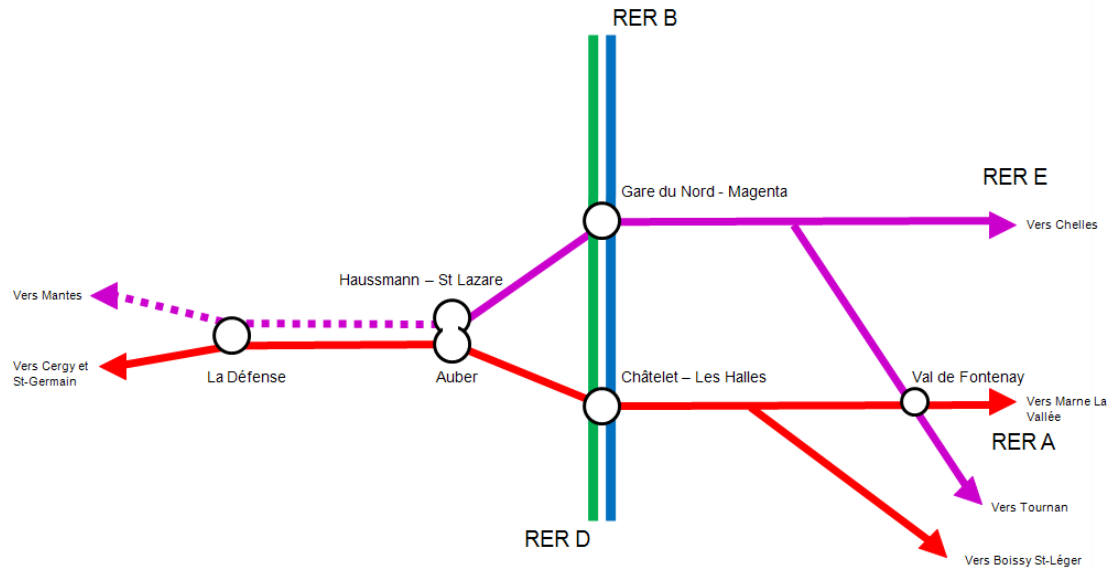


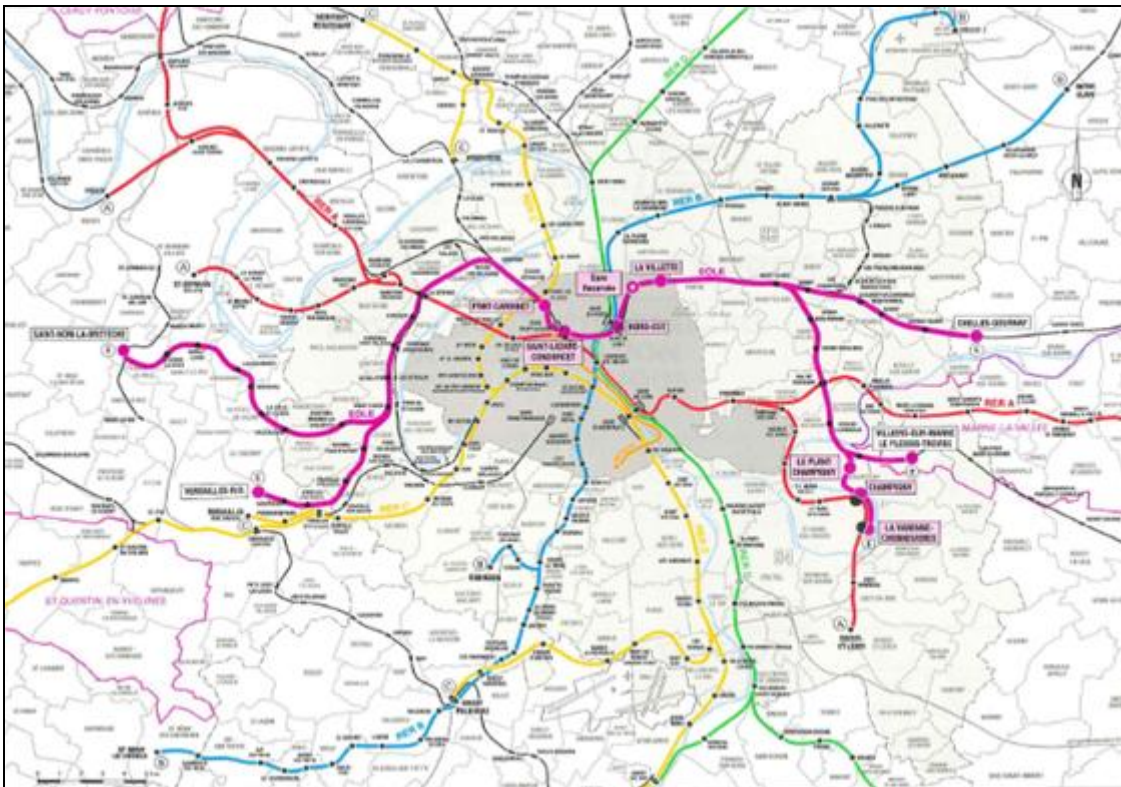
Figure 1 – Articulation du prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest avec les autres RER en faveur de l'allègement de ces axes forts de transport en commun



## PARTIE II – HISTORIQUE

Le schéma de principe du projet EOLE (Est-Ouest Liaison Express), aujourd'hui dénommé RER E, établi en décembre 1989 comprenait deux phases, représentées sur la carte ci-dessous :

- la première permettant de relier les gares existantes de la banlieue est de Paris (branches vers Chelles et Villiers-sur-Marne) ainsi que la gare fermée au trafic du Plant-Champigny au cœur de Paris grâce à la création de deux gares nouvelles souterraines (Magenta et Haussmann Saint-Lazare) ;
- la deuxième permettant un prolongement vers les gares existantes de la banlieue ouest du Groupe II de Paris Saint-Lazare (PSL – Versailles-Rive Droite / Saint-Nom-la-Bretèche), avec la création de deux autres gares nouvelles dans Paris à Pont-Cardinet (gare souterraine) et à La Villette.



Carte 2 - Tracé du projet EOLE d'après le schéma de principe de 1989

Le 15 novembre 1991, le Ministre des Transports signe le décret déclarant d'utilité publique l'ensemble du projet et affirme l'urgence de démarrer les travaux d'EOLE.

Une semaine plus tard, il approuve la première phase de l'avant projet d'EOLE à l'exception de l'antenne du Plant Champigny, faute de consensus local.

Cette première phase d'EOLE est mise en service à l'été 1999. Elle relie Haussmann Saint-Lazare, terminus actuel, à Chelles-Gournay et à Villiers-sur-Marne sous le nom de RER E, en passant par la gare Magenta-Gare du nord.

En décembre 2003, le RER E est prolongé au delà de Villiers-sur-Marne jusqu'à la gare de Tournan-en-Brie.

La seconde phase prévue dans le schéma de principe initial, n'a jamais trouvé de réel écho populaire ni de portage politique suffisant pour être lancée. De plus, elle ne présentait pas un grand intérêt en termes de capacité de transport ou de gain de temps de parcours et donc de décharge du RER A. La branche ouest vers Versailles-Rive Droite et Saint-Nom la Bretèche n'avait pas été étudiée à l'époque.

Des études se sont néanmoins poursuivies, sous l'égide de RFF, qui a saisi le 11 juillet 2003 la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) pour la réalisation du projet Est Liaison Express Ouest Normandie Roissy (ELEONOR), projet de création d'une ligne ferroviaire nouvelle souterraine de 2,5 km environ pour la jonction entre les lignes existantes du RER E à la gare Haussmann Saint-Lazare et celles du faisceau de Saint-Lazare (Groupe II (PSL – Versailles-Rive Droite / Saint-Nom-la-Bretèche) et Groupe V (PSL – Poissy – Mantes-la-Jolie) de Paris Saint-Lazare à la gare de Pont Cardinet. ELEONOR devait permettre de répondre à une double attente : celle de la région Île-de-France concernant l'extension à l'ouest du RER E et celle des régions Basse et Haute Normandie relative à l'amélioration de leur accès au réseau à grande vitesse et à l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle. La CNDP, dans sa séance du 10 septembre 2003, a décidé qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public sur ce projet considérant l'importance des enjeux socio-économiques mais également ses incidences territoriales limitées ainsi que le fait qu'une partie du projet ait été fixée par déclaration d'utilité publique. Dans cette même décision, la CNDP recommandait à RFF de mener une concertation selon les modalités qu'elle précisait. En raison de l'abandon de cette version du projet, cette concertation n'a pu être menée.

Ce projet a en effet été abandonné pour les raisons suivantes :

- il ne permettait pas un accès direct à La Défense pour les voyageurs du Groupe V de Paris Saint-Lazare (PSL – Poissy – Mantes-la-Jolie) ;
- les voyageurs en provenance ou à destination de la Normandie ne pouvaient ni accéder directement à La Défense, ni à l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle, la future relation CDG Express reliant la gare de l'Est à la gare de Roissy CDG 2 n'étant plus reliée au RER E ;
- il ne présentait pas un grand intérêt en termes de capacité de transport ou de gains de temps de parcours pour accéder à La Défense et donc de décharge du RER A ;
- le mélange, dans le RER E, de circulations de rames Transilien et de rames « grandes lignes » en rendait l'exploitation difficile et ne permettait pas de garantir une bonne fiabilité des horaires.

En 2005-2006, plusieurs évènements ont entraîné la reprise des études sur le prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest :

- le renforcement de La Défense est devenu un sujet d'importance majeure suite à l'élaboration du Plan de Relance et à la révision du SDRIF ;
- la surcharge du RER A a impliqué la nécessité de mettre en œuvre de nouvelles solutions de desserte en transport collectif du secteur de La Défense ;
- les études du projet LRNV<sup>1</sup> d'amélioration des relations avec la Normandie ont permis de mettre en évidence l'intérêt du développement du secteur de La Défense en tant que "hub" et d'identifier les pistes à moyen et long termes, destinées à augmenter la capacité et la qualité de service sur l'axe Paris-Mantes-Normandie.

---

<sup>1</sup> LRNV : Liaison Rapide Normandie Val de Seine

Lors de la reprise des études, la solution proposée dans le tracé historique a été examinée. Le projet de prolongement du RER E par le Groupe II de Saint-Lazare (PSL – Versailles-Rive Droite / Saint-Nom-la-Bretèche) devait être géré en recouvrement partiel :

- sur les 16 missions est, 12 se retournaient dans la gare nouvelle de Pont-Cardinet et les 4 restantes circulaient jusqu'à un des terminus de l'ouest (Saint-Nom-la-Bretèche ou Versailles Rive Droite) ;
- sur les 12 missions ouest, 8 se retournaient en gare de La Villette (aujourd'hui Évangile) et les 4 autres continuaient jusqu'à un des terminus de l'est (Chelles-Gournay ou Tournan).

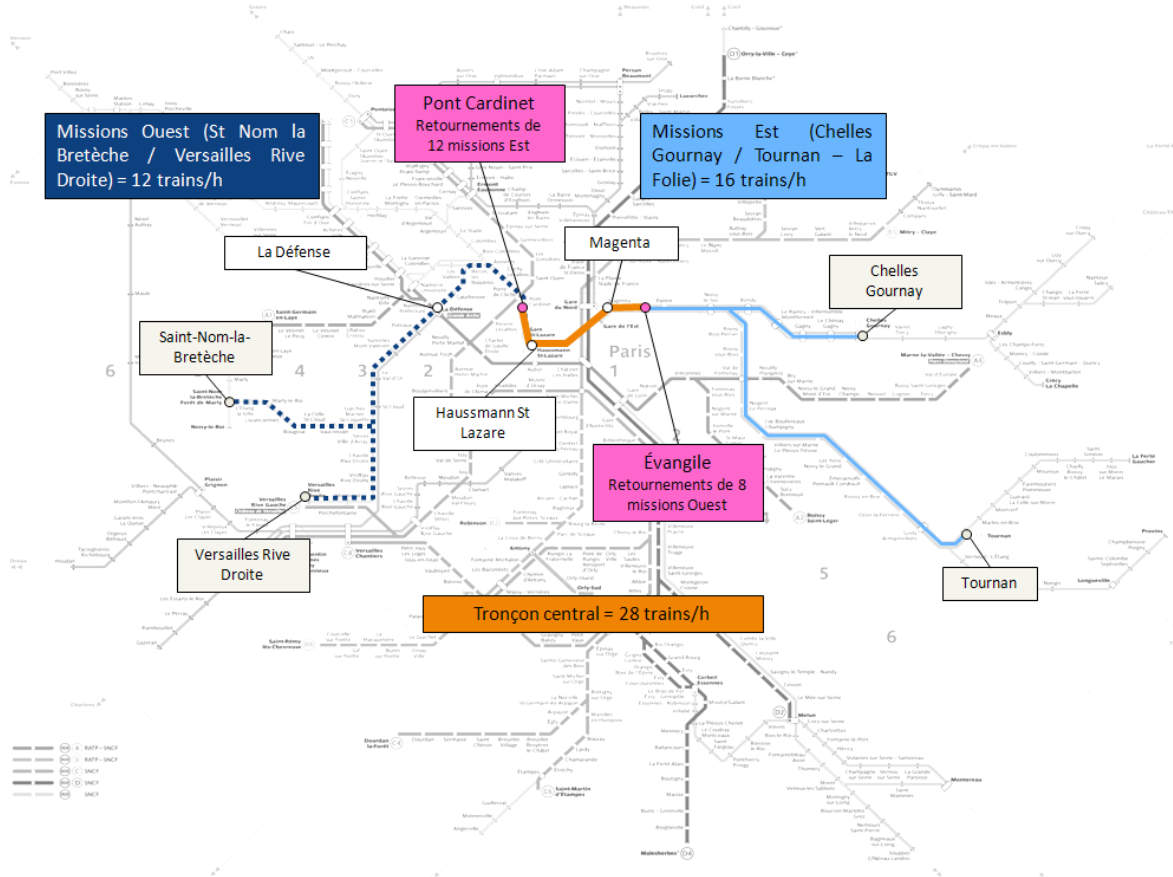


Figure 2 – Missions prévues dans le projet historique du prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest

Aujourd'hui, ce tracé historique visant à transformer les trains du Groupe II de Saint-Lazare (PSL – Versailles-Rive Droite / Saint-Nom-la-Bretèche) en trains du RER E, sans création de nouvelle capacité ne répond plus aux besoins de déplacement des Franciliens.

En effet, cette option ne permet pas de créer une offre de transport supplémentaire déchargeant efficacement le RER A et désaturant le pôle de Châtelet-les Halles car elle ne présente pas un temps de parcours suffisamment faible. De plus, elle n'offre aucune modernisation du Groupe V de Saint-Lazare (PSL – Poissy – Mantes-la-Jolie), la desserte de Mantes-la-Jolie – Seine Aval n'est pas améliorée et la desserte du pôle de La Défense n'est que marginalement améliorée car les populations desservies par le Groupe II de Saint-Lazare (PSL – Versailles-Rive Droite / Saint-Nom-la-Bretèche) ont déjà un accès direct à La Défense.

De plus, seuls 12 trains circulaient à l'époque et le projet historique ne prévoyait pas d'augmentation du nombre de trains.





Ce changement de contexte conduit à considérer le projet du prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest avec un intérêt renouvelé au vu des nouveaux besoins apparus et aux objectifs à atteindre en termes d'offre de transport à proposer aux habitants franciliens.

Pour répondre au mieux aux besoins de mobilité à l'ouest de Paris, il s'est avéré pertinent d'étudier un projet permettant de relier la banlieue de l'est parisien à celle de l'ouest, jusqu'à Mantes-la-Jolie, en passant par Poissy et desservant le secteur de La Défense.

#### Principales dates (issues du bilan LOTI du RER E)

- 3 juillet 1990 : prise en considération par le STP de la 1<sup>e</sup> étape du schéma de principe d'EOLE de décembre 1989 (relier les lignes de la banlieue est au quartier des affaires de Saint-Lazare en créant deux nouvelles gares souterraines dans Paris)
- 4 juillet 1990 : signature d'un avenant au contrat de plan : EOLE est prévu pour une mise en service fin 1996
- 25 octobre 1990 : prise en considération par le STP de la 2<sup>e</sup> étape du schéma de principe d'EOLE, soit le raccordement à la banlieue Saint-Lazare vers Versailles et Saint-Nom-la-Bretèche en créant deux nouvelles gares dans les secteurs de Pont-Cardinet (souterraine) et de la Villette
- 23 octobre 1991 : le conseil d'administration du STP approuve l'avant projet d'EOLE
- 15 novembre 1991 : décret déclarant l'utilité publique et l'urgence des travaux d'EOLE
- 22 novembre 1991 : l'avant projet d'EOLE (1<sup>e</sup> étape) est approuvé par le Ministre des Transports
- novembre 1998 : avant projet rectificatif d'EOLE
- 15 juillet 1999 : mise en service du RER E (branche Chelles Gournay)
- 31 août 1999 : mise en service du RER E (branche Villiers-sur-Marne)
- 14 décembre 2003 : prolongement du RER E à Tournan-en-Brie l'avant-projet ayant été approuvé par le STP en février 2002

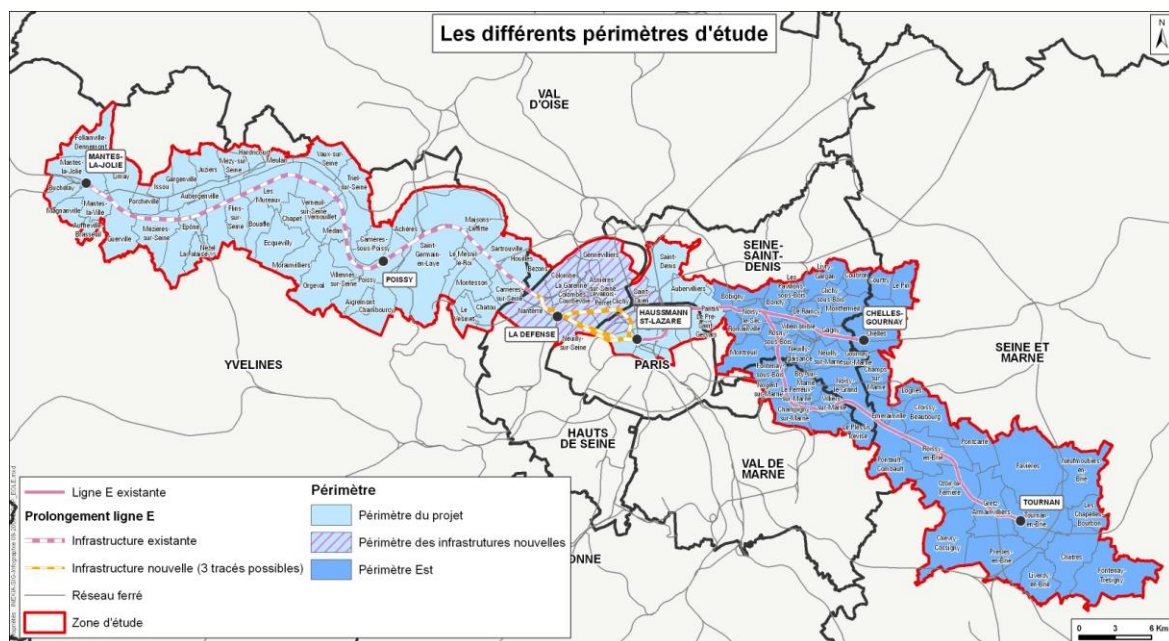
## PARTIE III – DESCRIPTION DU SECTEUR CONCERNÉ PAR LE PROJET

Le prolongement du RER E à l'ouest a pour objet de relier le secteur du Mantois à la gare d'Évangile, en passant par La Défense, Haussmann Saint-Lazare et Magenta ainsi que l'est de l'agglomération parisienne à La Défense/Nanterre. La réalisation de ce projet impliquera l'amélioration des infrastructures existantes entre Nanterre et Mantes-la-Jolie et la création de nouvelles infrastructures ferroviaires entre Haussmann Saint-Lazare et le secteur de Nanterre / La Folie.

### 1. Périmètres du projet

La zone d'étude globale, représentée sur la carte 3, est composée de l'ensemble des communes comprises dans l'aire d'attraction<sup>2</sup> d'une des gares du RER E, sur la totalité de son tracé. Elle se découpe en trois périmètres :

- un "périmètre d'infrastructures nouvelles", hachuré en rose sur la carte, comprenant les communes<sup>3</sup> concernées par les infrastructures nouvelles ;
- un "périmètre du projet", en bleu ciel sur la carte, comprenant les communes du périmètre élargi comprises entre le secteur d'Évangile et celui de Mantes-la-Jolie ;
- un "périmètre est", en bleu foncé sur la carte, comprenant les communes du périmètre élargi comprises entre le secteur d'Évangile et ceux de Tournan / Chelles-Gournay.



Carte 3 – Différents périmètres d'étude

La suite du DOCP porte principalement sur le périmètre du projet, périmètre directement concerné par le prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest.

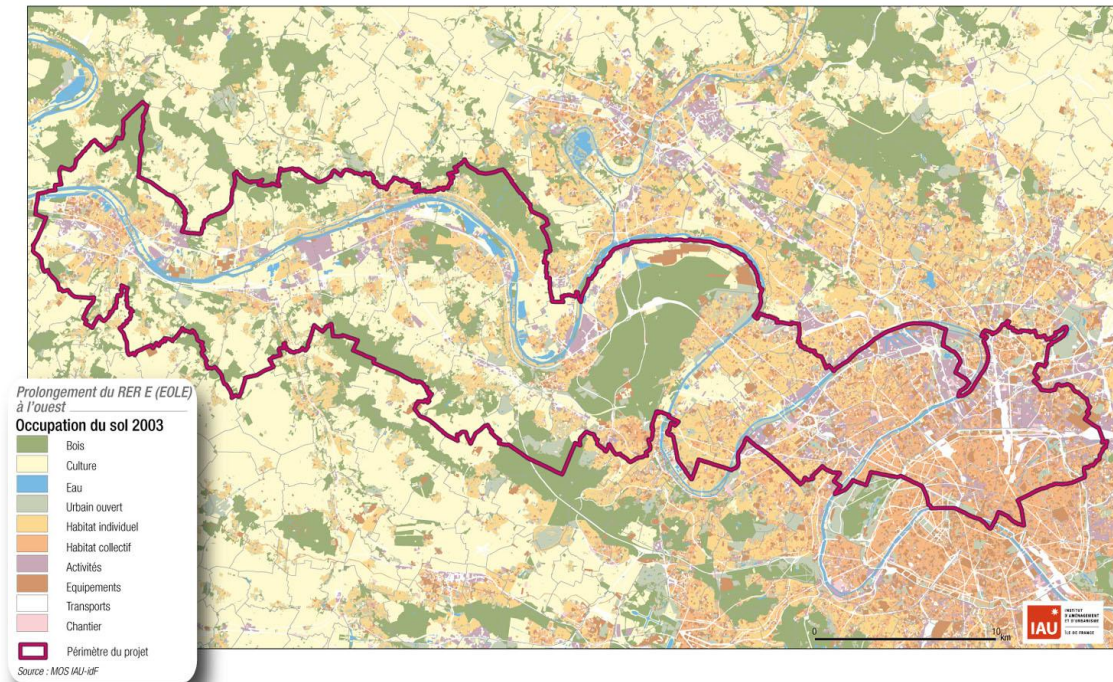
<sup>2</sup> Les aires d'influence des gares ont été définies par l'IAU IdF, en tenant compte des autres lignes de RER ou de trains maillant le territoire.

<sup>3</sup> Pour la ville de Paris, nous avons considéré les arrondissements, afin d'avoir des données plus précises et plus pertinentes.

## 2. Diagnostic urbain actuel et perspectives d'évolution

### 2.1. Contexte socio-économique actuel

#### 2.1.1. Description générale de l'urbanisation

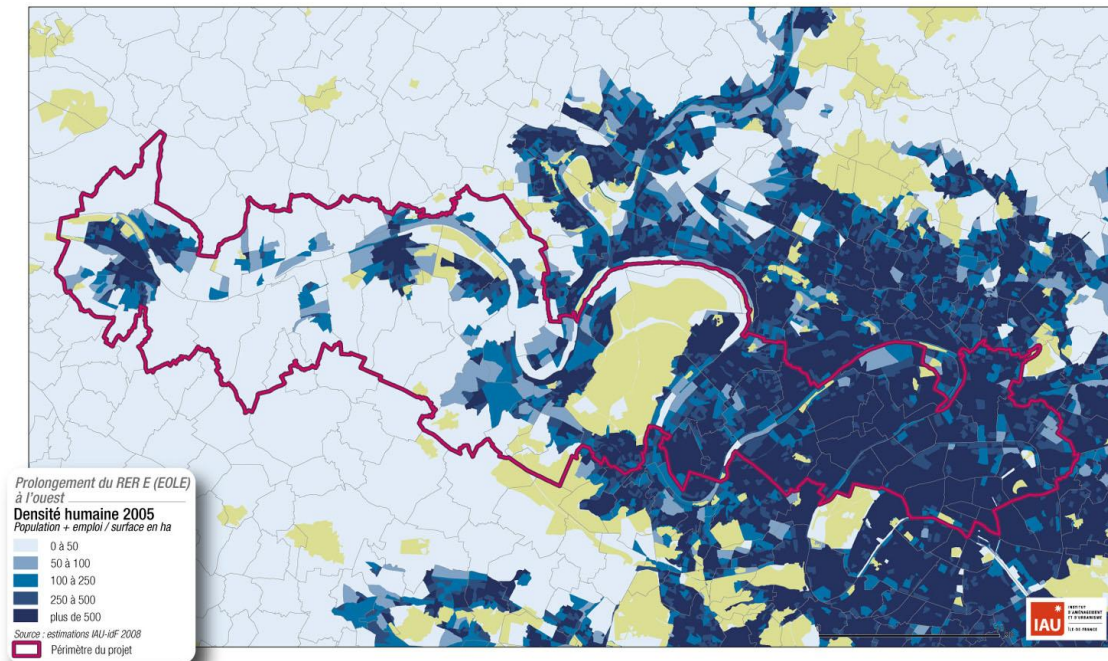


Carte 4 – Occupation du sol en 2003 sur le périmètre de projet

Le périmètre du projet est très fortement urbanisé dans les secteurs parisiens et des Hauts-de-Seine, avec principalement des habitats collectifs et des emplois du secteur tertiaire.

Sur le territoire de Seine Aval, la situation est beaucoup plus contrastée. L'urbanisation est concentrée le long de la Seine, et donc le long des voies ferrées du réseau de Paris Saint-Lazare (Paris – Mantes-la-Jolie par Poissy ou par Conflans). Les principales zones d'urbanisation sont localisées dans des pôles importants. En dehors de ces pôles, le territoire est principalement occupé par des zones pavillonnaires, des zones industrielles et des espaces naturels.



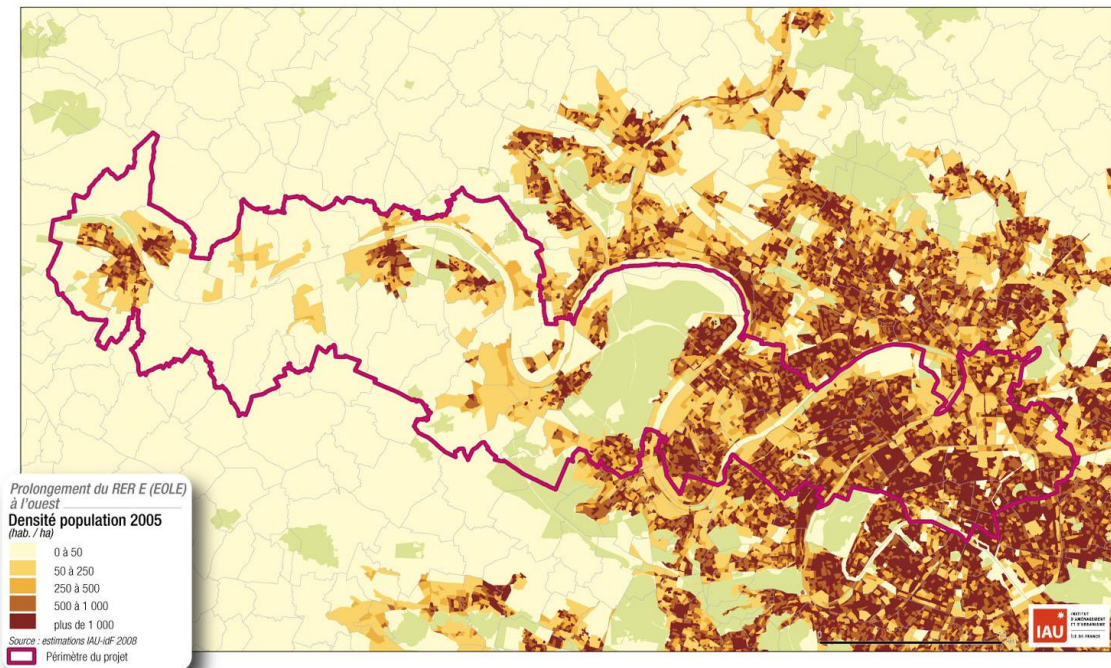


Carte 5 – Densité humaine en 2005 sur le périmètre de projet

La densité humaine de la zone (population + emplois ramenés à la surface) est très élevée à l'est du périmètre d'étude (Paris et les Hauts-de-Seine). En revanche, elle est beaucoup plus faible à l'ouest du périmètre d'étude.

### 2.1.2. Population de la zone d'étude

Elle est particulièrement dense dans la partie est du périmètre, à Paris et dans les Hauts-de-Seine. En revanche, en Seine Aval, la densité de population est concentrée dans les agglomérations de Mantes-la-Jolie, des Mureaux et de Poissy.



Carte 6 – Densité de population en 2005 dans le périmètre de projet

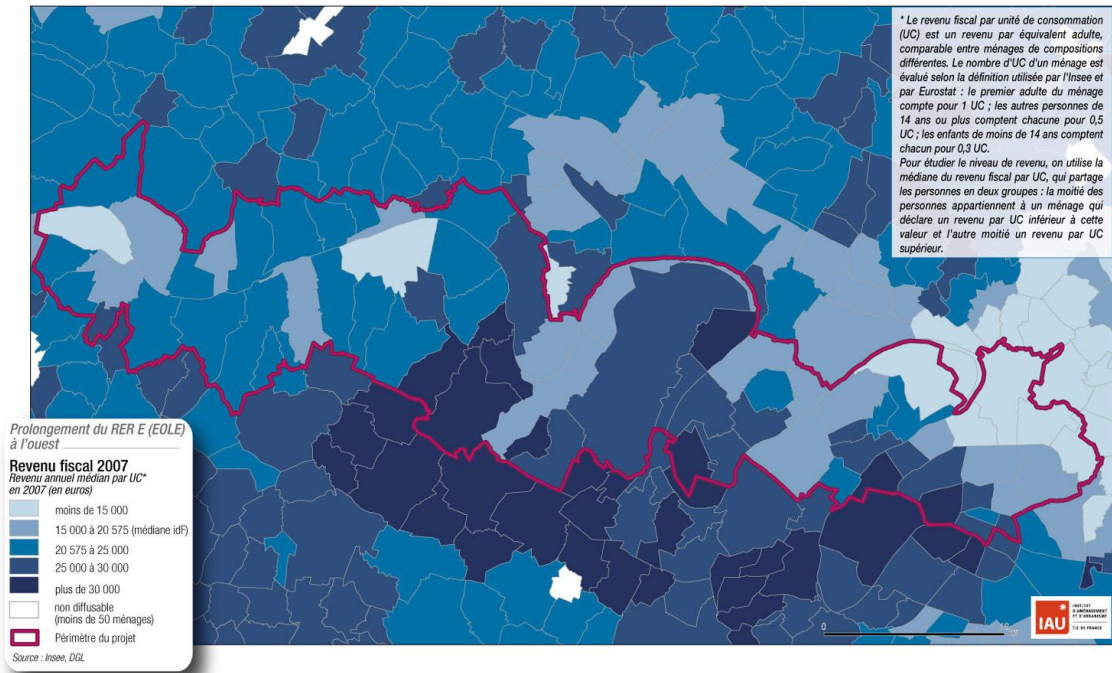
En 2006, la population habitant dans l'aire d'influence des arrêts de la ligne E du RER (zone d'étude globale) s'élève à 3 413 660 personnes, soit 30 % de la population de l'Île-de-France. Entre 1990 et 2006, la population a connu globalement une hausse de 7,7 %. Il est toutefois à noter que les principaux pôles urbains de la zone subissent quant à eux des baisses de population.

	Population 1999	Population 2006	Evol pop 99-06
Périmètre Est	1 860 212	1 977 393	6,3%
Périmètre d'infrastructures nouvelles	762 343	820 262	7,6%
Périmètre Ouest	593 622	616 005	3,8%
Zone d'étude globale	3 216 177	3 413 660	6,1%

Tableau 1 – Évolution de la population des différents secteurs d'étude entre 1990 et 2006

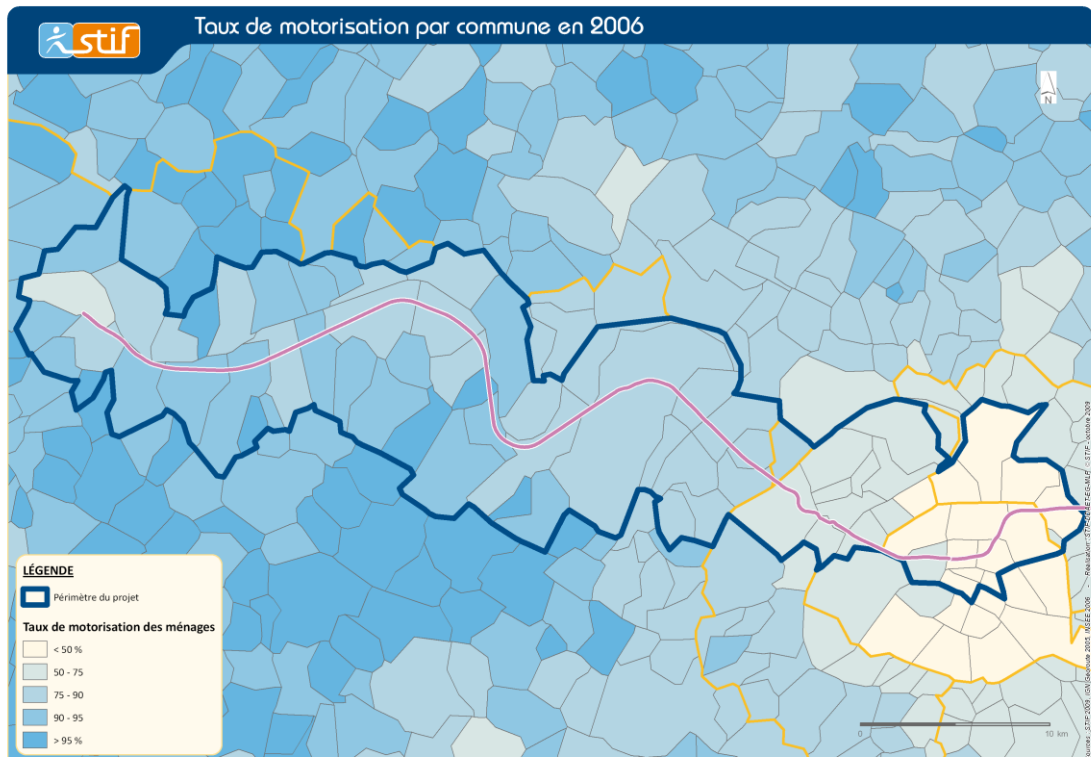






Carte 9 – Revenu fiscal médian en 2007 sur le périmètre de projet

Les revenus fiscaux médians des individus sont plus élevés à l'est du périmètre d'étude qu'à l'ouest. Quelques villes de Seine Aval sont remarquables par leurs forts revenus fiscaux (Orgeval, Villennes-sur-Seine...) tandis que d'autres le sont par la faiblesse des revenus fiscaux (Mantes-la-Jolie).



Carte 10 – Taux de motorisation des ménages en 2006

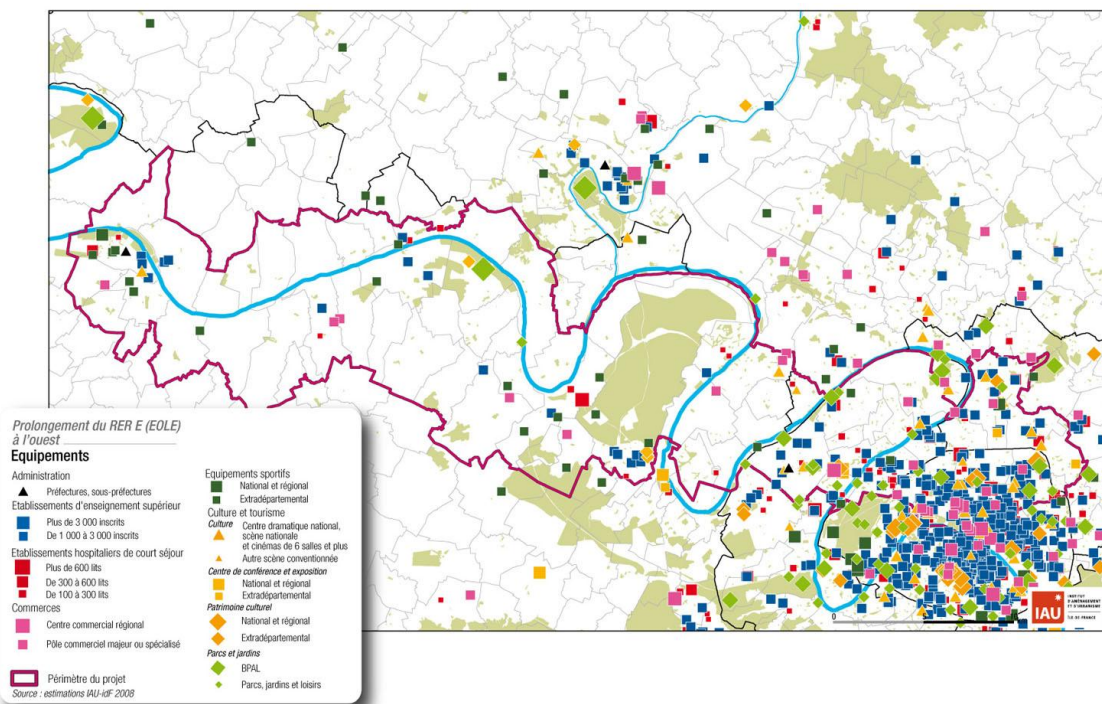
Le taux de motorisation des ménages sur la zone est très faible dans Paris intra-muros et devient de plus en plus élevée à l'ouest du périmètre de l'étude, dans les zones où les systèmes de transport en commun sont moins performants. Ce taux de motorisation reste toutefois, pour certaines communes, inférieur à celle d'autres communes proche des Yvelines et du Val d'Oise. Cette différence peut être rapprochée de la proximité du réseau ferré, qui peut rendre les habitants de certaines zones moins captifs à la voiture particulière, et, plus localement du niveau de revenu des ménages (difficulté d'accès à la voiture particulière pour les plus faibles revenus).

La population de la zone d'étude présente de forts contrastes :

- une population plutôt aisée dans la partie est du périmètre d'étude (Paris et les Hauts-de-Seine) ;
- une population de Seine Aval répartie entre des zones d'urbanisation sensible et des zones résidentielles, plus riches.

### 2.1.3. Principaux équipements du périmètre de projet

Le périmètre du projet est globalement bien pourvu en équipements.



Carte 11 – Principaux équipements dans le périmètre de projet

Toutefois des contrastes apparaissent selon les différents secteurs de ce périmètre.

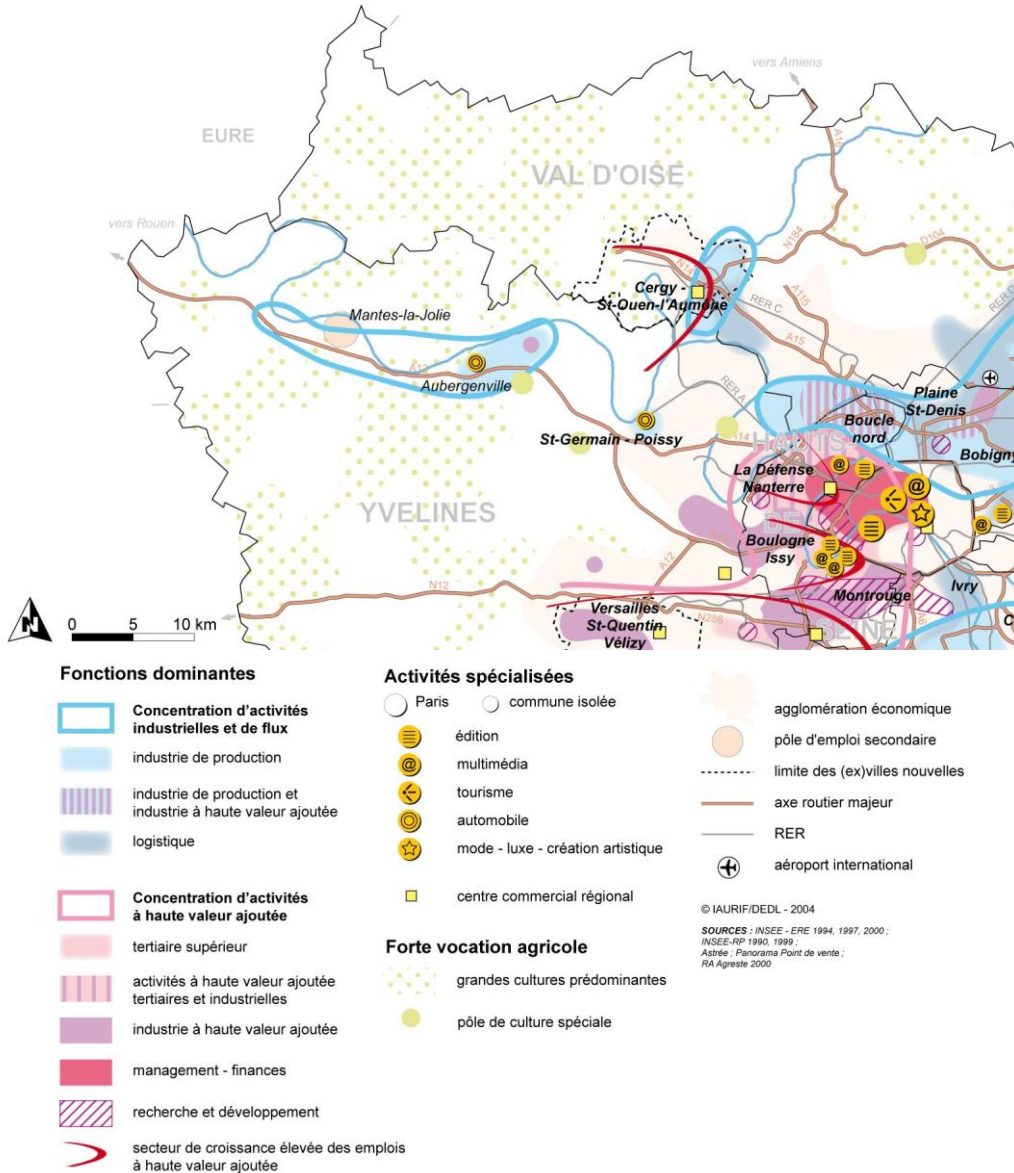
La zone est du périmètre d'étude (Paris et les Hauts-de-Seine) est fortement pourvue en équipements de toute sorte. Plusieurs équipements culturels à vocation régionale voire nationale sont présents sur cette zone : le CNIT, la Villette.

Les équipements d'enseignement supérieur sont très présents dans Paris intra-muros et à Nanterre mais un déficit est notable sur le territoire de Seine Aval, uniquement doté du pôle universitaire technologique du Mantois (UVSQ).



De façon générale, certains manques sont identifiés sur le territoire de Seine Aval, notamment en termes d'équipements d'enseignement supérieur et d'équipements commerciaux accessibles sans voiture, les principaux équipements commerciaux du secteur étant trop éloignés du réseau ferré notamment.

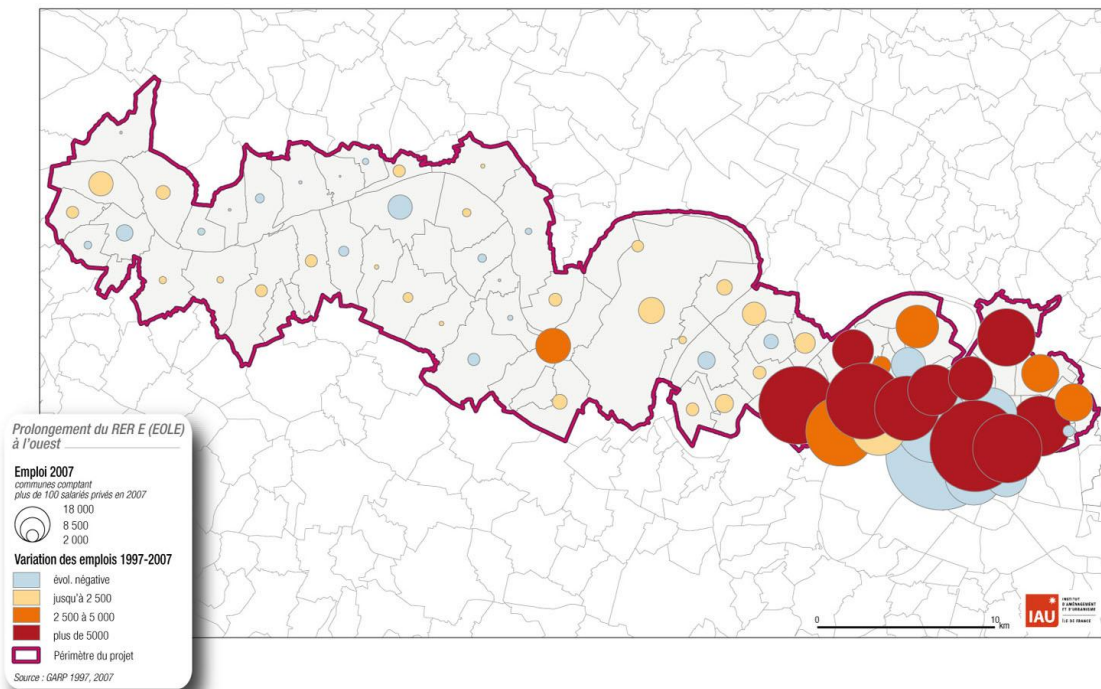
2.1.4. **Activité économique du périmètre d'étude**



Carte 12 – Spécialisations de l'économie dans la zone du prolongement du RER E à l'ouest

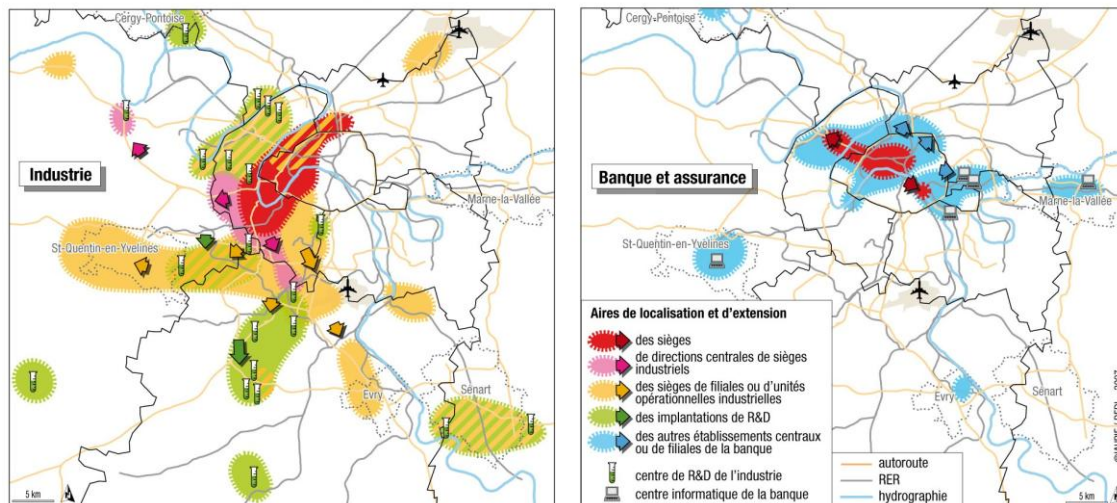
Une grande différence d'activités est notable sur le périmètre d'étude : à l'est du périmètre (Paris et les Hauts-de-Seine) se concentrent les emplois tertiaires et stratégiques alors qu'à l'ouest du périmètre (sur le territoire de Seine Aval) l'activité la plus présente est l'industrie et notamment l'industrie automobile et aéronautique.

En 2007, le GARP<sup>4</sup> recensait 706 810 emplois salariés dans le périmètre du projet, représentant une évolution de 20 % de ces emplois depuis 1997. Le périmètre des infrastructures nouvelles comprenant notamment le 17<sup>e</sup> arrondissement de Paris et les communes aux abords de La Défense compte une évolution de 26 % sur la même période, preuve d'un dynamisme particulier de ces secteurs. L'évolution des emplois s'est faite principalement sur le secteur est du périmètre d'études (Paris et les Hauts-de-Seine). En revanche, le nombre d'emplois sur le secteur de Seine Aval est constant, voire en légère baisse.



Carte 13 – Évolution des emplois salariés privés entre 1997 et 2007

Schéma de localisation et d'extension des sièges et de leurs composantes (tiré de l'interview de 19 groupes observés)



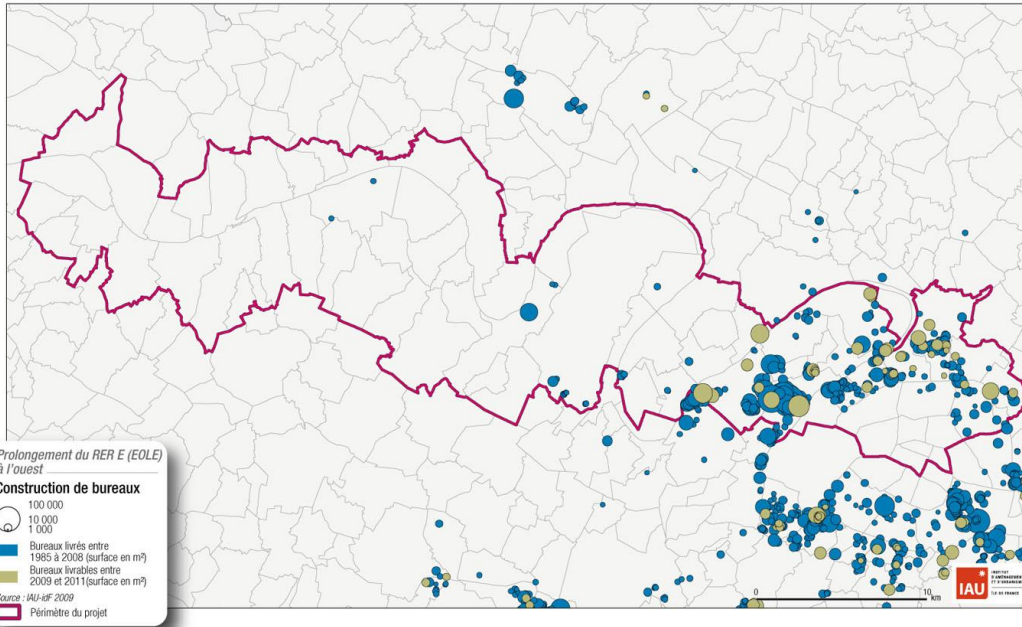
Ces cartes ont été élaborées à partir des éléments collectés lors des entretiens menés auprès de directions immobilières de l'industrie et de groupes bancaires & d'assurance.

Figure 3 – Localisation et extension des sièges et de leurs composantes

<sup>4</sup> Groupement des Assedic de la Région Parisienne

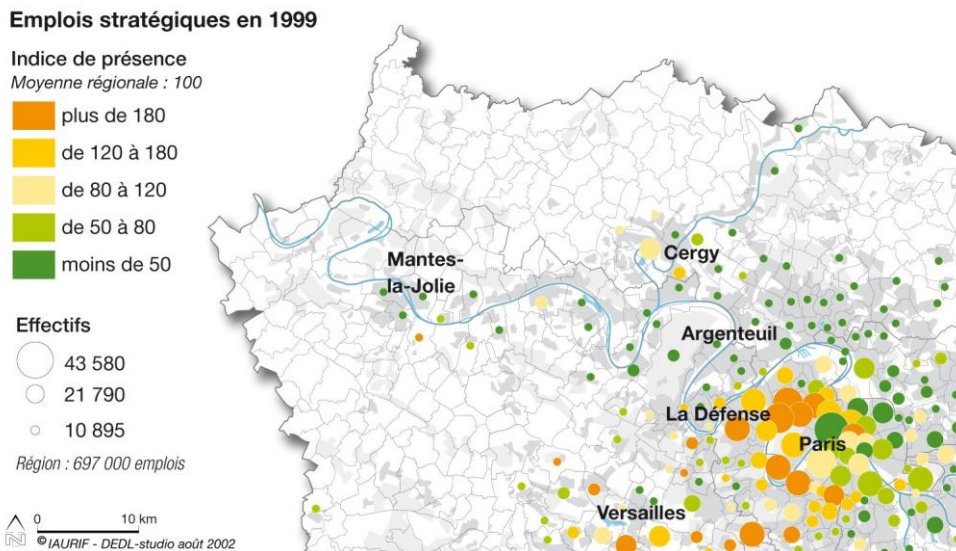


Certains sièges sociaux d'industries se situent en Seine Aval alors que les sièges sociaux des banques et assurances sont principalement regroupés dans les Hauts-de-Seine et Paris. Ceci renforce la différence d'activités entre l'est et l'ouest du périmètre d'étude, précédemment mise en valeur.



Carte 14 – Construction de bureaux depuis 1985 dans le périmètre de projet

La construction de bureaux entre 1985 et 2011 montre que la concentration des activités tertiaire a tendance à s'accroître aux abords proches de Paris, renforçant le déséquilibre entre la partie est du périmètre d'étude et la partie ouest.



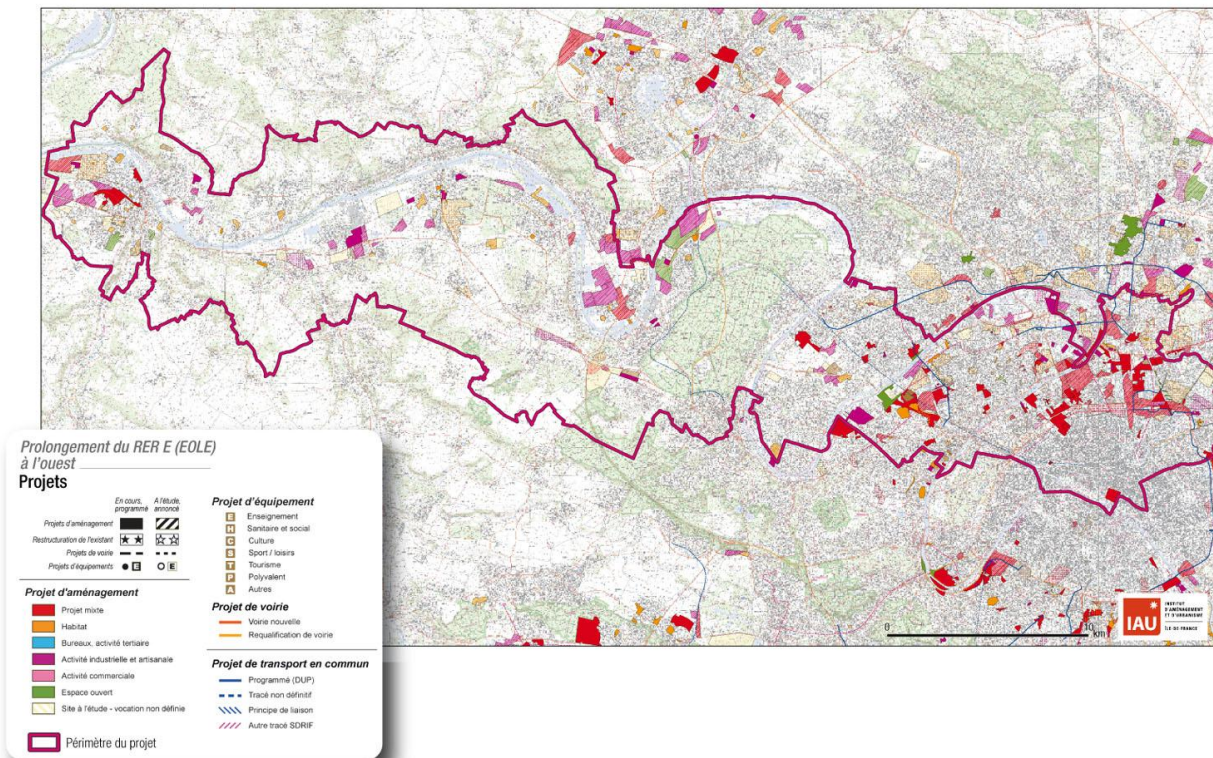
Carte 15 – Répartition des emplois stratégiques dans le quart nord-ouest de l'Île-de-France

Les emplois stratégiques, aussi appelés emplois supérieurs, correspondent à onze fonctions dont le contenu décisionnel est élevé ou contribue à l'image de marque de la ville où elles s'exercent. La

concentration de ces emplois au centre de Paris et dans le secteur de La Défense est aussi marquante que la faible présence de ces emplois dans le secteur de Seine Aval.

## 2.2. Projets de développement sur le périmètre d'étude

Le projet RER E (EOLE) à l'ouest dessert des territoires qui devraient connaître une forte évolution urbaine dans les années à venir. Cette évolution va générer des besoins de déplacements nouveaux qu'il conviendra de satisfaire grâce à l'amélioration de la desserte générée par le projet de prolongement du RER E à l'ouest. Dans le même temps, la conception et la concrétisation des projets de développement urbain sont fortement liées à la réalisation de ce projet de transport.



Carte 16 – Représentation des principaux projets d'aménagement dans le périmètre de projet

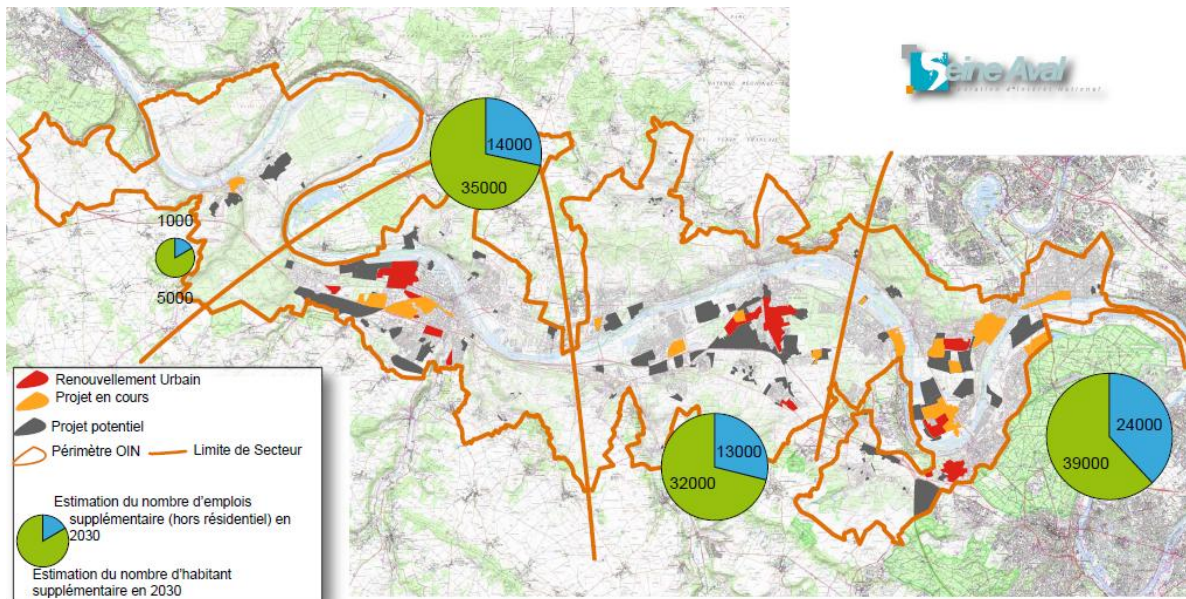
### 2.2.1. Sur le territoire de Seine Aval

Le territoire Seine Aval, situé en bordure de Seine, a une position stratégique due à sa localisation dans le système métropolitain Paris – Rouen – Le Havre, réaffirmé dans le cadre du Grand Paris et un atout fort constitué par la présence des éléments naturels (eau, forêt...). À l'échelle régionale, Seine Aval est en lien étroit avec le territoire de Cergy-Pontoise et est un support indispensable au quartier de La Défense.

Jusqu'au début des années 1970, Seine Aval a été l'un des principaux territoires de développement du bassin parisien. Ce territoire prospère avait un très fort dynamisme industriel, notamment grâce à l'industrie automobile. Il s'est doté d'infrastructures structurantes comme l'autoroute A13. Le territoire a été lourdement frappé par la désindustrialisation et la dynamique concurrente des villes nouvelles (Cergy-Pontoise et Saint-Quentin-en-Yvelines) a été remarquable. Ces deux phénomènes ont



engendré plusieurs décennies de recul pour Seine Aval. Il en résulte aujourd'hui une volonté collective de développement extrêmement forte.



Carte 17 – Principaux projets sur le territoire de Seine Aval

Cette volonté s'est concrétisée en mai 2007 par la création d'une Opération d'Intérêt National (OIN). Cette OIN regroupe 51 communes et 5 communautés de communes. Son protocole, précisant les principes des actions à venir sur le territoire, a été approuvé par toutes les communes et communautés de communes, le département des Yvelines, la Région Île-de-France et l'État. L'EPAMSA (Établissement Public d'Aménagement du Mantois-Seine Aval) est chargé de la direction du projet de l'OIN.

Ce protocole s'appuie sur trois axes majeurs, pour développer le territoire de Seine Aval :

- l'axe lié à l'habitat

L'amélioration des conditions de vie des habitants de Seine Aval est un enjeu fort de l'OIN. La construction de logements fait donc naturellement partie des priorités, avec une attention soutenue pour la diversification du parc.

Actuellement, environ 1 200 logements sont construits par an. L'objectif de Seine Aval est de porter la création de logements neufs à 2 500 dès 2010.

Pour ce faire, l'urbanisme opérationnel est relancé de manière extrêmement volontariste à travers des opérations d'aménagement de tailles diverses, dont une partie est portée par l'EPAMSA, comme montré sur la carte 17. De plus, le contrat de développement de l'offre résidentielle mis en place par le Conseil Général des Yvelines constitue une incitation forte pour les communes.

Une attention particulière est portée à la qualité architecturale et environnementale de ces constructions neuves afin de montrer le renouveau de ce territoire.

Parallèlement à ces constructions neuves, les grandes ZUS (Zone Urbaine Sensible) telles que Le Val Fourré, Les Mureaux et Chanteloup-les-Vignes sont en cours de réaménagement. Ces quartiers

anciennement délaissés deviennent progressivement des lieux d'accueil pour des constructions qui offrent aux populations de nouvelles opportunités de parcours résidentiels.

L'augmentation des habitants de Seine Aval va nécessairement impliquer une croissance des besoins en déplacement. Si une liaison structurante en transport en commun était créée entre le territoire de Seine Aval et La Défense, ce territoire serait renforcé dans sa vocation résidentielle en synergie avec La Défense, confirmant la tendance actuelle du déplacement de leurs lieux de résidence vers l'ouest.

- l'axe lié à l'emploi

Seine Aval est un territoire avec de grandes poches de pauvreté. Le taux d'emploi de 0,68 est relativement faible par rapport au taux départemental de 0,75. Ce taux est le plus faible de tous ceux des autres OIN créées.

L'accueil d'activités économiques nouvelles et l'amélioration du taux d'emploi sont donc des enjeux majeurs pour Seine Aval, en étant les premières conditions de l'accélération de son développement. De plus, le territoire de Seine Aval ne veut pas devenir simplement un lieu d'habitat. Plusieurs actions en faveur du développement économique sont donc programmées.

Le développement du secteur tertiaire est encouragé, en lien avec les pôles de La Défense, Cergy-Pontoise et Saint-Quentin-en-Yvelines. L'idée forte est de développer une économie en parallèle à ces trois pôles et non en concurrence. Seine Aval dispose d'atouts pour accueillir des activités nécessitant de l'espace à proximité des grands bassins d'emplois et de population.

Plusieurs domaines d'industrie sont particulièrement présents sur le site, comme l'automobile ou l'aérospatiale. Il s'agit de renforcer la vocation technologique et industrielle du territoire. Le territoire de Seine Aval tend aussi à promouvoir les éco-industries et le fret fluvial et à constituer une nouvelle filière de développement autour de l'éco-construction.

Les collectivités de Seine Aval et l'EPAMSA sont ainsi engagés dans de nombreux programmes pour aménager du foncier et construire de l'immobilier à vocation économique en Seine Aval (voir carte 17).

- l'axe lié au transport

Le développement économique et urbain du territoire de Seine Aval suppose une forte amélioration du réseau de transport. Pour faire face à l'accroissement de population et d'emplois qui accompagneront le développement de Seine Aval, de nombreux projets de transport ont été ou vont être réalisés.

Le cadencement des transports a été mis en place sur les axes Paris-Mantes via Poissy et Paris-Mantes par Conflans permettant une meilleure fréquence et une meilleure régularité. Plusieurs projets sont étudiés dont la tangentielle ouest et le prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest.

Ces projets sont une condition nécessaire au développement de Seine Aval et font l'objet d'une vision globale, non seulement en termes d'offre mais également en termes de qualité de service.

## 2.2.2. Sur le territoire de La Défense – Seine Arche

Le quartier d'affaires de La Défense et de Seine Arche est devenu, par l'action de l'État et des collectivités territoriales, le premier quartier d'affaires européen et l'un des moteurs de l'économie francilienne et nationale. Deux OIN sont situées sur le secteur : celle de La Défense (160 ha) et celle de Seine Arche (320 ha). Ces deux territoires sont actuellement appelés à fusionner.

Le but du projet développé par cette OIN est de conforter le pôle d'attraction fort et de l'intégrer pleinement avec les projets d'aménagement de l'Île-de-France tout en réaffirmant son caractère international. L'objectif est désormais de penser autrement l'urbanisme dans le secteur de La Défense, de faire évoluer celui de Seine Arche et de transformer radicalement la gare La Défense-Grande Arche. Ceci a pour but de créer un ensemble territorial et urbain cohérent.

Pour ce faire, des orientations stratégiques ont été définies et un projet d'aménagement (Plan de Relance) a été élaboré comprenant notamment :

- la rénovation des tours en fonction des nouvelles normes internationales avec une augmentation de la surface d'au moins 150 000 m<sup>2</sup> ;
- la construction de 300 000 m<sup>2</sup> de bureaux neufs, de 100 000 m<sup>2</sup> de logement et de futurs programmes de bureaux, de logements et d'équipements en cours d'étude pour Seine Arche ;
- la modernisation et le renforcement des transports en commun, notamment de proximité ;
- l'amélioration de la qualité de vie par la restauration et le réaménagement des accès et des circulations, la création et la requalification des places publiques et d'espaces paysagers.

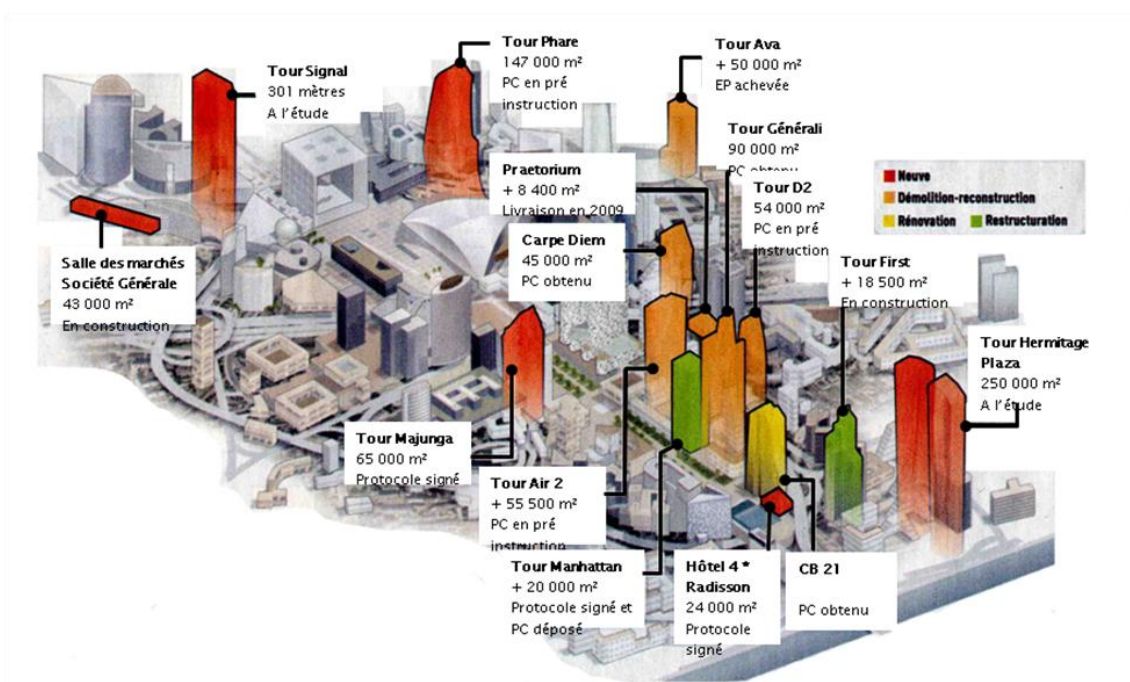


Figure 4 – Représentation des différents projets de tours sur le secteur de La Défense au début de l'année 2009 (source : EPAD)

Parmi les projets les plus ambitieux de la région Île-de-France, au regard de sa superficie (320 ha), le projet des Terrasses a donné lieu à la création d'une ZAC afin de gérer au mieux sa programmation. L'idée est de prolonger l'espace public de Nanterre jusqu'à la Seine.



Le secteur des Groues a également donné lieu à la création d'une ZAC. Le projet d'aménagement tient compte de la présence d'une gare du RER E sur la zone. Le Plan Guide des Groues, document présentant les grands axes d'aménagement a été publié en mai 2009. Outre les habitations et emplois créés sur le site (entre 4 000 et 5 000 habitants et entre 17 000 et 21 000 emplois sont prévus sur le site), il est à noter qu'un stade de 40 000 places est en projet sur la zone. Ce stade deviendrait la plus grande salle de spectacle couverte d'Île-de-France, générant des flux importants sur une très courte période lors de son utilisation.

### 2.2.3. Sur le territoire parisien

Plusieurs projets parisiens sont dans le périmètre d'étude :

- la ZAC Clichy-Batignolles

Le secteur de Clichy-Batignolles, principalement constitué par de grandes emprises ferroviaires, se situe entre les communes de Paris, de Clichy et de Levallois-Perret. En 2002, le Conseil de Paris a voté une délibération approuvant les objectifs d'aménagement sur ce secteur, en faveur de son désenclavement. Ainsi, un parc urbain, un nouveau quartier à occupation mixte et l'amélioration des transports en commun dans la zone sont des enjeux forts d'aménagement du secteur. Enfin, la décision d'implanter le Tribunal de Grande Instance et la cité judiciaire de Paris sur le site a été prise, offrant au site un nouvel élément structurant et générateur de déplacement.

Les objectifs de ce projet d'aménagement sont principalement :

- recoudre les territoires en reliant la plaine Monceau et le quartier des Épinettes, supprimer la coupure que représente le raccordement de la Petite Ceinture au faisceau Saint-Lazare ;
- créer un nouveau parc et valoriser les espaces publics ;
- concevoir un éco-quartier exemplaire ayant recours à des technologies innovantes sur le plan des énergies renouvelable, de la gestion de l'eau et des déchets ;
- améliorer la desserte en transport en commun et développer le transport des marchandises par la voie ferroviaire ;
- favoriser la mixité urbaine en développant des activités économiques, des logements et des équipements publics.

Un parc de 10 ha est en cours d'aménagement. À terme, 198 000 m<sup>2</sup> SHON de logements, 109 000 m<sup>2</sup> SHON de bureaux, 8 400 m<sup>2</sup> SHON à usage de commerces et 25 000 m<sup>2</sup> SHON d'équipements publics sont prévus dans le projet d'aménagement de la ZAC.

- le secteur Paris nord-est

Le territoire Paris nord-est s'étend de la Porte de la Chapelle à la porte de la Villette. Sa localisation est au cœur d'un pôle d'emplois en plein essor avec notamment la proximité des gares du Nord et de l'Est, du secteur de La Plaine à Saint-Denis.



Des études sont en cours de réalisation afin de définir un projet d'aménagement. Celui-ci devra répondre aux objectifs suivants :

- créer de nouveaux pôles d'activité, des emplois et des équipements structurants pour renforcer l'attractivité économique et l'image de ce territoire ;
- favoriser la mixité urbaine par la création de logements ;
- améliorer la qualité de vie des habitants, requalifier l'espace public et engager une stratégie d'aménagement des canaux, du fret et de la logistique urbaine ;
- faire de cette frange parisienne une polarité d'agglomération en créant un lien entre Paris et les communes riveraines.

- le secteur de la Porte Maillot

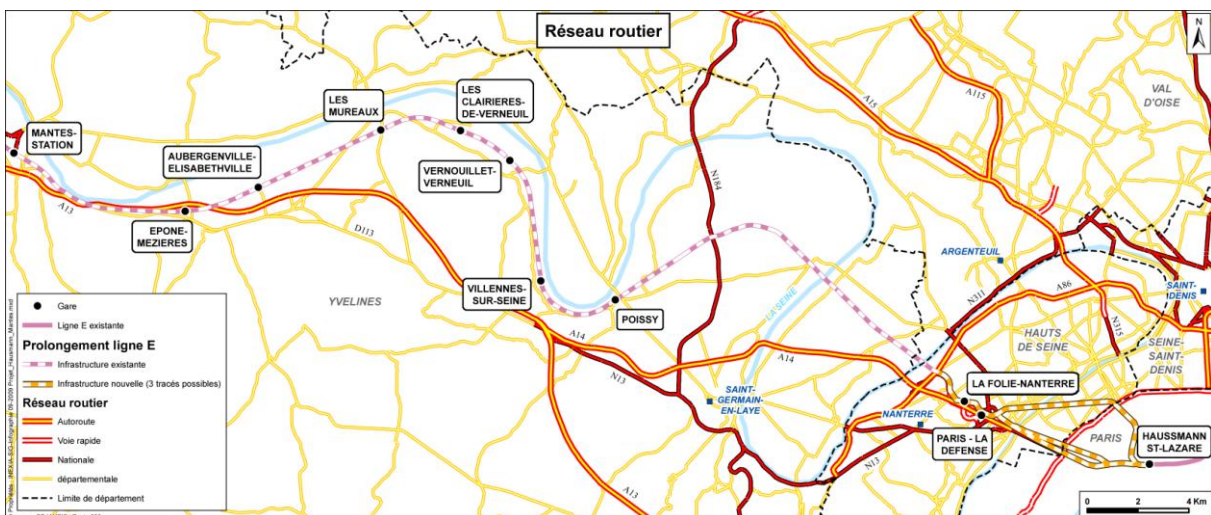
La Porte Maillot accueille le Palais des Congrès, équipement générant une forte attraction pour le secteur. Afin de mettre celui-ci en valeur et de renforcer son attractivité, un projet d'aménagement de la Porte Maillot est en cours d'élaboration. Bien que les réflexions sur l'aménagement de ce site ne soient pas encore finalisées, il est important de le prendre en compte, en raison de l'implantation future de la gare du RER E de l'un des tracés étudiés dit "Porte Maillot". En outre, le projet d'enfouissement de la nationale 13 pourrait contribuer à envisager une reconfiguration plus urbaine de cette zone.

### 3. Analyse de l'offre de transport

#### 3.1. Réseau routier

Les principaux axes routiers permettant de relier Mantes-la-Jolie à La Défense et à Paris sont :

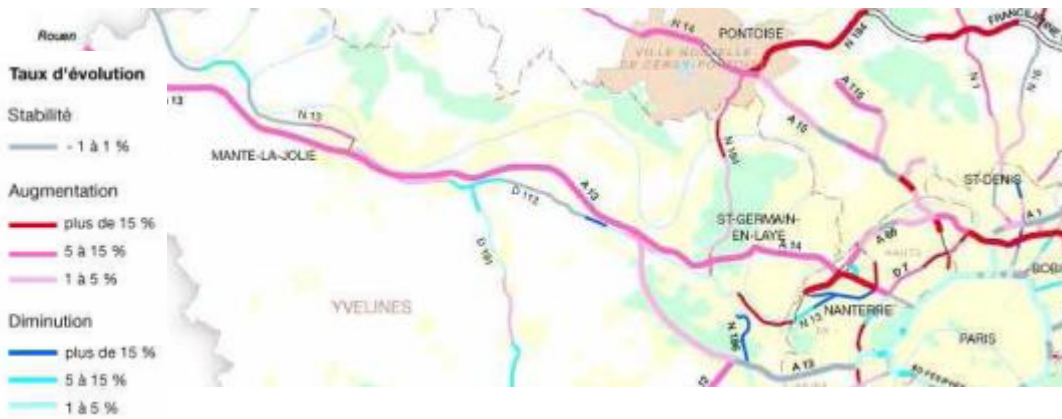
- les autoroutes A 13 et A 14 ;
- la nationale N13, avenue du Général de Gaulle à Neuilly-sur-Seine ;
- la départementale D113.



Carte 18 – Réseau routier de la partie ouest du périmètre du projet



Carte 19 – Flux moyen journalier en 2002-2003<sup>5</sup>



Carte 20 – Évolution du trafic moyen journalier entre 1979 et 2002<sup>6</sup>

Le trafic des autoroutes est en hausse, avec un trafic dense voire très dense pour l'autoroute A13 et un trafic fluide pour l'A14.

La nationale N13 supporte un trafic élevé, avec une augmentation de trafic qui, sur certains tronçons, est plus élevée que l'augmentation de trafic observée sur les autoroutes.

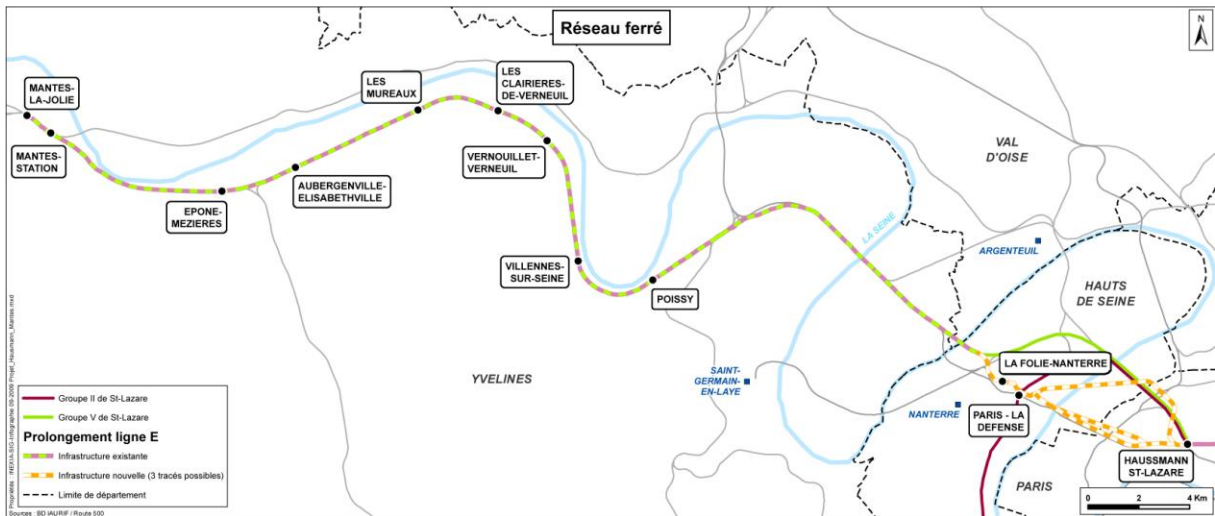
En dehors de l'A14, ces axes sont saturés aux heures de pointe.

### 3.2. Réseau ferré

Les axes ferroviaires situés sur la zone sont représentés sur la carte 21. En plus des axes et du pôle multimodal de La Défense, dont le fonctionnement est détaillé ci-dessous, la ligne de métro 1 dessert le périmètre d'infrastructures nouvelles. Cette ligne permet de réaliser une desserte fine du pôle de La Défense, grâce à ses arrêts à la station Esplanade et à la station Grande Arche.

<sup>5</sup> Source : IAU IdF

<sup>6</sup> Source : IAU IdF



Carte 21 – Réseau ferré de la partie ouest du périmètre du projet

- La ligne de Paris Saint-Lazare – Poissy – Mantes-la-Jolie (Groupe V)

La ligne de Paris Saint-Lazare – Poissy – Mantes-la-Jolie (Groupe V) présente un trafic quotidien de 50 000 voyageurs par jour, stable sur la période récente de 2002 à 2006. Il remplit aujourd'hui deux fonctions principales :

- une liaison radiale vers Paris : près de la moitié (47 %) des déplacements utilisant le Groupe V de Paris Saint-Lazare (PSL – Poissy – Mantes-la-Jolie) ont pour origine ou destination Paris ;
- une fonction de cabotage et de desserte interne à Seine Aval. Les pôles de Mantes, Les Mureaux et Poissy, communes de destination pour 17 % des utilisateurs du Groupe V de Paris Saint-Lazare (PSL – Poissy – Mantes-la-Jolie) à l'heure de pointe du matin, sont à ce titre les plus importants ;

Les voies du Groupe V (PSL – Poissy – Mantes-la-Jolie) sont utilisées par différentes circulations : les trains Transilien, des trains fret et des circulations en provenance de la Normandie, qu'elles soient TER ou Corail Intercités.

En dehors de ces deux principales fonctions, les principales communes de destination à l'heure de pointe du matin, atteintes grâce à des correspondances, sont :

- La Défense (5 % des utilisations à l'heure de pointe du matin) ;
- Saint-Denis ;
- Versailles.

- le RER E

Le RER E présente un trafic de 310 000 utilisateurs par jour en 2008, trafic qui a connu une augmentation de 15 % en 4 ans, à l'heure de pointe du matin.

La principale utilisation à l'heure de pointe du matin est la liaison avec Paris qui représente plus de la moitié (51 %) des destinations des utilisateurs du RER E. À l'heure actuelle, le nombre d'utilisateurs dont la destination finale est La Défense est, en comparaison, nettement plus faible (3 %).



- le RER A

Depuis une dizaine d'années, le trafic quotidien du RER A est en hausse importante : + 20 % de trafic quotidien entre 1997 et 2007, avec, de 2003 à 2008, le passage de 7 à 180 jours au dessus de 1 million de voyages, soit de l'ordre de 3 jours sur 4 en semaine.

Parallèlement, le trafic dimensionnant de la ligne, situé entre les stations Châtelet-Les Halles et Auber à l'heure de pointe du matin, a lui diminué (de 54 000 en 1997 à 45 000 en 2007). Cette baisse de trafic du tronçon dimensionnant peut s'expliquer par la réalisation et la montée en charge d'infrastructures qui offrent des alternatives à l'utilisation du RER A (RER E, ligne 14 du métro) et par une augmentation de la fréquentation de la ligne 1 de métro.

Cette charge dimensionnante est constituée à hauteur de 36 % par des utilisateurs qui quittent, in fine, le RER A à la station Grande Arche La Défense.

Sans que cet effet puisse être quantifié, la baisse du trafic dimensionnant s'explique également en partie par une détérioration des conditions de transports sur la ligne. La régularité s'est en effet dégradée sur la période récente, du fait d'effets divers tels que l'augmentation des échanges passagers à la station Gare de Lyon. L'offre initiale théorique de 30 trains par heure de pointe en 1996 est aujourd'hui significativement réduite à 25,5 trains par heure en moyenne. L'une des causes identifiées pour expliquer ces difficultés est l'augmentation des temps d'échanges voyageurs sur le tronçon central ; l'augmentation du nombre de descendants avant la gare Châtelet-Les Halles (notamment à Gare de Lyon suite à la mise en service de la ligne 14) impacte le temps d'arrêt en station et donc la régularité de la ligne.

Cette moindre réalisation de l'offre entraîne un défaut de capacité qui explique en grande partie le sentiment de dégradation des conditions de voyages et du confort, alors même que la charge dimensionnante est en baisse. Par ailleurs, les difficultés d'exploitation engendrent une dégradation des temps de parcours réels des trains sur le tronçon central du RER A.

- la ligne 1 de métro

Cette ligne qui l'un des axes importants contribuant, d'une part, à relier La Défense à Paris, d'autre part, à assurer une desserte interne au secteur de La Défense, a vu également son trafic croître très sensiblement ces dernières années pour atteindre aujourd'hui un trafic journalier de 880 000 voyages.

La future automatisation de cette ligne, dont la mise en service est prévue en 2011, devrait permettre, grâce à la réduction de l'espacement entre les rames, d'en augmenter le débit, et donc d'améliorer les capacités d'emport et, par voie de conséquence, les conditions de confort.

- le pôle de transport de La Défense

La fonction du pôle de transport de La Défense est double : il permet d'une part la desserte des emplois du secteur de La Défense et constitue d'autre part un « hub », pôle d'échanges et de correspondances multimodales très important.

Le trafic du pôle est en effet, tout d'abord, lié aux emplois du secteur, 110 000 emplois étant recensés en 2005 sur le secteur EPAD directement desservi par le pôle Grande Arche-La Défense. Le trafic engendré est d'autant plus important, à l'heure de pointe du matin, que la part modale des transports collectifs liés à ces emplois est forte (85 %) et l'heure d'arrivée relativement peu étalée. Si le pôle de transport de La Défense a pour fonction principale la desserte directe du secteur et de ses emplois et présente un ratio entrants-sortants directs / correspondants beaucoup plus important qu'un pôle comme Châtelet-Les Halles, il reste un pôle d'échanges et de correspondances très important.



Plus précisément, les comptages réalisés par les opérateurs (et par le STIF : comptage novembre 2008 dans le cadre des études du prolongement du RER E à l'ouest) permettent de tirer certains enseignements. Parmi les 156 000 utilisateurs du pôle sur la période 7-10h, 46 % effectuent une correspondance entre deux modes de transports collectifs (dont près de 30 % entre deux modes ferrés). Outre cet ordre de grandeur, l'enquête menée en 2008 sur le pôle a permis de mettre en évidence quelques caractéristiques importantes de l'utilisation de ce pôle de correspondance :

- au total, ce sont 75 000 personnes qui sortent chaque jour, entre 7h et 10h du pôle transport de La Défense en direction de la dalle et des emplois du secteur. Ils représentent la moitié des utilisateurs du pôle sur cette période.
- parmi les utilisateurs arrivant sur le pôle depuis l'est, le nombre de sortants directs est encore plus important : 70 % des descendants venant de l'est sortent en direction des emplois.
- les utilisateurs venant de l'ouest de La Défense utilisent principalement le pôle comme lieu de correspondance : parmi ces utilisateurs venant de l'ouest, 60 % effectuent une correspondance à La Défense contre 40 % qui quittent le pôle à pied.
- les lignes les plus utilisées pour quitter le pôle lors d'une correspondance, pendant la période de pointe du matin, sont :
  - la ligne A du RER (30 %) ;
  - la ligne 1 du métro (28 %) qui a notamment une fonction de desserte de La Défense ;
  - les réseaux de bus (19 %). De façon générale, les correspondances avec le réseau de bus sont importantes (33 000 échanges pour la période 6-10h), la gare routière de La Défense, gros pôle générateur de trafic, est l'une des plus importantes de la région parisienne ;
  - le tramway T2 qui permet une desserte de l'ouest de la Petite Couronne (12 %) ;
  - les diffusions par le réseau Transilien représentent environ 10 % des diffusions : le réseau Transilien reste un moyen d'accès important au pôle, principalement pendant la période de pointe du matin.

Le projet de prolongement du RER E à l'ouest impacterait donc des lignes de transports collectifs ferrés présentant des niveaux de trafic et des dynamiques contrastés ; il permettrait notamment de créer un effet de décharge sur des points du réseau parmi les plus congestionnés (RER A, mais également des infrastructures utilisées en amont du RER A pour rejoindre La Défense : RER B et D sur le tronçon Gare du nord-Châtelet, et pôle de Châtelet-Les Halles notamment).

### 3.3. Réseau de transport en commun routier

Les lignes de bus Optile ayant les trafics les plus significatifs dans le périmètre d'étude empruntent l'autoroute A14 ; ce sont les lignes :

- Mantes-la-Jolie – La Défense ;
- Les Mureaux – La Défense ;
- Verneuil – La Défense.

Les lignes Les Mureaux – La Défense et Verneuil – La Défense ne sont en service que depuis 2005. La ligne Mantes-la-Jolie – La Défense est en service depuis le début des années 2000 et a connu une forte augmentation de fréquentation : + 40 % entre 2003 et 2007.

Les bus exploités par la RATP sont présents sur l'ensemble du territoire et servent principalement au rabattement sur le pôle de La Défense. Il n'existe aucun bus permettant de relier le pôle de La Défense à celui d'Hausmann Saint-Lazare. De même, aucun bus ne permet de relier Mantes-la-Jolie à Paris.

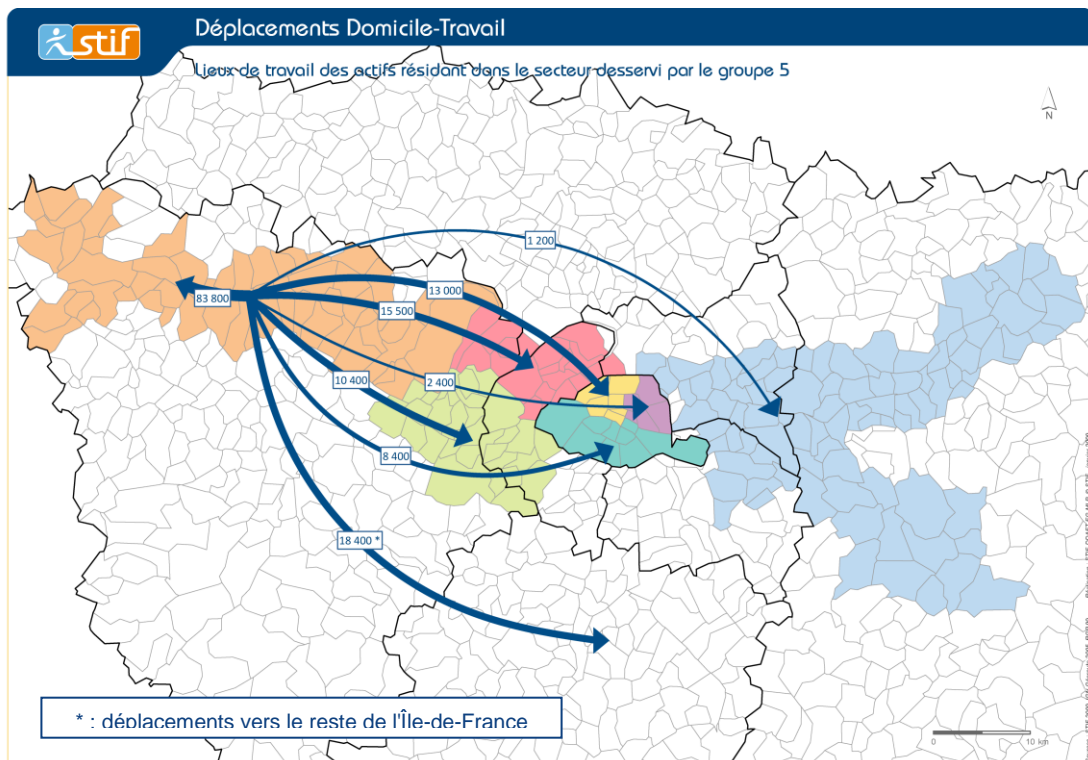
#### 4. Besoins de desserte à satisfaire

L'analyse des flux de déplacements tous modes entre les différents secteurs concernés par le prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest permet de souligner les relations à privilégier et celles sur lesquelles la demande de déplacement est la plus forte. Cette analyse a été menée sur la base des flux domicile – travail du recensement de la population (données 1999). Les principaux enseignements tirés de cette analyse sont exposés ci-après.

- sur le secteur desservi aujourd'hui par le Groupe V de Saint-Lazare (PSL – Poissy – Mantes-la-Jolie)

Les secteurs desservis par le Groupe V de Paris Saint-Lazare (PSL – Poissy – Mantes-la-Jolie) présentent des flux importants en direction de Paris, notamment vers la partie desservie par le RER E. Les flux issus de ce secteur en direction du nord-ouest de la petite couronne sont également importants. En revanche, les flux vers les secteurs situés à l'est de Paris sont plus faibles.

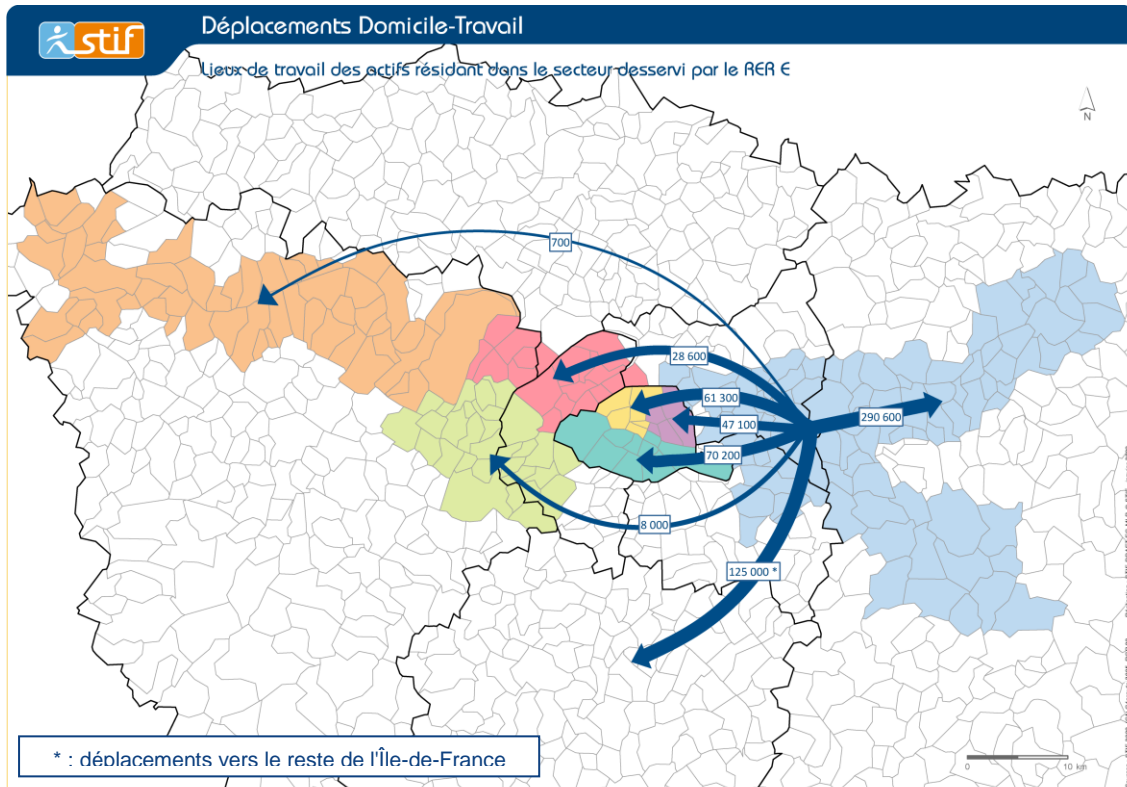
En gare de Paris Saint-Lazare surface transitent de nombreux flux de voyageurs. Une partie de ces flux pourraient être évités grâce au projet, notamment ceux des personnes provenant de l'ouest parisien et utilisant le Groupe II (PSL – Versailles-Rive Droite / Saint-Nom-la-Bretèche) pour se rendre à La Défense ou utilisant le métro. L'accès direct à la gare souterraine d'Hausmann Saint-Lazare pourrait permettre de limiter la saturation de la gare Saint-Lazare de surface.



Carte 22 – Principaux flux de déplacements domicile – travail pour les résidents dans le secteur desservi par le Groupe V de Saint-Lazare

- sur le secteur desservi aujourd'hui par le RER E

Les flux depuis les secteurs aujourd'hui desservis par le RER E en direction de Paris sont très importants. Ceux en direction de la proche couronne ouest et du secteur de La Défense ne sont pas négligeables non plus. Les flux deviennent en revanche marginaux en direction des zones situées plus à l'ouest.

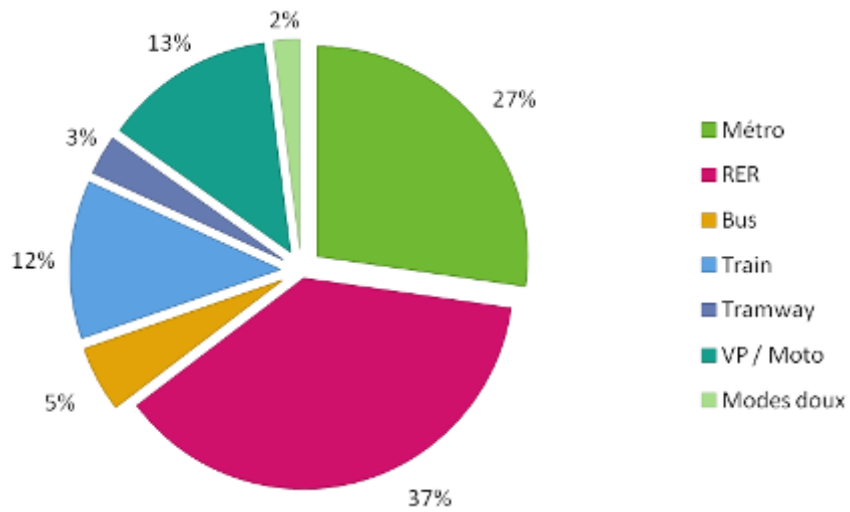


Carte 23 – Principaux flux de déplacements domicile – travail pour les résidents dans le secteur desservi par le RER E

- sur le secteur spécifique de La Défense

Les déplacements liés au secteur de La Défense ont fait l'objet d'une attention et d'une analyse particulière à partir notamment des Enquêtes Déplacements menées par l'EPAD. Ces études montrent notamment que :

- la part modale des transports collectifs pour les trajets domicile-travail à destination du secteur de La Défense est exceptionnellement élevée : en 2006, 85 % des salariés utilisaient ce mode pour rejoindre leur lieu de travail, contre 78 % en 1998.
- le RER reste, malgré une baisse relative récente due en particulier aux dégradations des conditions de transport (régularité, fiabilité, confort), le mode d'accès privilégié à La Défense (37 % des salariés), devant le métro, le train, le bus et le tramway (respectivement 27 %, 12 %, 5 % et 3 %, représenté sur le graphique 1).



Graphique 1 – Répartition modale d'accès au site de La Défense en 2006<sup>7</sup>

- le type d'emplois présents à La Défense (catégories socioprofessionnelles élevées) engendre une concentration importante des arrivées à l'heure de pointe du matin, entre 7h et 10h (peu d'arrivées en décalé). Aucun effet d'étalement de pointe n'a été mis en évidence entre 1998 et 2006.
- les lieux de résidence des salariés se diversifient et se décalent vers l'ouest. Ce phénomène explique en partie la stagnation du nombre d'arrivants à La Défense depuis l'est, via le RER A (voir carte 24).



Carte 24 – Évolution des lieux d'habitat des salariés de La Défense, entre 1998 et en 2006<sup>8</sup>

<sup>7</sup> Source : STIF





- enfin, l'augmentation du nombre d'emplois sur le secteur de La Défense (+40 % depuis 1998 selon l'EPAD) conjuguée à une augmentation de la part modale des transports collectifs, a conduit à une augmentation importante des descendants à La Défense<sup>9</sup>.

L'analyse des déplacements permet donc de mettre en évidence des besoins de déplacements importants vers le secteur nord-ouest de la Petite Couronne (notamment La Défense) et Paris, que ce soit depuis la banlieue ouest ou depuis la banlieue est. Le projet de prolongement du RER E constitue une réponse à ces besoins.

En revanche, il apparaît clairement que les besoins de déplacements entre les secteurs situés à l'ouest de La Défense d'une part, à l'est de Paris d'autre part sont peu importants : il ne paraît donc pas nécessaire d'envisager des missions du RER E reliant directement ces deux secteurs.

---

<sup>8</sup> Source : STIF

<sup>9</sup> Cette augmentation varie de +30 % à +50 % selon que sont considérées les données de comptage ou les données issues de l'enquête menée par l'EPAD.

## PARTIE IV – DESCRIPTION DES PROJETS PROPOSÉS

### 1. Description générale des projets proposés

Le prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest consiste à relier la gare d'Hausmann Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie en passant par La Défense.

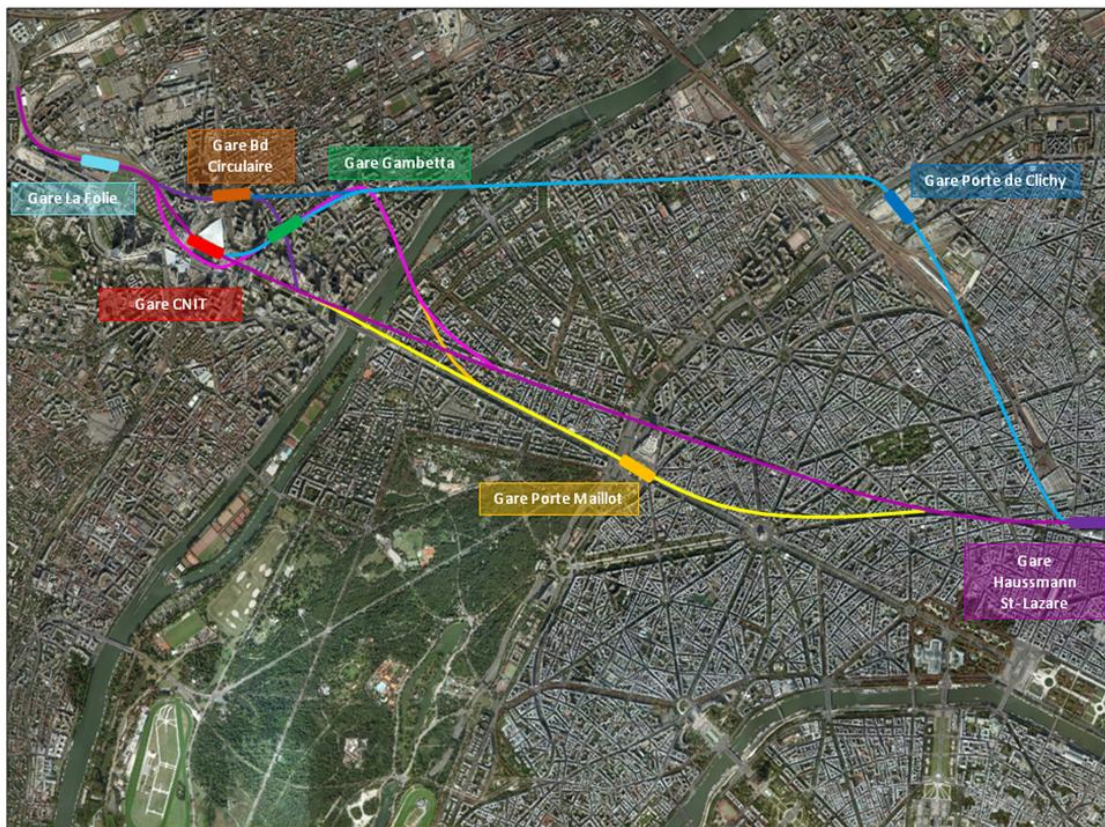
Les différents volets des études sont réalisés par RFF, la SNCF, la RATP, le STIF et l'IAU en fonction des domaines de compétence de chacun.

Placées sous l'autorité conjointe du Préfet de la région Île-de-France et du Président du Conseil Régional d'Île-de-France, les études sont suivies par un comité technique présidé par le STIF.

Les travaux sur des voies appartenant au Réseau Ferré National (RFN) relèvent de la maîtrise d'ouvrage de Réseau Ferré de France (RFF) conformément à la loi. La section de ligne nouvelle, encadrée de part et d'autre par du RFN, relève également de cette même maîtrise d'ouvrage, sauf disposition légale inverse.

Le financement des études a été assuré par l'État et la Région à hauteur de 50 % chacun dans le cadre du Contrat de Plan État – Région 2007/2013.

En termes de calendrier, la CNDP sera saisie à la fin de l'année 2009 conjointement par le STIF et RFF. L'objectif est d'aboutir à une mise en service anticipée des aménagements prévus pour le prolongement du RER E entre Mantes-la-Jolie et Paris Saint-Lazare au plus vite ce qui permettrait une amélioration de l'offre et de la régularité.



Carte 25 – Représentation des différents tracés possibles pour le prolongement du RER E à l'ouest



- description des infrastructures sur le secteur Haussmann Saint-Lazare – La Défense

Sur le secteur Haussmann Saint-Lazare – La Défense, la ligne emprunte un tunnel avant de rejoindre le Groupe V de Paris Saint-Lazare (PSL – Poissy – Mantes-la-Jolie) au niveau de Nanterre. Une gare est prévue à La Défense, une autre à Nanterre appelée La Folie.

Le prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest par un tunnel puis par l'utilisation du Groupe V de Paris Saint-Lazare (PSL – Poissy – Mantes-la-Jolie) a été retenu car cette solution permet de renforcer l'utilisation du Groupe V pour rejoindre Paris avec la desserte du pôle de La Défense et d'autres gares parisiennes. Il permet également, grâce à des temps de parcours attractifs, de décharger le RER A.

Deux nouvelles gares sont créées sur le tracé : une gare à La Défense et une gare au niveau du secteur des Groues, à La Folie. Une troisième gare dans Paris intra-muros sera créée pour certains tracés : une gare à Porte Maillot dans le tracé "Porte Maillot", une gare à Porte de Clichy pour le tracé "Porte de Clichy" ; le tracé "Avenue des Ternes" n'implique pas de création de gare.

Plusieurs variantes ont été retenues à ce stade :

- au niveau du tracé, trois variantes sont à l'étude (voir paragraphe IV.4) : un tracé permettant un arrêt Porte de Clichy, un tracé permettant un arrêt Porte Maillot et un tracé direct sans arrêt dans Paris ;
- trois positions de gares sont possibles dans le secteur de La Défense (voir paragraphe IV.4) ;
- trois variantes de raccordement entre les infrastructures nouvelles et le Groupe V de Paris Saint-Lazare (PSL – Poissy – Mantes-la-Jolie) sont réalisables (voir paragraphe IV.5).

- description des infrastructures sur le secteur Nanterre – Mantes-la-Jolie

Sur le secteur entre Nanterre et Mantes-la-Jolie, le prolongement du RER E (EOLE) emprunte les infrastructures existantes. Néanmoins, la mise en œuvre de la nouvelle desserte dans de bonnes conditions d'exploitation et l'accueil du nouveau matériel roulant nécessitent les travaux suivants :

- l'adaptation des quais des gares entre Poissy et Mantes-la-Jolie ;
- le réaménagement des infrastructures sur trois secteurs : Poissy, entre Épône et Mantes Station et Mantes-la-Jolie.

- longueur du tracé et temps de parcours

Selon la variante de tracé retenue, la longueur du tunnel entre Haussmann Saint-Lazare et La Défense est comprise entre 7,8 et 9,4 km. La longueur des infrastructures existantes empruntées sur le Groupe V (PSL – Poissy – Mantes-la-Jolie) est d'environ 47 km.

- matériel roulant

Les dessertes proposées nécessitent un parc de 64 trains de 225 m de longueur, offrant chacun au minimum 1 050 places assises et 2 100 places assises+debout. Ce dimensionnement tient compte de la desserte actuelle à l'est, de l'allongement des missions est ainsi que de la nouvelle desserte à l'ouest.



Deux hypothèses sont à l'étude pour constituer ce parc :

- le maintien des 26 rames circulant actuellement sur la ligne du RER E (MI 2N, livrés entre 1996 et 2000) qui devront faire l'objet d'opérations lourdes de maintenance (remotorisation, climatisation et rénovation), et la commande de 38 rames d'un matériel neuf à deux niveaux ;
- la réaffectation des 26 rames circulant actuellement sur la ligne du RER E à la ligne du RER A (ce qui nécessite des opérations de maintenance aussi lourdes que dans la première hypothèse, complétées par une adaptation aux spécificités de la ligne A) et la commande de 64 rames d'un matériel neuf à deux niveaux.

Dans l'hypothèse de maintien du matériel roulant actuel sur la ligne du RER E nouvellement prolongée, les normes d'accessibilité ne seraient pas respectées.

- installations électriques

Il est prévu dans le cadre du projet le renforcement des installations fixes d'alimentation électrique (IFTE) en cohérence avec les évolutions envisagées dans le cadre des projets de renouvellement du matériel roulant et/ou d'amélioration de la desserte, en cours ou programmés pour le prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest mais également sur le reste du réseau Paris Saint-Lazare.

- postes d'aiguillage et de signalisation

L'articulation entre le prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest et le renouvellement des postes d'aiguillage et de signalisation de Poissy et Mantes-la-Jolie dans le cadre de la CCR (Commande Centralisée du Réseau) doit être envisagée de manière à assurer une parfaite synergie et concomitance entre ces deux projets.

## 2. Description du principe d'exploitation du RER E et de la desserte de transport

Les diagrammes ci-dessous représentent d'une part la desserte actuelle du RER E et du Groupe V de Saint-Lazare (PSL – Poissy – Mantes-la-Jolie) et d'autre part la future desserte à la mise en service du prolongement du RER E.

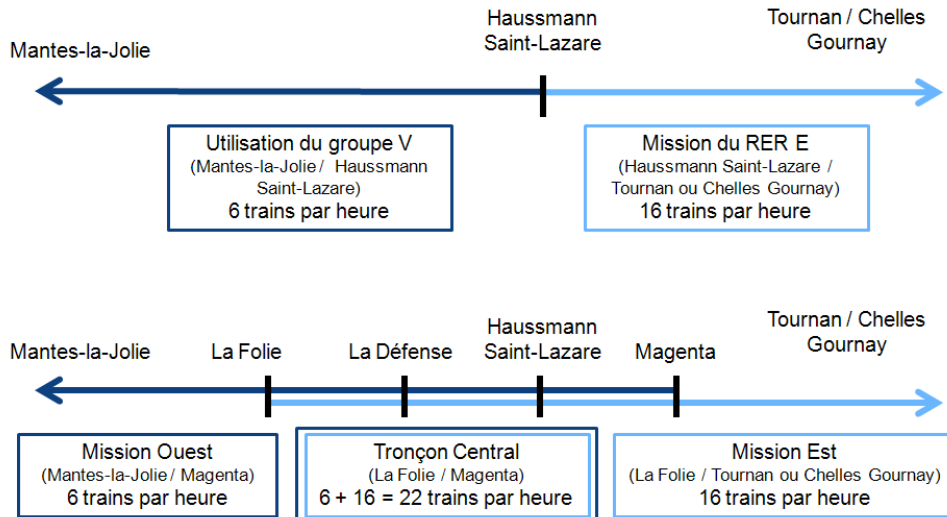


Figure 5 – Représentation des différentes missions et de leur fréquence à l'heure et à la mise en service du projet

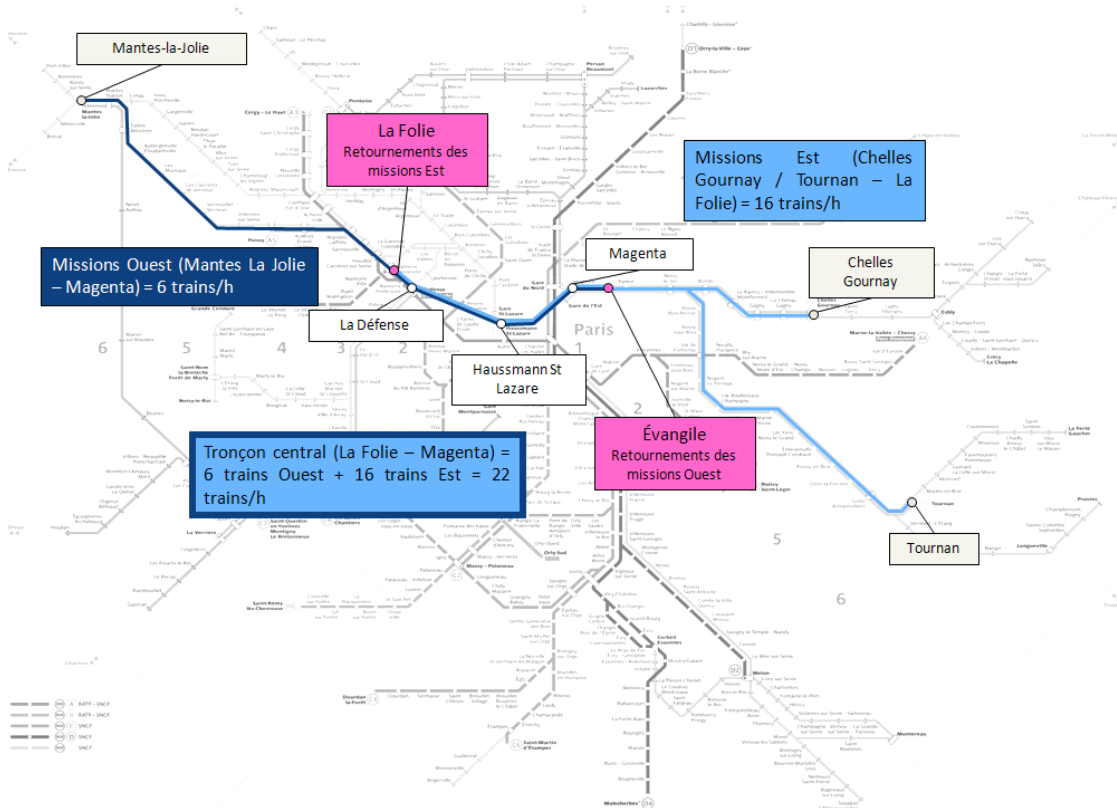


Figure 6 – Missions prévues dans le projet de prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest

Parmi les missions ouest, quatre missions RER E seront omnibus entre Poissy et Mantes-la-Jolie et deux missions seront semi-directes. Sur le tronçon central, les 22 circulations par heure pourront être





augmentées en fonction des besoins futurs. Ce tronçon est dimensionné pour 28 trains, voire plus, suivant le système d'exploitation qui sera mis en œuvre.

Le recouvrement de missions du RER E aura lieu sur le tronçon central, entre La Défense et Magenta, permettant :

- aux utilisateurs de l'est de rejoindre le pôle de La Défense sans correspondance ;
- aux utilisateurs de l'ouest de rejoindre les gares du nord et de l'est sans correspondance.

Au vu des capacités de la voie, le projet permettra de faire passer au maximum 16 trains par heure sur le Groupe V de Paris Saint-Lazare (PSL – Poissy – Mantes-la-Jolie) entre Mantes-la-Jolie et Poissy, dont 8 trains proviennent de Normandie. Le détail de la desserte fait actuellement l'objet d'études pour en vérifier la robustesse.

Le projet de prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest engendre le remplacement des six trains par heure circulant aujourd'hui sur le Groupe V de Saint-Lazare (PSL – Poissy – Mantes-la-Jolie) par six RER E. Après le raccordement de La Folie, en direction de Paris, les RER E empruntent les infrastructures nouvelles. Cet échange des circulations libère donc de la capacité en gare de Paris Saint-Lazare surface.

Par ailleurs, le STIF souhaite s'engager dans une démarche de réflexion d'ensemble – type schéma directeur – sur la partie existante du RER E. Cette démarche intégrerait une phase de diagnostic sur les conditions d'exploitation actuelles suivi, le cas échéant, d'un plan d'action.

Les figures ci-dessous représentent la grille actuelle de desserte ainsi qu'une prévision de ce que pourrait être la grille future.

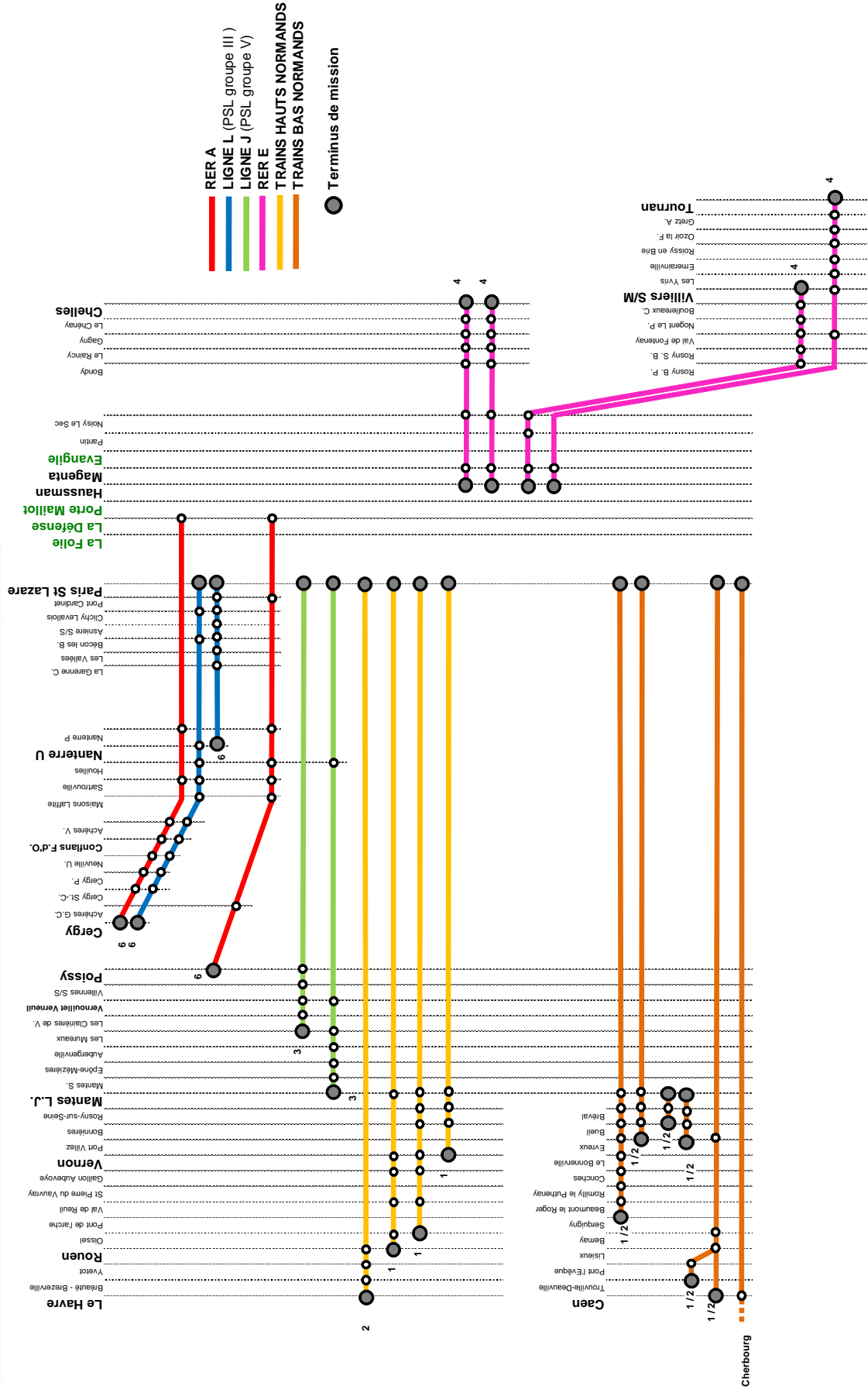


Figure 7 – Desserte du RER E à l'heure de pointe du matin

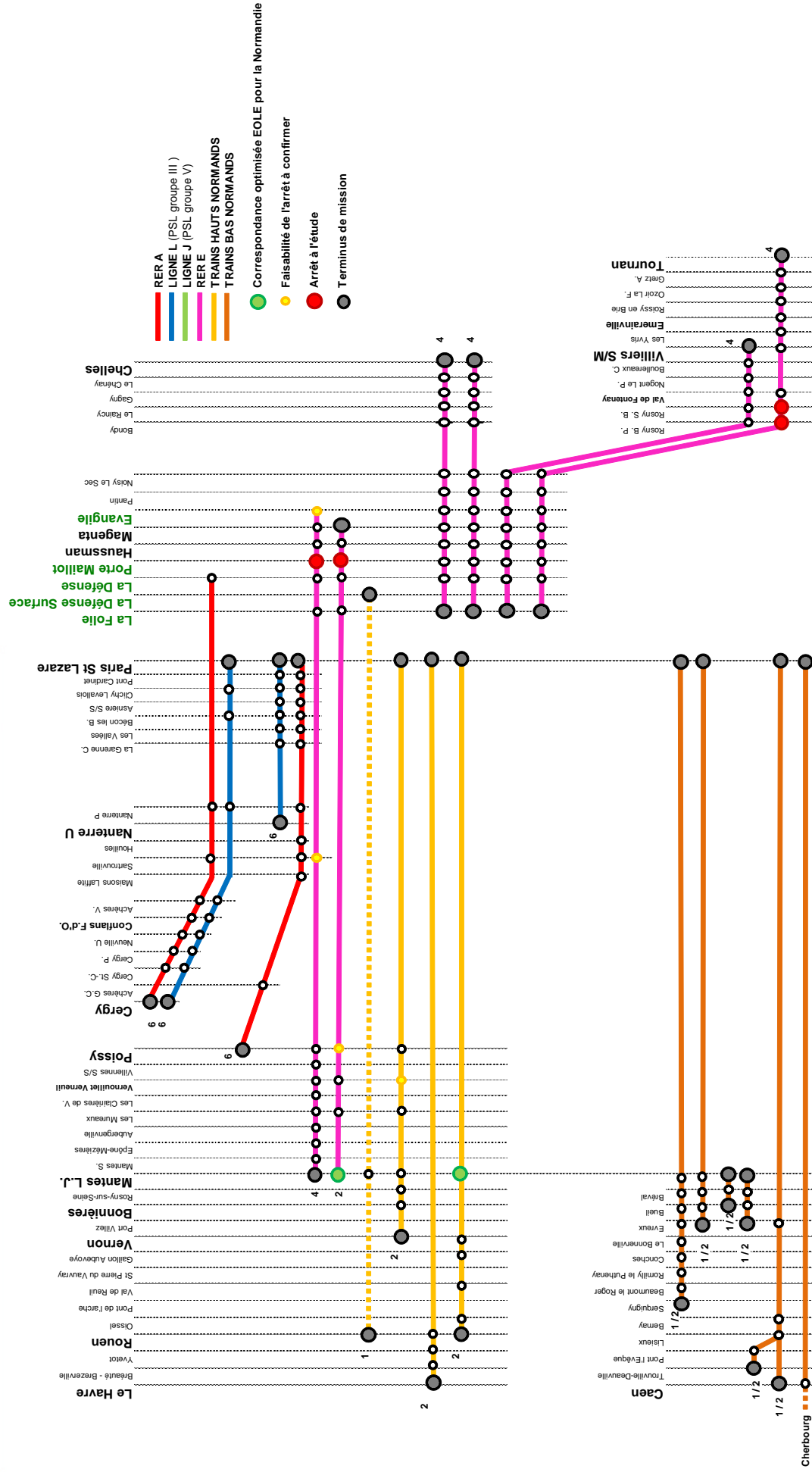


Figure 8 – Hypothèse de desserte du RER E, après le prolongement à l'ouest, à l'heure de pointe du matin





Le graphique ci-dessous représente la différence de desserte entre la situation actuelle et la situation après mise en service du RER E (EOLE) à l'ouest.

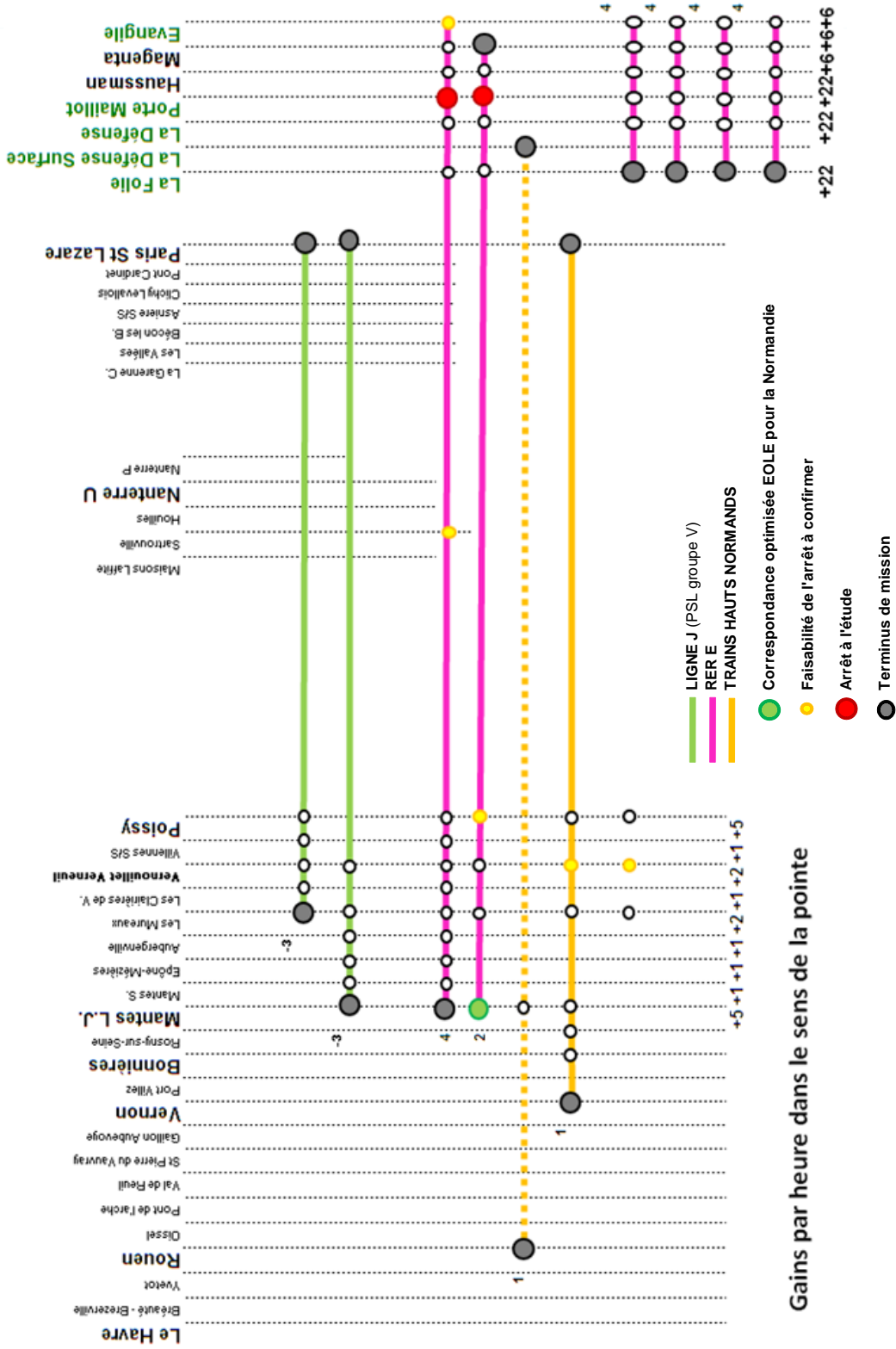


Figure 9 – Différence entre les missions avant et après mise en service du prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest

En heure de pointe, les six trains Transilien du Groupe V (PSL – Poissy – Mantes-la-Jolie) circulant actuellement, dont trois sont terminus Mantes-la-Jolie et trois sont terminus Les Mureaux, seraient remplacés par 6 trains du RER E tous terminus Mantes-la-Jolie. Parmi ces six RER E, quatre seraient omnibus et deux seraient semi-directs.

Un train supplémentaire ayant pour origine Vernon serait également créé.

Enfin, il est à noter que toutes les gares gagneraient des arrêts entre la situation actuelle et la situation projetée à la mise en service du prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest.

Les grilles de desserte permettent alors de calculer les temps de parcours. Le temps de parcours entre Haussmann Saint-Lazare et La Défense est de 6 minutes pour le tracé "Avenue des Ternes", de 7 minutes 50 pour le tracé "Porte Maillot" avec un arrêt à Porte Maillot et de 8 minutes 50, pour le tracé "Porte de Clichy" avec un arrêt à Porte de Clichy. Entre La Défense et Mantes-la-Jolie, le temps de parcours est de 38 minutes si le train est semi-direct et de 50 minutes si le train est omnibus entre Mantes-la-Jolie et Poissy.

Temps de parcours entre Haussmann Saint-Lazare et Mantes-la-Jolie		Entre Paris et La Défense		
		Tracé "Porte Maillot"	Tracé "Porte de Clichy"	Tracé "Avenue des Ternes"
Entre La Défense et Mantes-la-Jolie	Semi-direct	45 min 50	46 min 50	44 min
	Omnibus	57 min 50	58 min 50	56 min

Tableau 2 – Temps de parcours global pour les différents tracés du prolongement du RER E

### 3. Description des travaux sur le tronçon La Défense – Mantes-la-Jolie

Afin de pouvoir assurer une desserte avec une bonne régularité, caractéristique indispensable pour une desserte avec une forte fréquence, ainsi qu'une accessibilité entre le quai et le train, des aménagements sont prévus sur le Groupe V de Saint-Lazare (PSL – Poissy – Mantes-la-Jolie).

#### 3.1. Aménagements des voies

Afin d'assurer la régularité de la desserte, des aménagements de voies sont prévues en gare de Poissy, au point kilométrique 53 dans le secteur d'Epône ainsi qu'en gare de Mantes-la-Jolie.

- en gare de Poissy

La figure ci-dessous représente les aménagements en gare de Poissy :

- la création d'une communication permettant l'alternat et les dépassements dans le sens Paris- Mantes (1) ;
- la création d'une troisième voie côté province permettant un dégagement rapide de la voie (2) ;
- la reconstitution du tronç commun RER A en créant une troisième voie en reprenant en partie une voie de service (3) ;
- la création de deux communications permettant des reports et une simultanéité de circulations (4).

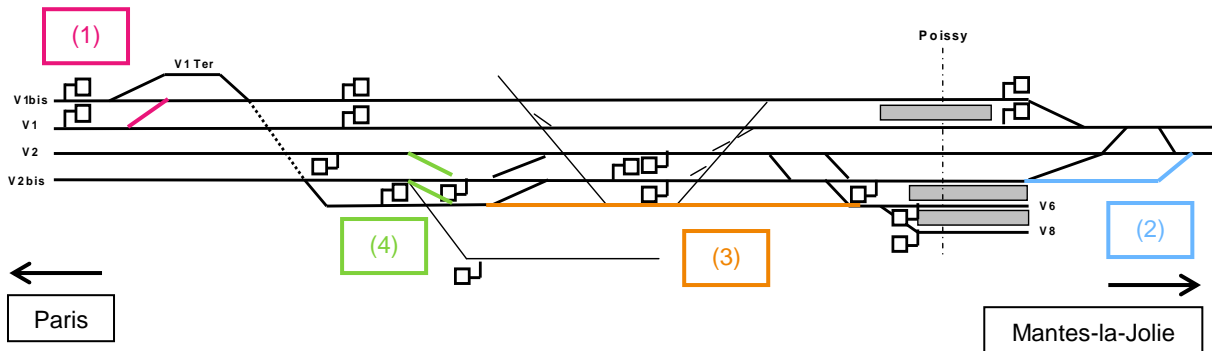


Figure 10 – Plan de voies en gare de Poissy avec la représentation des aménagements nécessaires à la réalisation du prolongement du RER E à l'ouest

- au point kilométrique 53 dans le secteur d'Épône

La figure ci-dessous représente les aménagements au point kilométrique 53 (PK53) dans le secteur d'Épône : la création d'un saut de mouton (1) et prolongement de la 3<sup>ème</sup> voie jusqu'à Mantes Station (2) permettant d'accroître la capacité de l'axe et de séparer les flux banlieues des flux grandes lignes.

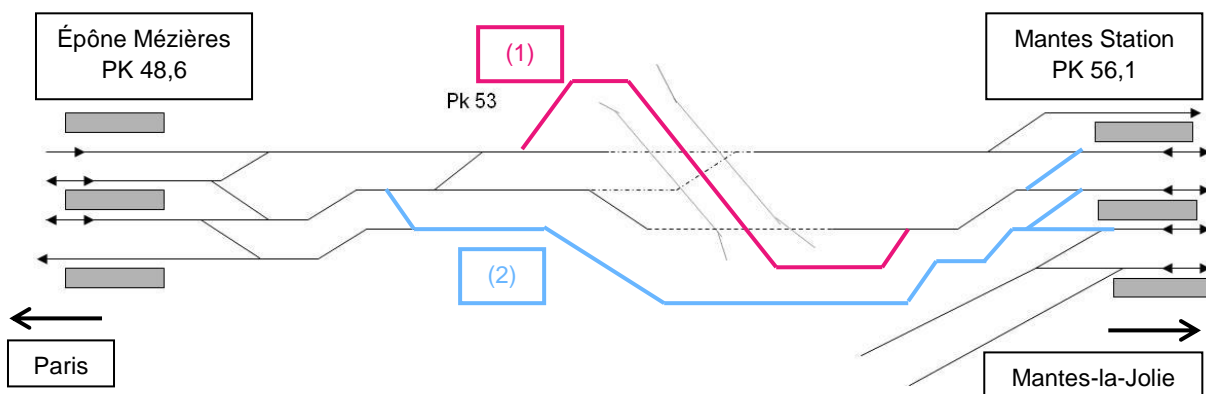


Figure 11 – Plan de voies au PK53 avec la représentation des aménagements nécessaires à la réalisation du prolongement du RER E à l'ouest

- en gare de Mantes-la-Jolie

La figure ci-dessous représente les aménagements en gare de Mantes-la-Jolie :

- la création d'une 9ème voie et ses liaisons (1) couplée à la séparation en deux du quai central existant permettant l'arrêt des trains haut-normands et des trains du RER E (2) ;
- la création de tiroirs de retournement pour les trains EOLE (3).

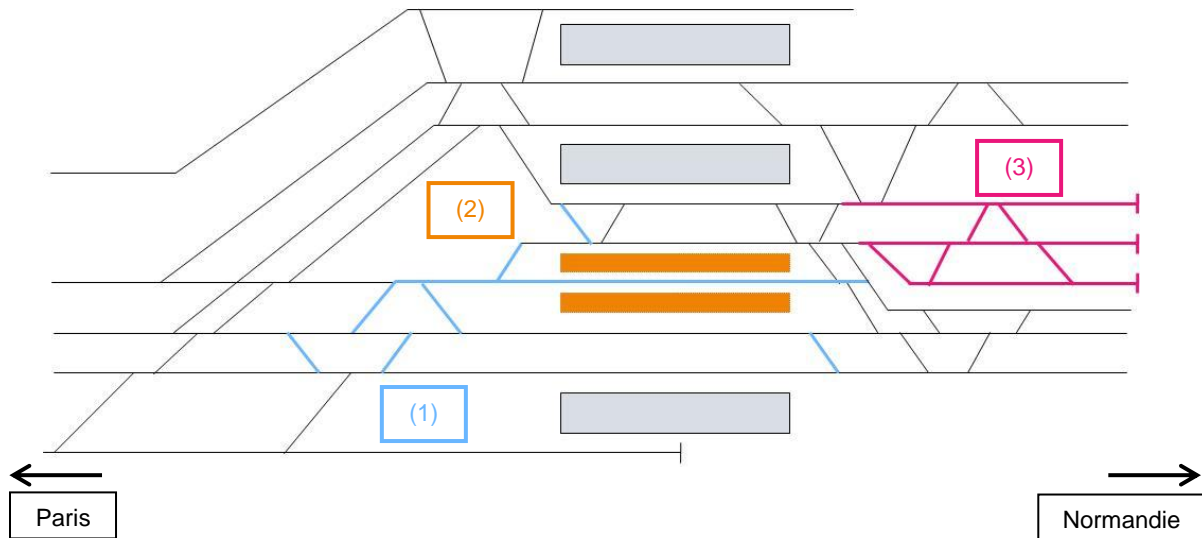


Figure 12 – Plan de voies en gare de Mantes-la-Jolie avec la représentation des aménagements nécessaires à la réalisation du prolongement du RER E à l'ouest

La circulation actuelle des trains en gare de Mantes-la-Jolie est difficile à gérer au quotidien du fait de la mixité des circulations qui empêche, par ailleurs la mise en accessibilité des quais.

Les aménagements de la gare de Mantes-la-Jolie permettront une réorganisation des circulations en dédiant les quais à certaines circulations. Ces aménagements facilitent alors la mise en accessibilité des quais puisque le matériel roulant les accostant a toujours la même hauteur. La réorganisation des circulations est représentée par la figure ci-dessous qui sera affiné lors de la suite des études.

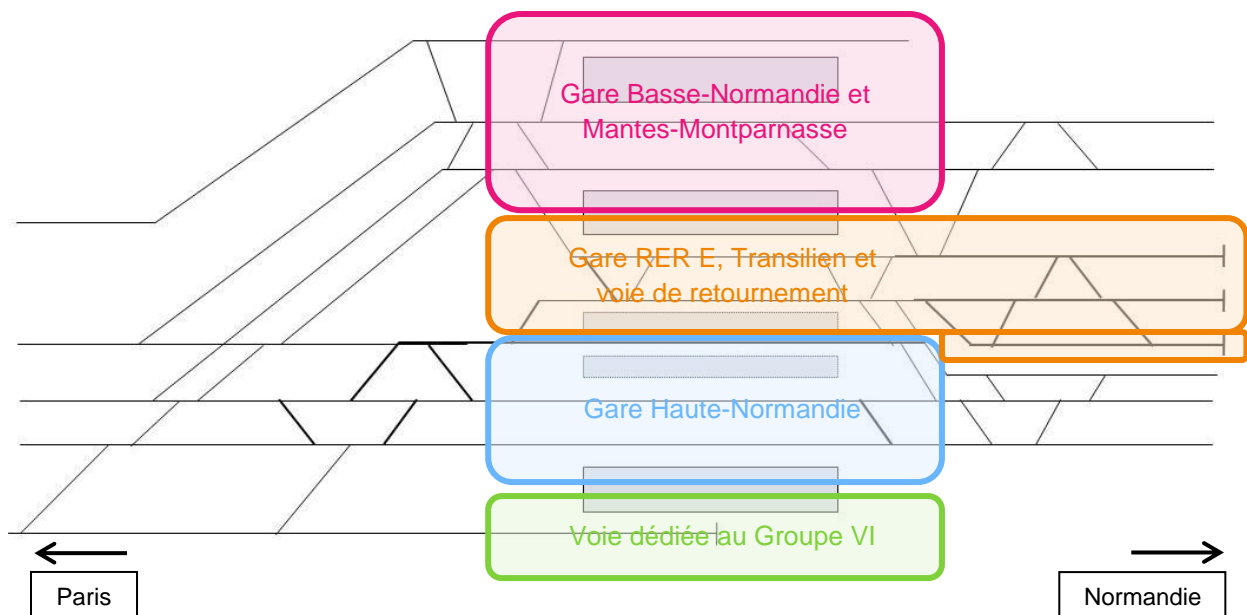


Figure 13 – Organisation des circulations en gare de Mantes-la-Jolie à la mise en service du prolongement du RER E

À plus long terme, à l'horizon de la mise en service de la ligne normande, ce schéma des circulations pourrait évoluer vers la réorganisation présentée par la figure 14.

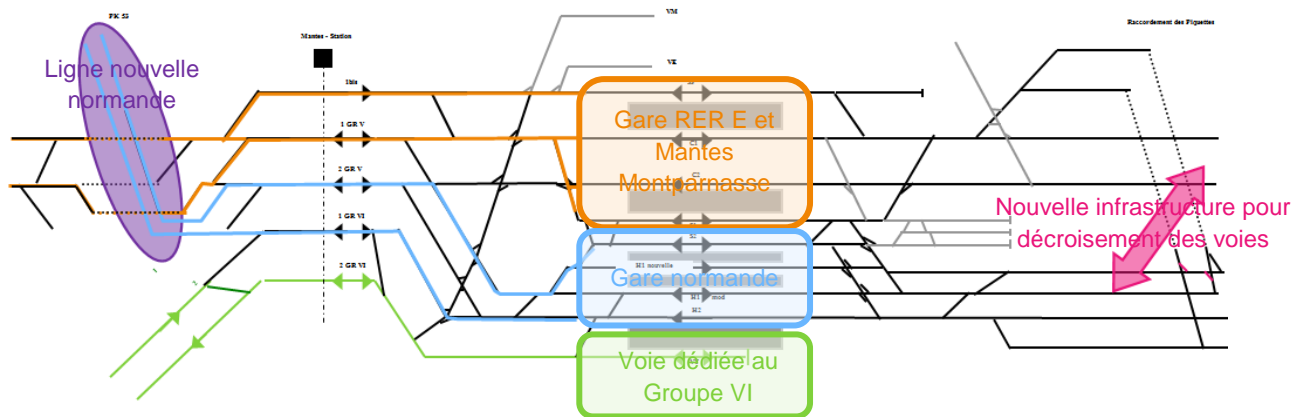


Figure 14 – Schéma des circulations en gare de Mantes-la-Jolie, à long terme

### 3.2. Aménagements des quais

Afin d'accueillir le nouveau matériel roulant et d'assurer une bonne accessibilité entre le quai et le train, les quais doivent être allongés et rehaussés dans toutes les gares entre Poissy et Mantes-la-Jolie.

Les quais passeront d'une longueur de 190 m à 225 m pour pouvoir accueillir les nouveaux trains plus capacitaire donc plus long, et d'une hauteur de 550 mm à 920 mm au dessus du niveau du rail pour mettre le quai à hauteur du plancher des trains et en faciliter l'accès.

Sur le trajet entre La Défense et Mantes-la-Jolie, les gares suivantes sont concernées par ces réaménagements :

- Poissy ;
- Villennes-sur-Seine ;
- Vernouillet – Verneuil ;
- Les Clairières de Verneuil ;
- Les Mureaux ;
- Aubergenville ;
- Épône – Mézières ;
- Mantes Station ;
- Mantes-la-Jolie.

## 4. Description des tracés d'Haussmann Saint-Lazare à La Défense

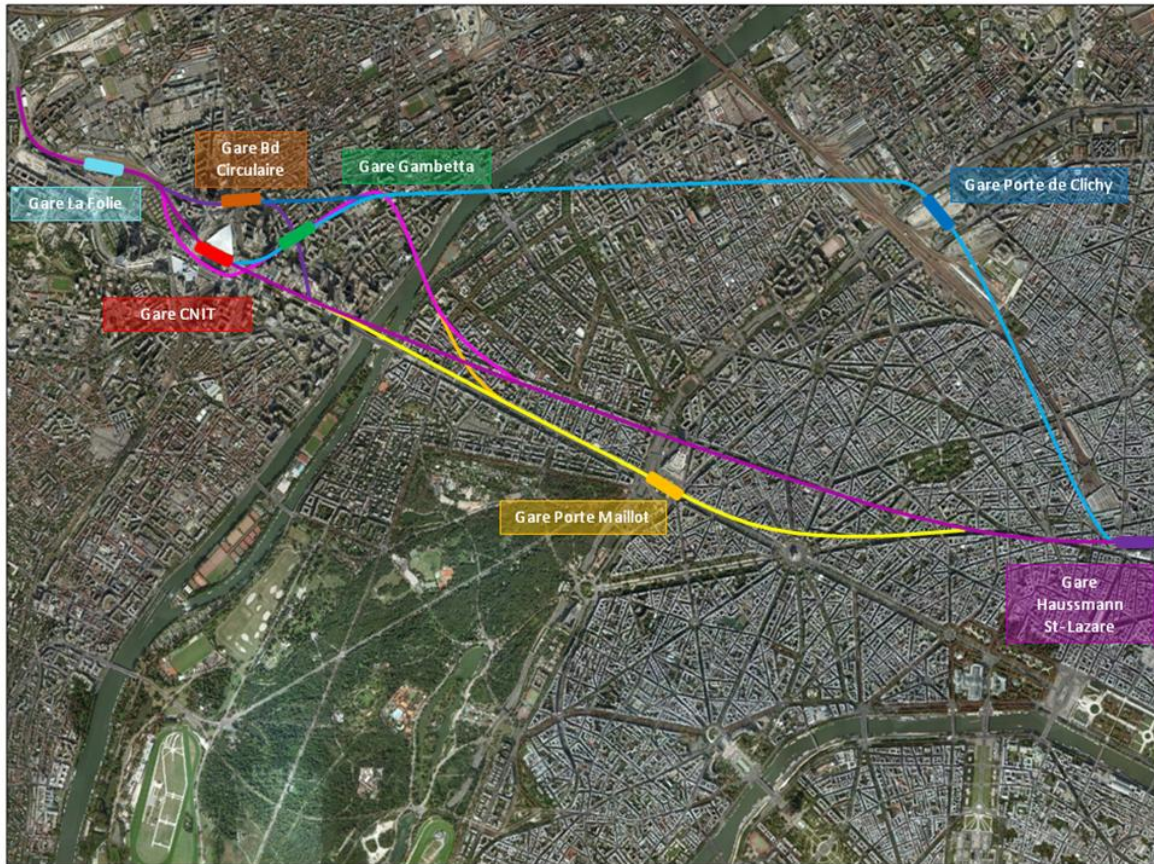
### 4.1. Présentation des différentes options de tracé

Trois options de tracé du tunnel de Haussmann Saint-Lazare jusqu'au secteur de La Défense ont été retenues dans le cadre du projet :

- le tracé "Porte Maillot" : Haussmann Saint-Lazare – Porte Maillot – La Défense ;
- le tracé "Porte de Clichy" : Haussmann Saint-Lazare – Porte de Clichy – La Défense ;



- le tracé "Avenue des Ternes" : Haussmann Saint-Lazare – La Défense (tracé direct).  
Ces trois tracés ont un tronçon commun en arrière gare d'Haussmann Saint-Lazare.



Carte 26 – Représentation des différents tracés possibles pour le prolongement du RER E à l'ouest

Dans le secteur de La Défense, trois implantations de gare aux fonctionnalités différentes ont été retenues :

- le tracé "CNIT" ;
- le tracé "Boulevard Circulaire" ;
- le tracé "Gambetta".

Ces trois tracés arrivent tous sur le plateau de La Folie avec un tronçon en tranchée ouverte sur 200 m environ.

Chacun des trois tracés de tunnel sous Paris peut se combiner avec chacun des trois tracés de tunnel sous La Défense. Neuf tracés sont donc possibles entre Haussmann Saint-Lazare et La Défense.

## 4.2. Contraintes des tracés

À ce stade des études, diverses contraintes techniques ont été identifiées et prises en compte pour la réalisation de ces tunnels :

- le passage sous la Seine ;
- l'insertion du tracé sous La Défense en tenant compte des niveaux de fondation des différentes tours et du PLU des communes concernées ;
- la sortie du tunnel au niveau du terrain naturel en gare de La Folie ;
- la présence de nombreux réseaux souterrains dans Paris, comme le chauffage urbain, les lignes électriques, les égouts, sans compter bien sûr les lignes de transports déjà existantes.

La faisabilité des différentes solutions doit être confirmée lors des études préliminaires qui seront engagées puis les études détaillées d'avant-projet et de projet.

Afin de limiter les problèmes liés aux fondations profondes et les impacts sur le bâti et de faciliter l'implantation des issues de secours, les tracés seront situés le plus possible sous les voiries existantes.

## 4.3. Description des tracés entre Haussmann Saint-Lazare et La Défense

- le tracé "Porte Maillot"

Le tracé débute en prolongement de l'actuelle arrière gare Haussmann Saint-Lazare, où les deux voies extérieures convergent vers les voies centrales.

Les voies longent ensuite le tracé du RER A, au nord du boulevard Haussmann puis emprunte l'avenue de Friedland, pour ensuite se placer au nord l'avenue de la Grande Armée. Après la Porte Maillot, le tracé continue au nord de l'avenue Charles de Gaulle (RN13), de telle sorte qu'il n'interfère pas avec son enfouissement à Neuilly-sur-Seine. Il traverse ensuite la Seine pour rejoindre en ligne droite l'intersection entre le Boulevard Circulaire et la rue Louis Blanc.

La création d'une nouvelle gare est prévue à la porte Maillot, entre le terre-plein central et le palais des Congrès. Cette nouvelle gare permettrait d'assurer une correspondance avec les lignes de transport du RER C et du métro ligne 1.

Ce tracé permet d'avoir un temps de parcours relativement faible entre Haussmann Saint-Lazare et La Défense tout en desservant Porte Maillot, quartier de Paris en développement.

- le tracé "Porte de Clichy"

Le tracé débute, comme le tracé "Porte Maillot", en prolongement de l'actuelle arrière gare d'Haussmann Saint-Lazare.

Le tracé effectue une courbe en direction du nord à la sortie de la gare Haussmann Saint-Lazare, pour passer à l'ouest de l'église Saint-Augustin et se diriger vers l'église Sainte-Marie-des-Batignolles en coupant la rue de Rome au niveau de la rue de la Condamine. Puis il longe, au sud, l'avenue de Clichy pour rejoindre la porte de Clichy. Après la station, le tracé effectue une courbe pour se diriger vers La Défense en se plaçant en alignement droit à travers Clichy, Levallois-Perret et Neuilly-sur-Seine.



Ce tracé est celui qui propose un temps de parcours le plus long entre Haussmann Saint-Lazare et La Défense et donc pour lequel la décharge du RER A serait la moins forte. De plus, il présente le profil géologique le moins favorable car il traverse des secteurs, notamment entre la gare Saint-Lazare et la Porte de Clichy, où les risques de rencontrer des cavités souterraines dues à la dissolution du gypse sont les plus forts.

Une gare à Porte de Clichy permettrait des correspondances avec le RER C, et la branche Asnières-Gennevilliers de la ligne 13 du métro et la ligne 14 du métro dont le prolongement serait réalisé à la mise en service du prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest. La gare actuelle du RER C débouche sur le croisement de l'avenue de Clichy et du boulevard Berthier qui constitue un espace assez contraint peu propice à des aménagements multimodaux.

Le projet du prolongement de la ligne 14, qui passe par la Porte de Clichy interfère avec le tracé du RER E en deux endroits. L'impact de réalisation du prolongement de la ligne 14 sur le tracé "Porte de Clichy" de la ligne de RER E dépend du planning de construction des lignes. Si le prolongement de la ligne 14 est réalisé en premier, la construction du RER E serait plus compliquée.

- le tracé "Avenue des Ternes"

Ce tracé est un tracé direct sans aucune gare intermédiaire entre la gare Haussmann Saint-Lazare et La Défense. Le tracé est commun sur sa première partie avec le tracé Porte Maillot, sur 1 250 m environ, puis il passe au nord du boulevard Haussmann. Il se différencie du tracé Porte Maillot en rejoignant l'avenue des Ternes. Ensuite il passe au nord du Palais des Congrès, pour suivre l'avenue Peretti et rejoindre La Défense, après être passé sous la Seine, par le même tracé que celui de la Porte Maillot.

Ce tracé est celui qui offre le meilleur temps de parcours entre Haussmann Saint-Lazare et La Défense mais il ne dessert aucun quartier parisien et a donc un moins fort impact urbain que les deux autres tracés.



#### 4.4. Description des tracés dans le secteur de La Défense



Carte 27 – Positionnement des trois gares possibles à La Défense et leur zone d'influence

- le tracé "CNIT"

Depuis les tracés "Porte Maillot" et "Avenue des Ternes", le tracé longe le Boulevard Circulaire à partir de l'intersection avec la rue Louis Blanc puis emprunte l'avenue Albert Gleizes pour passer sous le CNIT et rejoindre la gare de La Folie en suivant approximativement le boulevard de La Défense. Ce tracé est donc légèrement décalé vers le nord par rapport au tracé du RER A.

Depuis le tracé "Porte de Clichy", après avoir traversé la Seine, le tracé rejoint la place Charras puis tourne dans l'avenue Gambetta pour passer sous le CNIT et rejoindre la gare de La Folie en passant sous le boulevard de La Défense.

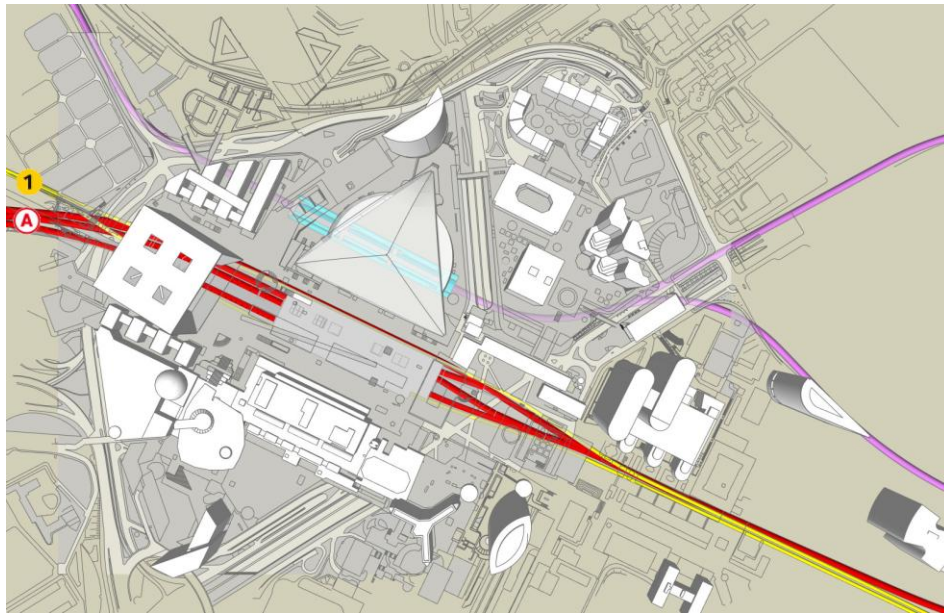


Figure 15 – Insertion de la gare "CNIT" sous La Défense

Ce tracé comporte une gare sous le CNIT. Ceci favorise les correspondances entre le RER E et les autres modes de transport, permettant la meilleure décharge du RER A. Ce tracé est également celui qui présente le meilleur potentiel pour une réorganisation de la gare La Défense-Grande Arche et donc une meilleure gestion des flux de voyageurs.

La complexité de l'insertion de cette gare due à l'occupation du sous-sol et la nécessité de conserver sous le CNIT une couverture suffisante impliquent de retenir sur les 600 derniers mètres avant la gare de La Folie une pente de 4 % dérogatoire par rapport au référentiel (3,5%).

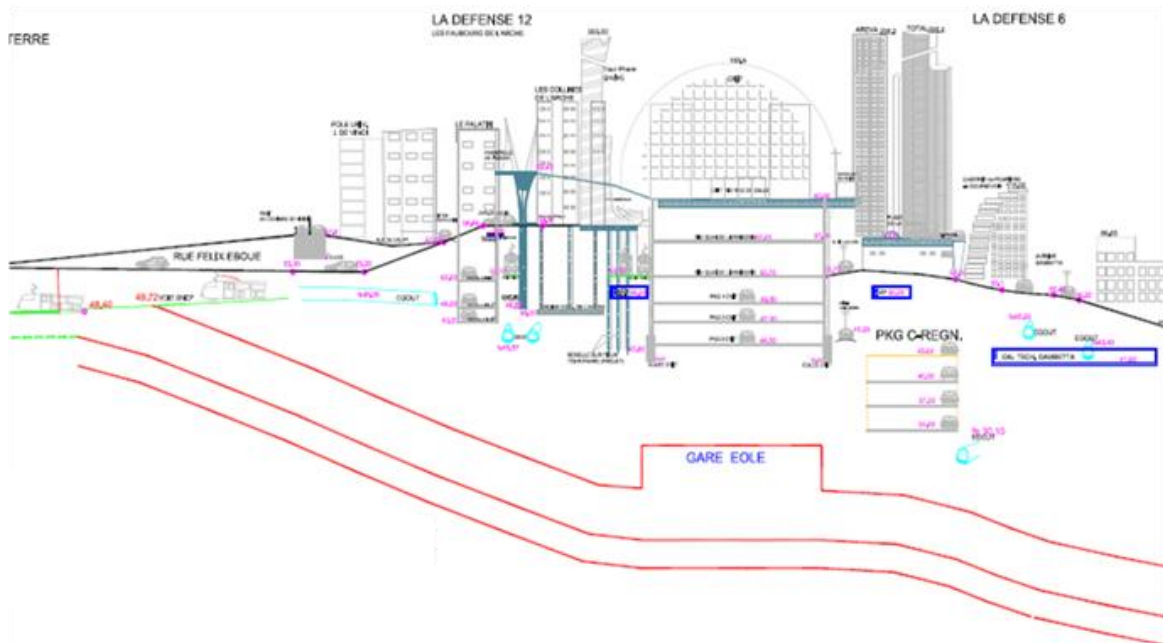


Figure 16 – Coupe d'insertion de la gare du RER E sous le CNIT

- le tracé "Boulevard Circulaire"

Ce tracé emprunte le Boulevard Circulaire et la gare La Défense est prévue sous celui-ci.

Cette option, grâce à sa position sous le Boulevard Circulaire, est contrainte uniquement par la présence de fondations de quelques bâtiments.

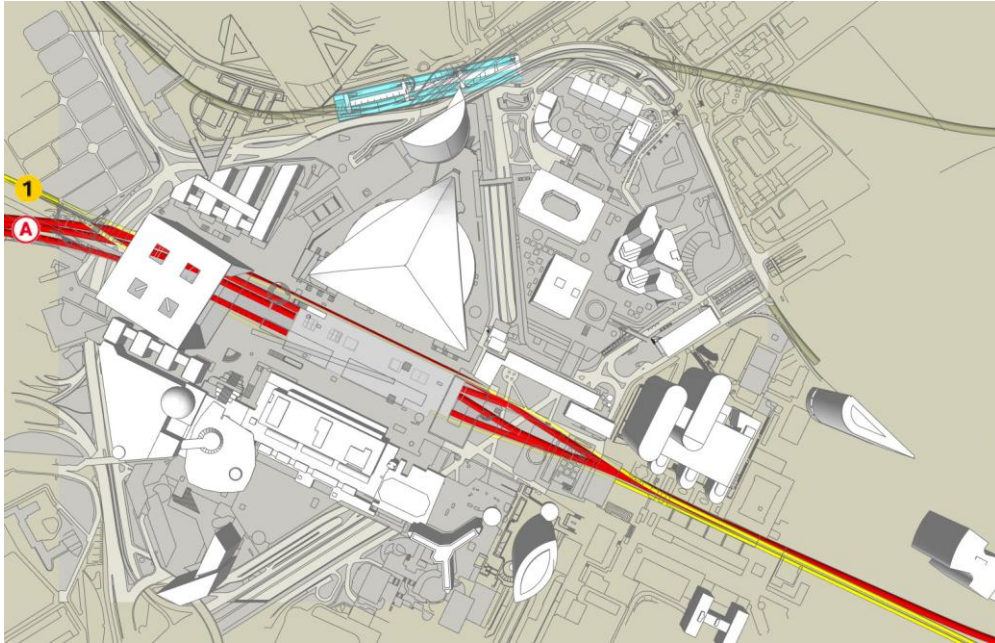


Figure 17 – Insertion de la gare "Boulevard Circulaire" sous La Défense

Avec ce tracé, la gare serait placée sous un axe urbain, ce qui comporte des avantages pour sa construction et pour ses impacts sur l'urbanisme. Pour autant, cette gare serait éloignée de la gare La Défense-Grande Arche ne permettant pas des reports de flux importants depuis le RER A vers le RER E. De plus, compte-tenu de la proximité de la gare de La Folie, ce tracé comporterait, comme le tracé "CNIT", une rampe importante en sortie vers La Folie.



- le tracé "Gambetta"

Ce tracé permet de placer une gare sous l'avenue Gambetta.

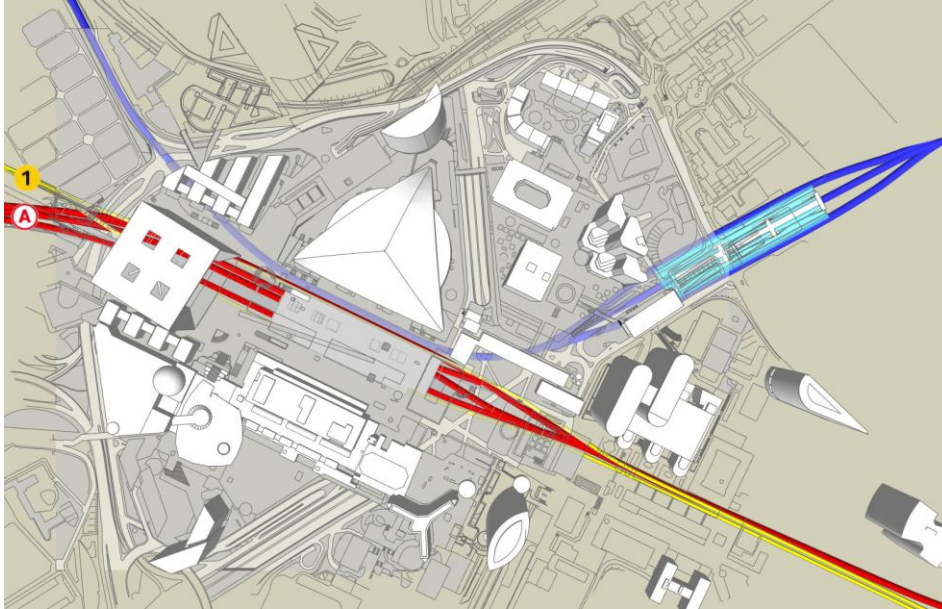


Figure 18 – Insertion de la gare "Gambetta" sous La Défense

Il permet de combiner une gare placée sous un axe urbain évitant d'être contraint par les fondations d'un bâtiment, et une distance assez grande par rapport à la gare de La Folie, permettant de se placer plus aisément à une grande profondeur. Pour autant, il est éloigné de la gare La Défense-Grande Arche et par là même ne favorise ni les reports modaux, ni la réorganisation des flux de déplacement.

#### 4.5. Longueur des tracés

Le tableau ci-dessous récapitule les longueurs du tunnel, en fonction des tracés choisis sous Paris et à La Défense.

	Tracé "CNIT"	Tracé "Boulevard Circulaire"	Tracé "Gambetta"
Tracé "Porte Maillot"	7,9 km	7,9 km	8,3 km
Tracé "Porte de Clichy"	9,4 km	9,3 km	9,4 km
Tracé "Avenue des Ternes"	7,8 km	7,8 km	8,2 km

Tableau 3 – Longueur des différents tracés possibles pour le prolongement du RER E à l'ouest

#### 4.6. Comparaison de la solution tunnel en monotube ou en bitube

Deux solutions sont privilégiées dans les études techniques :

- une excavation monotube entièrement mécanisée ;
- une excavation bitube mécanisée entre Haussmann Saint-Lazare et La Défense couplée à une excavation conventionnelle entre La Défense et La Folie (la gare de La Défense n'est possible qu'en monotube).

Une comparaison a été faite entre les deux solutions. Les conclusions de cette comparaison sont qu'une étude approfondie doit être réalisée avant de faire le choix, le niveau des études actuelles ne permettant pas de trancher de manière définitive.

### 5. Description des trois variantes de raccordement au Groupe V de Saint-Lazare

Pour réaliser la liaison entre les voies du Groupe V de Saint-Lazare (PSL – Poissy – Mantes-la-Jolie) et celles du secteur de La Folie, la voie en provenance de Mantes-la-Jolie et à destination de La Défense doit traverser le faisceau ferré des voies du Groupe V de Saint-Lazare. Un cisaillement des voies ferrées à niveau ne peut pas être envisagé du fait des nombreuses circulations sur cet axe. Un ouvrage dénivelé est alors nécessaire pour réaliser ce franchissement : la voie déviée passe au-dessus du faisceau ferré (saut de mouton) ou en dessous (terrier).

Pour réaliser le franchissement dans le cadre du projet de prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest, trois tracés sont envisagés : un saut de mouton au niveau du Pont de Rouen, un saut de mouton au niveau de la Seine et un terrier.

- un saut de mouton au niveau du Pont de Rouen



Carte 28 – Position du saut de mouton au niveau du Pont de Rouen

Cette solution consiste en la réalisation de murs de soutènement et de deux estacades de part et d'autre de l'ouvrage d'art de franchissement de l'Autoroute A86, qui devra être élargi. Le linéaire total est de 900 m. Cette solution qui en première analyse est la plus économique présente l'inconvénient



d'une insertion urbaine délicate à proximité d'une zone résidentielle, plus particulièrement celle du « Petit Nanterre ».



Figure 19 – Vue du saut de mouton au petit Nanterre (Pont de Rouen) – Image de synthèse



Figure 20 – Vue du saut de mouton au petit Nanterre (Pont de Rouen) – Image de synthèse



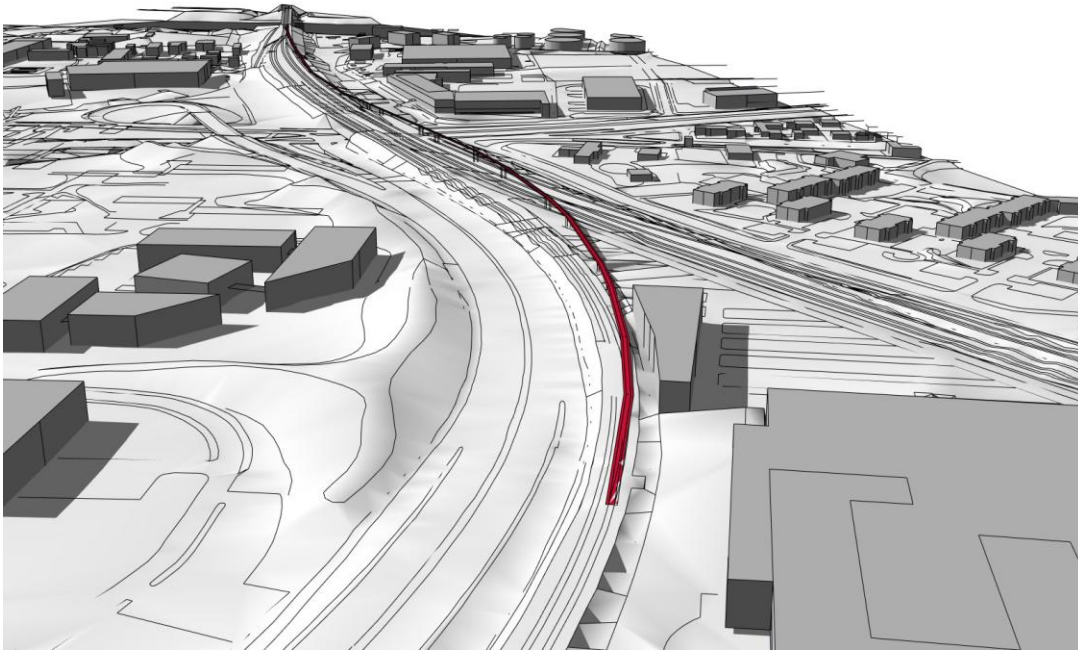


Figure 21 – Vue du saut de mouton au petit Nanterre (Pont de Rouen) – Image de synthèse

Les caractéristiques techniques de cet aménagement permettent aux trains du RER E se dirigeant vers La Défense de sortir du Groupe V de Saint-Lazare (PSL – Poissy – Mantes-la-Jolie) à une vitesse suffisante pour ne pas gêner les circulations suivantes se dirigeant vers Paris Saint-Lazare.

- un saut de mouton au dessus de la Seine



Carte 29 – Position du saut de mouton au dessus de la Seine

Compte-tenu des contraintes de tracé (rampe de 3,5%) et des contraintes du site, le saut de mouton, d'une longueur de 650 m, franchit la Seine sans possibilité de se raccorder en amont. Les principales contraintes sur le site sont :

- le dépôt d'hydrocarbures de l'entreprise TOTAL, classé Seveso, situé aux abords de la zone ;
- le raccordement sur le franchissement de la Seine, assez complexe à réaliser.

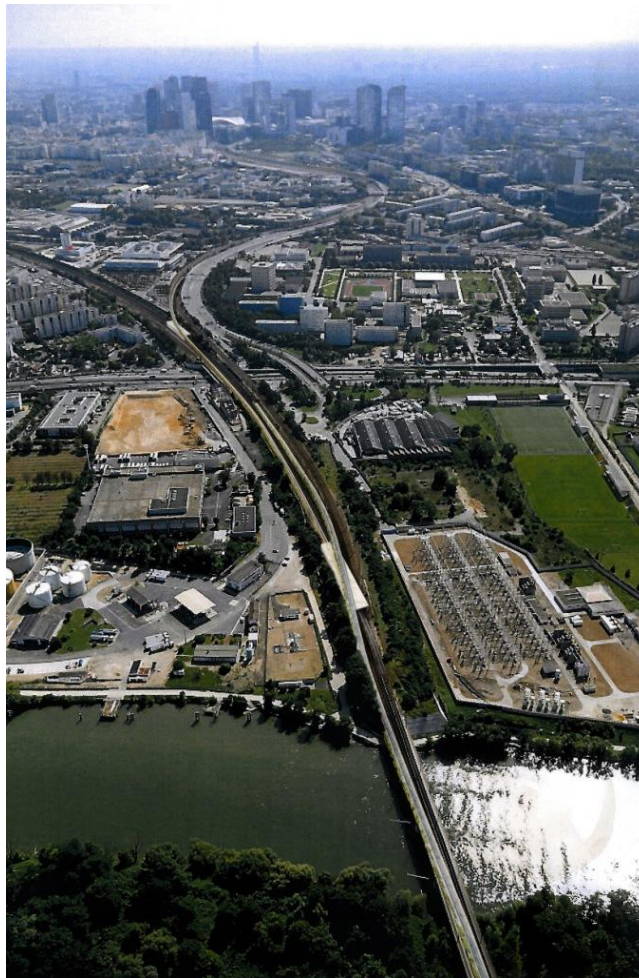


Figure 23 – Vue du saut de mouton au-dessus de la Seine (Pont de la Morue) – image de synthèse

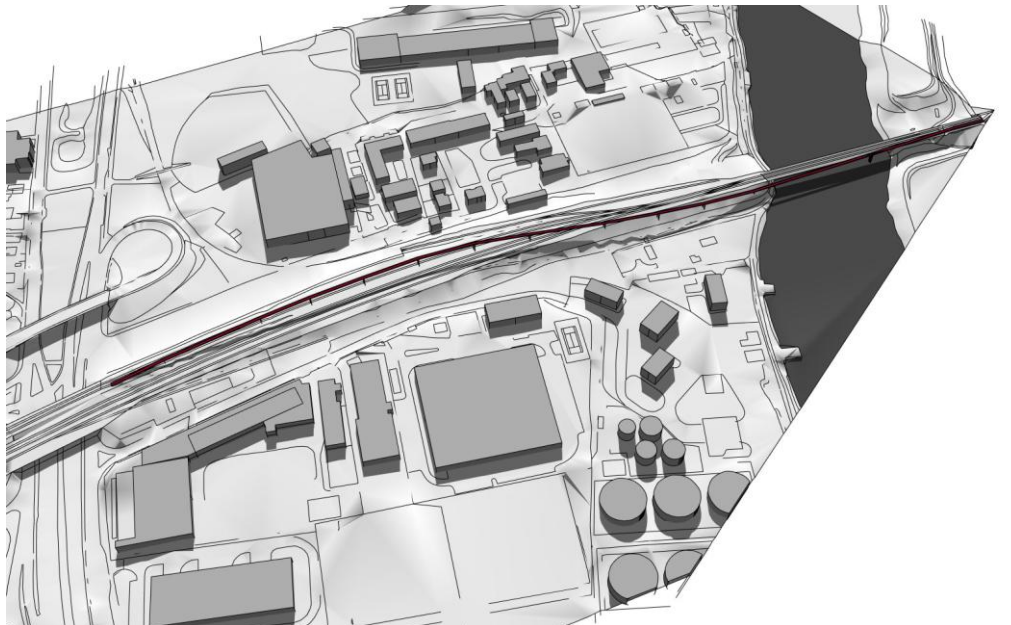


Figure 23 – Vue du saut de mouton au-dessus de la Seine (Pont de la Morue) – image de synthèse



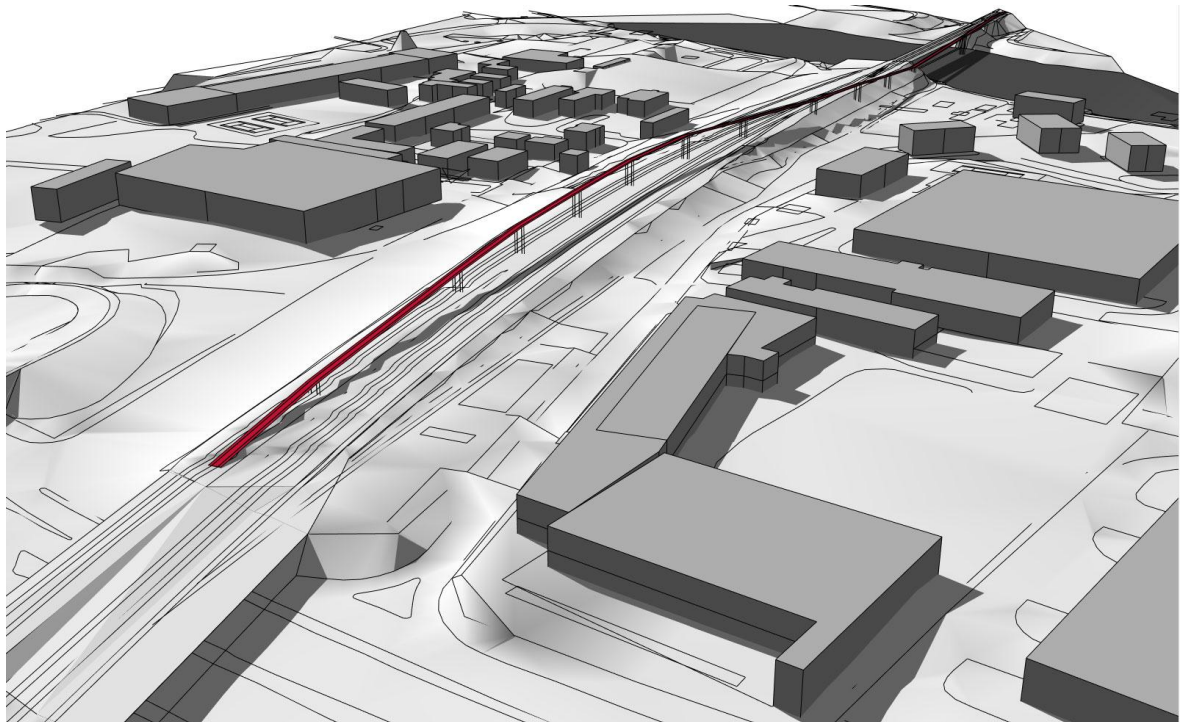


Figure 24 – Vue du saut de mouton au-dessus de la Seine (Pont de la Morue) – image de synthèse

Les caractéristiques techniques de cet aménagement permettent aux trains du RER E se dirigeant vers La Défense de sortir du Groupe V de Saint-Lazare (PSL – Poissy – Mantes-la-Jolie) à une vitesse suffisante pour ne pas gêner les circulations suivantes se dirigeant vers Paris Saint-Lazare.

- un terrier



Carte 30 – Position du terrier

Les caractéristiques techniques de cet aménagement ont pour conséquence des performances dégradées pour l'exploitation du Groupe V de Saint-Lazare (PSL – Poissy – Mantes-la-Jolie) par rapport aux deux autres variantes de raccordement.



## 6. Description des garages, ateliers de maintenance et voies de retournement

### 6.1. Description des garages

Le projet nécessite la création de voies de garage supplémentaires pour 27 rames de 225 mètres. Ceci tient compte du fait que la desserte du RER E se substituera à celle du Groupe V de Saint-Lazare (PSL – Poissy – Mantes-la-Jolie) dont les rames utilisent déjà l'équivalent de 11 positions de garage pour des trains de 225 mètres. Une cohérence avec les opérations envisagées à plus court terme dans le cadre de l'arrivée du Francilien à partir de 2013 sur le réseau Saint-Lazare sera recherchée.

Ces garages devront être implantés près des terminus. Les sites de Mantes-la-Jolie, de Tournan et de Chelles Gournay sont donc privilégiés dans la recherche d'emplacement. Ils seront équipés pour permettre le nettoyage intérieur et extérieur des trains et la réalisation de petites opérations de maintenance.

Des garages sont prévus sur le site des Groues pour huit rames des missions est du RER E et deux rames de Normandie. Le foncier qui sera utilisé par la gare de La Folie est actuellement déjà occupé par des voies de garage des rames du Groupe V de Saint-Lazare. Le secteur des Groues est stratégique car il est situé au terminus des missions est et à proximité des voies de retournement. Il permet donc de garer les RER E en dehors des heures de pointe.

Trois sites ont été étudiés pour le remisage de ces rames dans ce secteur. Seul un site de garage est possible, dans l'île ferroviaire (en vert sur la carte 31), au regard de l'exploitation globale du réseau ferré (cet emplacement est celui où les voies cisillées pour rejoindre le garage sont les moins circulées) et de la disponibilité foncière. Les deux autres possibilités étudiées (en rouge), sur le site de l'entrepôt Picheta et sur le faisceau de La Folie (au nord de la future gare) étaient trop contraignantes sur le plan de l'exploitation.





Carte 31 – Localisation du garage sur le site des Groves

## 6.2. Description des ateliers de maintenance

Un atelier adapté à la maintenance des 38 rames supplémentaires de 225 mètres est à l'étude sur le site de remisage existant à Mantes-la-Jolie, dans le prolongement du terminus, sur des terrains RFF/SNCF.

Il pourrait être mutualisé pour la maintenance du nouveau matériel qui se substituera à l'horizon 2020 au matériel existant (rames tractées VB2N) du Groupe VI de Saint-Lazare (PSL – Conflans – Mantes-la-Jolie).

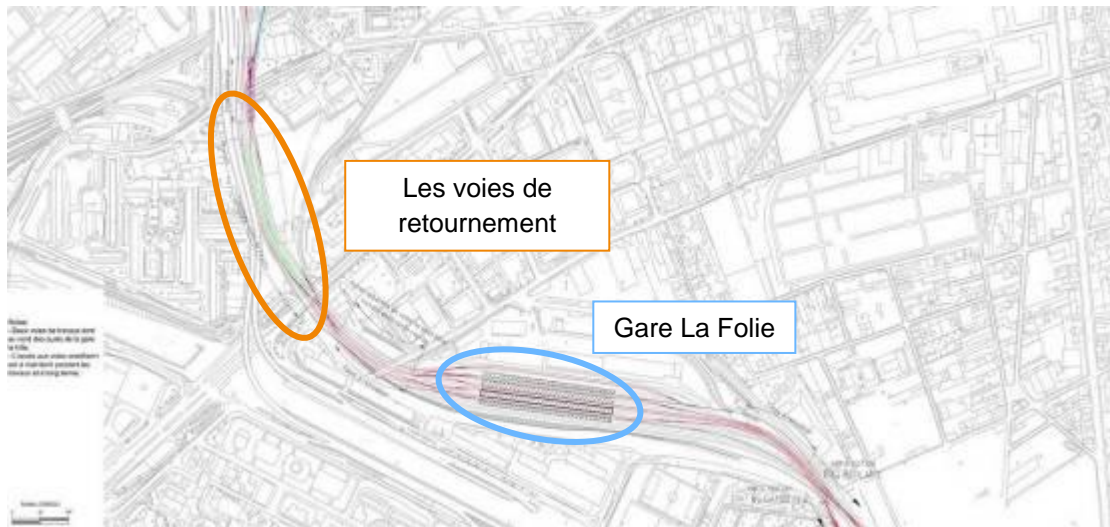
Sa construction nécessiterait la reconstitution de plusieurs bâtiments SNCF.

## 6.3. Description des voies de retournement

Les voies de retournement à La Folie sont situées directement après la gare, en direction du raccordement au Groupe V de Paris Saint-Lazare (PSL – Poissy – Mantes-la-Jolie). Elles sont positionnées entre les deux voies principales afin de limiter le plus possible les contraintes d'exploitation.

Pour optimiser les temps de retournement, un « glissement de conducteurs » sera mis en œuvre.

Afin d'assurer un développement possible de l'offre de transport, les voies de retournement ont été dimensionnées pour 20 retournements de RER E par heure. Quatre voies sont donc prévues dans le projet.



Carte 32 – Localisation des voies de retournement

## 7. Renforcement de la desserte de Pont Cardinet

Afin de répondre à l'objectif de desserte du quartier des Batignolles, la desserte de la ZAC par un renforcement de l'offre du Groupe II de Saint-Lazare (PSL – Versailles-Rive Droite / Saint-Nom-la-Bretèche) à l'arrêt Pont Cardinet a été étudiée. Dans le cadre de ce renforcement, les services de pointe et de contre-pointe seraient indifférenciés (avec le même nombre d'arrêt dans les deux sens de circulation) pour simplifier l'utilisation de la ligne aux voyageurs et rendre encore plus attractive la gare de Pont Cardinet.

Ainsi, la desserte des Batignolles pourrait être assurée par le renforcement du Groupe II de Saint-Lazare (PSL – Versailles-Rive Droite / Saint-Nom-la-Bretèche) à raison de 28 trains par heure en direction de Paris et 16 trains en direction de La Défense.

	Situation actuelle	Situation possible
<b>Nombre de trains par heure et par sens entre Pont Cardinet et La Défense</b>	<b>0</b>	<b>16</b>
<b>Nombre de trains par heure et par sens entre Pont Cardinet et PSL</b>	<b>12</b>	<b>28</b>

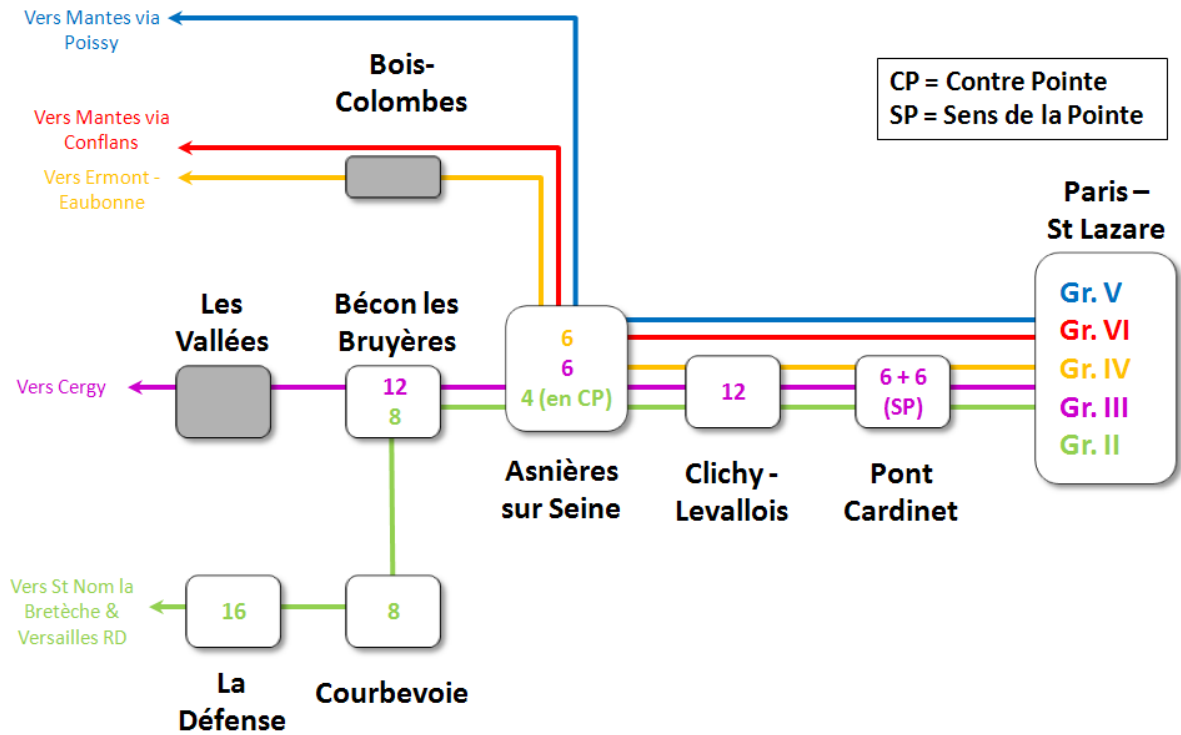


Figure 25 – Desserte actuelle en gare de Pont Cardinet

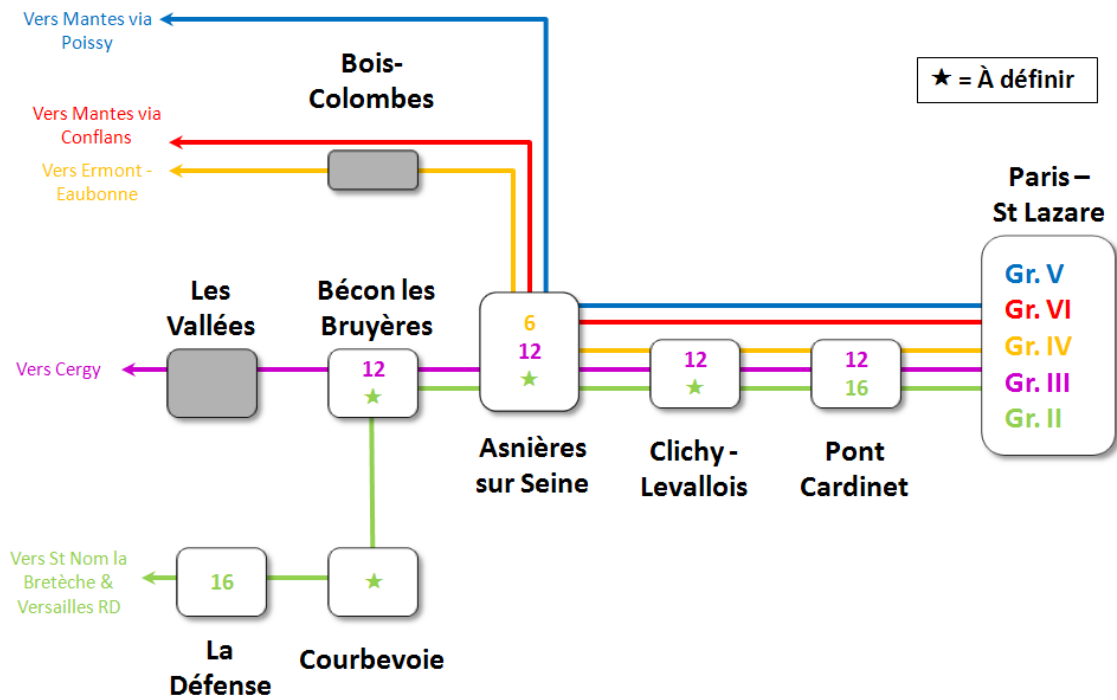


Figure 26 – Desserte future en gare de Pont Cardinet

## 8. Points particuliers du projet

Les points décrits ci-dessous sont directement liés au projet de prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest et nécessitent une attention particulière.

- le retournement en gare d'Évangile

Le retournement des RER en gare d'Évangile fait partie intégrante du projet de prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest. En outre, afin de limiter les nuisances dues aux travaux, sa réalisation est souhaitée pour la livraison de la gare en 2015.

- la mise à la hauteur de 920 mm des quais en gare d'Hausmann Saint-Lazare et Magenta

Les quais des gares d'Hausmann Saint-Lazare et de Magenta ne sont pas à la même hauteur que tous les autres quais de la ligne de RER E et du prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest (1 100 mm contre 920 mm au dessus du rail).

Un réaménagement de la hauteur des quais est d'ores et déjà prévu mais les modalités de réalisation de travaux et le calendrier feront l'objet d'études plus poussées lors de la suite du projet.

- la mise en place d'un nouveau système d'exploitation

Un nouveau système d'exploitation est en cours de construction par RFF et la SNCF pour les services franciliens dans la partie la plus densément utilisée du réseau. Le prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest est concerné par ce projet, sur le tronçon La Folie – Évangile.

L'objectif de ce système d'exploitation en cours de développement (projet NexT) est d'atteindre des débits pratiques nettement supérieurs à ceux réalisés actuellement, en travaillant principalement sur l'espacement et la protection des trains.

- Compatibilité avec les besoins normands

Le projet intègre la possibilité de voir se réaliser une halte en surface dans le secteur de La Défense, au niveau du raccordement de Puteaux ou de Courbevoie ainsi que les aménagements des infrastructures correspondantes, afin de permettre l'accueil de deux trains normands par heure. Par ailleurs, il conviendra de veiller à ce que le projet de prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest soit compatible avec la réalisation d'une gare TGV souterraine dans le secteur de La Défense.

- Lien avec CDG Express

Dans l'hypothèse de la réalisation du projet CDG Express, il conviendra d'étudier les mesures conservatoires permettant d'assurer, à long terme, une interconnexion entre CDG Express et le RER E notamment pour des liaisons directes entre La Défense et Roissy.



## PARTIE V – IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT ET L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

---

Des contraintes et impacts du projet ont été identifiés. Des évaluations plus précises seront menées dans les phases ultérieures du projet.

Les impacts pressentis sont présentés en trois parties :

- les impacts sur l'environnement ;
- les impacts dus au bruit ;
- et les risques industriels.

### 1. Évaluation sommaire des impacts sur l'environnement

Les impacts sur l'environnement seront analysés en fonction :

- des circulations ferroviaires concernées par le projet ;
  - des travaux engendrés ;
  - des impacts visuels ;
  - des risques géologiques ;
  - de la présence de zones inondables ;
  - des risques de pollution des sols ;
  - des impacts sur l'aménagement et l'urbanisme ;
  - des impacts sur les circulations routières.
- sur la section Mantes-la-Jolie / La Défense

Le RER E emprunte les infrastructures existantes du Groupe V de Saint-Lazare (PSL – Poissy – Mantes-la-Jolie), les gares actuelles étant conservées.



	<b>Impacts prévisibles</b>	<b>Mesures proposées</b>
<b>Circulations ferroviaires</b>	Une liaison directe est créée entre le secteur de Mantes-la-Jolie et La Défense impliquant une réorganisation et une augmentation des circulations sur le Groupe V (PSL – Poissy – Mantes-la-Jolie).	La réglementation sera respectée. L'augmentation des circulations sera également compensée par l'achat d'un matériel roulant moins bruyant que les trains circulant aujourd'hui.
<b>Impacts sur l'urbanisme</b>	Utilisation du site des Groues en tant que garage. Impact sur le projet d'aménagement de La Folie : tout l'aménagement est pensé à partir de cette gare.	Le fonctionnement et l'organisation des gares seront mis en cohérence avec ces projets.
<b>Impacts visuels</b>	La liaison pourrait emprunter le pont de Rouen dans certains cas de raccordement au Groupe V de Saint-Lazare (PSL – Poissy – Mantes-la-Jolie) : impact visuel important.  Travaux du saut de mouton : impact chantier.	Des mesures d'intégration urbaine des infrastructures seront prises afin de limiter leur impact visuel.  Les travaux se dérouleront selon les règles de l'art afin de limiter leurs impacts sur l'environnement.
<b>Zone inondable</b>	Dans le secteur d'Épône, au PK53, une voie d'environ 3,5 km est construite en zone inondable.	Une analyse des risques liés aux zones inondables sera menée et des mesures techniques seront proposées.

Tableau 4 – Impacts prévisibles sur l'environnement et mesures proposées sur la section Mantes-la-Jolie / La Défense



- sur la section La Défense / Haussmann Saint-Lazare

Le RER E emprunte un tunnel. Les travaux se dérouleront selon les règles de l'art afin de limiter leurs impacts sur l'environnement.

	Impacts prévisibles	Mesures proposées
<b>Circulations ferroviaires</b>	<p>Une liaison directe est créée entre Haussmann Saint-Lazare et La Défense : impact positif : désaturation du RER A, de la gare Saint-Lazare et du pôle de Châtelet-Les Halles.</p> <p>Impact sur l'organisation du pôle de La Défense la gare La Défense-Grande Arche.</p>	<p>Les travaux se dérouleront selon les règles de l'art afin de limiter leurs impacts sur l'environnement.</p> <p>Fonctionnement et organisation des gares et de ses émergences mis en cohérence avec ces projets.</p>
<b>Géologie</b>	<p>Les tracés passent à proximité de carrières. Une analyse des risques dus aux cavités souterraines sera réalisée.</p> <p>Le tracé "Porte de Clichy" traverse une zone de risque de dissolution des gypses.</p>	<p>Des mesures de précaution seront prises lors de la conception des ouvrages pour pallier ces risques.</p>
<b>Impacts sur l'urbanisme</b>	<p>Réaménagement potentiel de la Porte Maillot ou de la Porte de Clichy, en fonction du tracé retenu.</p>	<p>La coordination entre les projets est à assurer.</p>
<b>Impacts sur les circulations routières</b>	<p>Projet de couverture de la RN 13 à Neuilly-sur-Seine.</p>	<p>La compatibilité entre les 2 projets sera assurée.</p>
<b>Zone inondable</b>	<p>Les trois tracés de la zone parisienne sont en zone inondable, notamment au niveau de la gare Saint-Lazare et en bordure de Seine.</p>	<p>Une analyse des risques liés aux zones inondables sera menée et des mesures techniques seront proposées.</p>

Tableau 5 – Impacts prévisibles sur l'environnement et mesures proposées sur la section La Défense / Haussmann Saint-Lazare

## 2. Évaluation sommaire des impacts acoustiques et vibratoires

- Vibrations et bruit solidien sur le tronçon souterrain, entre Haussmann Saint-Lazare et La Défense

L'importance des effets vibratoires et du bruit solidien dépend de la nature du sol, de l'ouvrage, du bâti lui-même y compris ses fondations (voire même de son aménagement intérieur). Bien qu'aujourd'hui aucune réglementation française ni européenne n'encadre ces impacts, des solutions seront recherchées pour limiter le bruit solidien engendré dans les bâtiments. Elles pourront consister notamment dans l'intégration de dispositifs anti-vibratiles lors de la pose de la voie dans certains secteurs.

Les études ultérieures, et notamment la campagne de reconnaissance géotechnique et hydrogéologique, permettront d'analyser plus finement les risques.



- Impacts acoustiques sur la section ouest, entre Nanterre et Mantes-la-Jolie

Les impacts acoustiques du prolongement du RER E à l'ouest concernent tout particulièrement la partie en surface de la ligne. Ces impacts seront liés à la multiplication des circulations résultant de l'augmentation de capacité de la ligne. Trois zones dites "sensibles" ont été identifiées :

- à Nanterre : passage de 14 à 16 trains et création d'un saut de mouton proche du quartier du "Petit Nanterre" ;
- à Poissy : passage de 14 à 16 trains et création d'une voie sur des emprises de l'entreprise Peugeot ;
- Entre Mantes et Épône : passage de 11 à 16 trains et création d'une voie.

Une étude acoustique préliminaire réalisée sur ces zones a permis d'identifier des "points noirs bruits" c'est-à-dire des bâtiments à usage d'habitation ou "sensibles" (établissements de santé, de soins ou d'action sociale, locaux d'enseignement, etc.) susceptibles d'être impactés en phase exploitation. La section de Mantes à Épône est la plus critique d'un point de vue impact acoustique, puisque 129 points noirs bruits ont été identifiés sur cette zone. Sur les secteurs de Poissy et Nanterre ont été recensés respectivement 63 et 5 points noirs. Des mesures particulières seront proposées dans le cadre des prochaines phases d'étude pour limiter cet impact.

En outre, le matériel roulant qui remplacera celui actuellement en service sur la ligne Paris-Mantes par Poissy à l'horizon du projet sera plus silencieux.

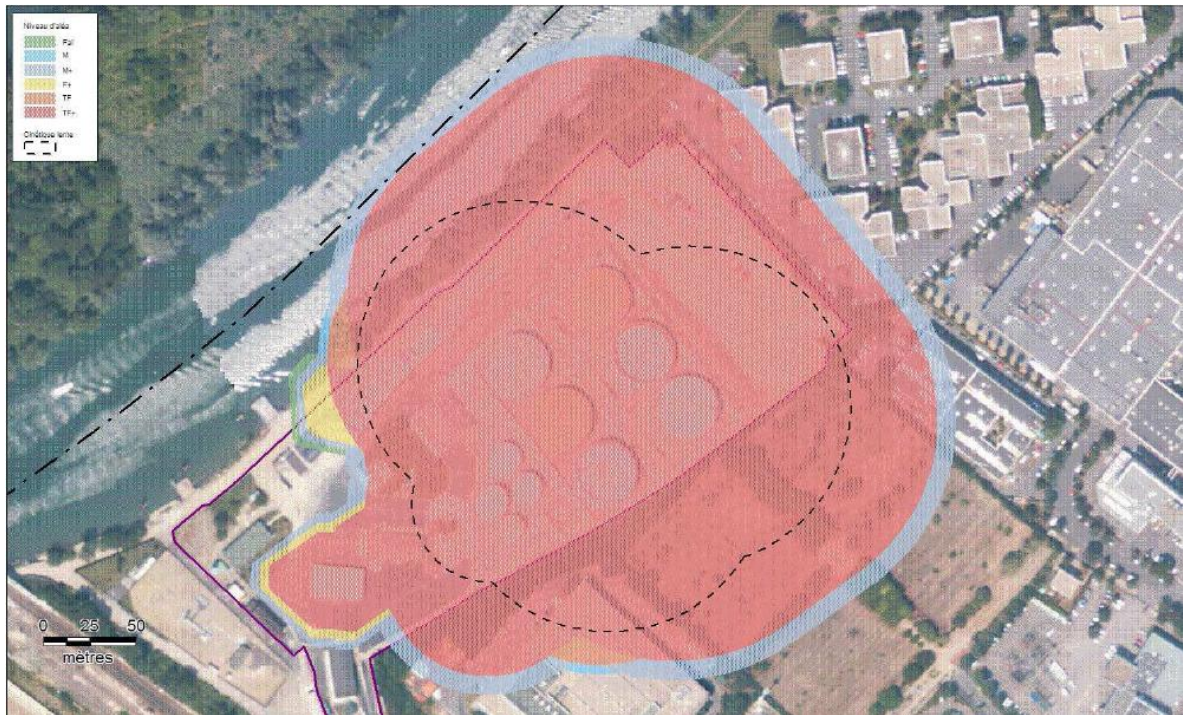
### 3. Risques industriels (sites SEVESO)

Les sites classés SEVESO, qui représentent un risque technologique fort, ont été identifiés, en raison des conséquences de leur présence sur l'environnement en général et sur l'occupation des sols. Dans ces établissements, des événements accidentels majeurs sont susceptibles de se produire entraînant des conséquences immédiates graves pour le personnel, les populations avoisinantes, les biens ou l'environnement.

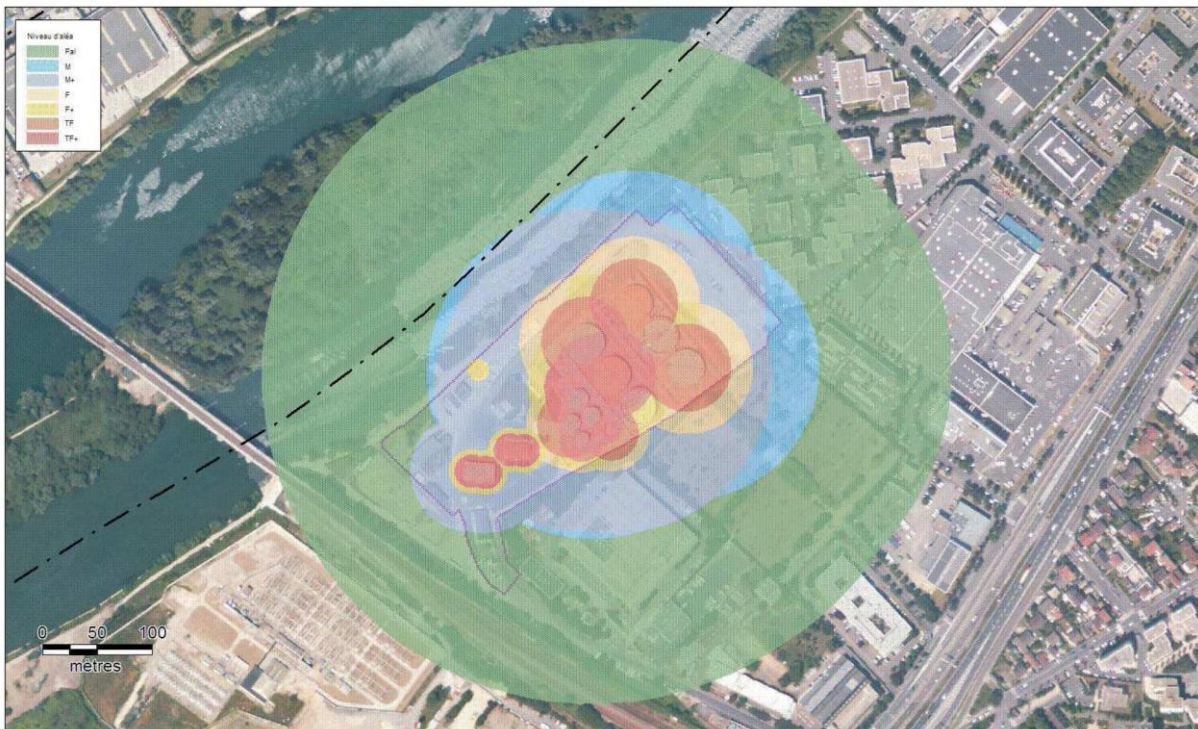
La carte de synthèse environnementale comporte l'ensemble des sites SEVESO "seuil bas" et "seuil haut" du secteur.

Lors des prochaines phases du projet, il conviendra de porter tout particulièrement l'attention sur le dépôt pétrolier de Nanterre, notamment à la lueur du Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) en cours de préparation par l'entreprise Total. La ligne passe en dehors de la zone où peuvent être enregistrés des risques thermiques, mais traverse la zone où peuvent être enregistrés de faibles aléas de surpression (cartes 33 et 34).





Carte 33 – Aléas : niveaux de risque liés à la thermique



Carte 34 – Aléas : niveaux de risque liés à la surpression



#### 4. Synthèse des contraintes environnementales

La carte de la page suivante récapitule les contraintes environnementales du projet et identifie les zones qui seront potentiellement impactées.

Les contraintes environnementales qui pèsent sur le projet sont d'importances diverses. L'impact du projet de prolongement du RER E à l'ouest sera toutefois relativement limité sur une majeure partie du secteur concerné :

- peu d'impacts sont prévus sur la partie souterraine entre Haussmann Saint-Lazare et La Défense ;
- les impacts sur la section Nanterre – Mantes-la-Jolie devraient être concentrés au niveau du garage de La Folie, de l'ouvrage de raccordement au faisceau du groupe V, entre Mantes-la-Jolie et Épône (construction d'une troisième voie) et en gares de Poissy et Mantes-la-Jolie. En dehors de ces zones, peu ou pas d'impacts sont à prévoir (réutilisation de voies existantes, pas de nouvelles infrastructures).

Toutefois, une attention particulière devra être portée aux éléments suivants lors des prochaines phases du projet :

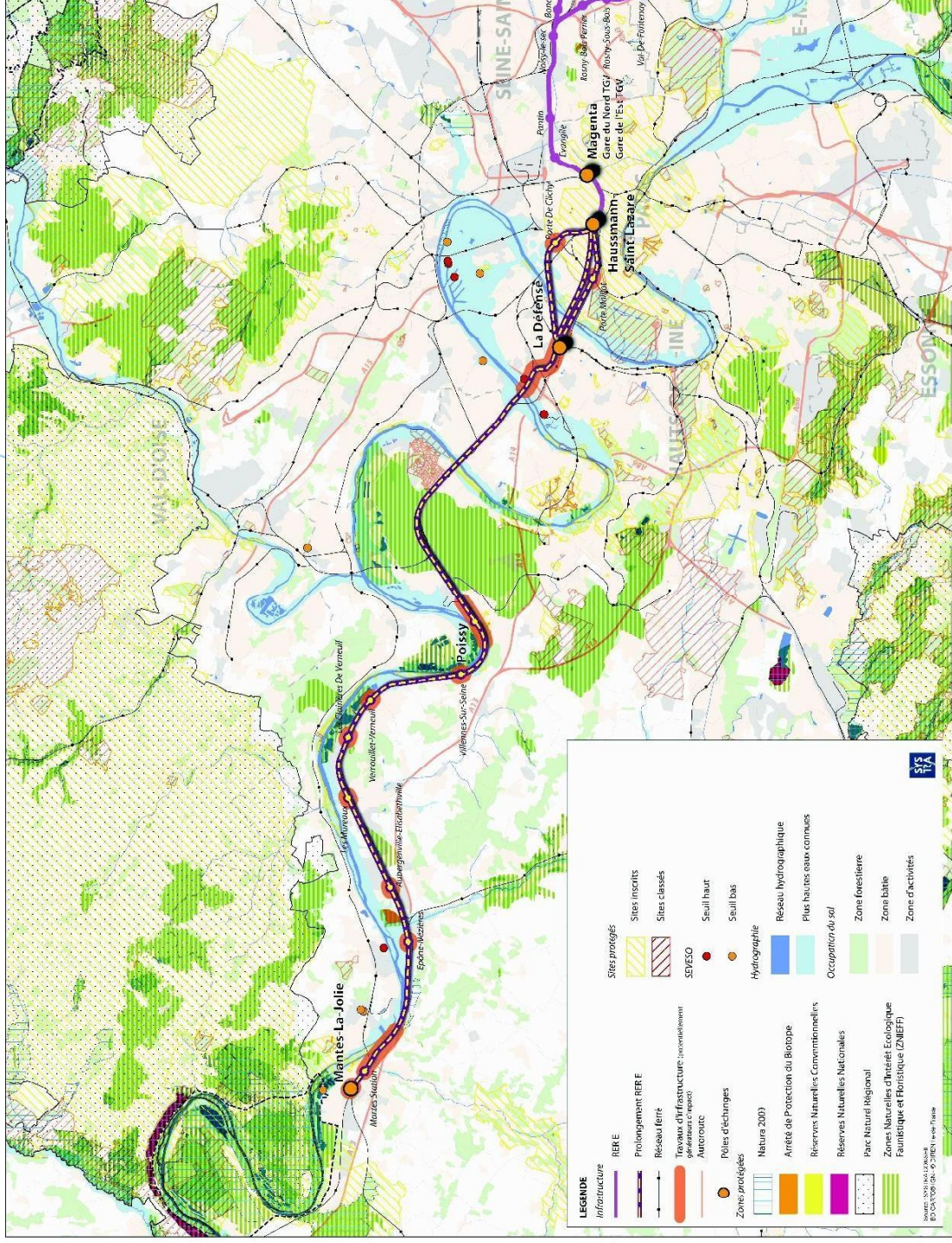
- la proximité de sites classés SEVESO, notamment à Nanterre ;
- les contraintes liées à la Seine, que la ligne de RER E traversera plusieurs fois, et longera sur une partie importante de son tracé ;
- la présence de zones et sites protégés, impliquant certaines contraintes pour la conception du projet.





novembre 09

Prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest



Carte 35 – Synthèse des contraintes environnementales sur le périmètre d'étude

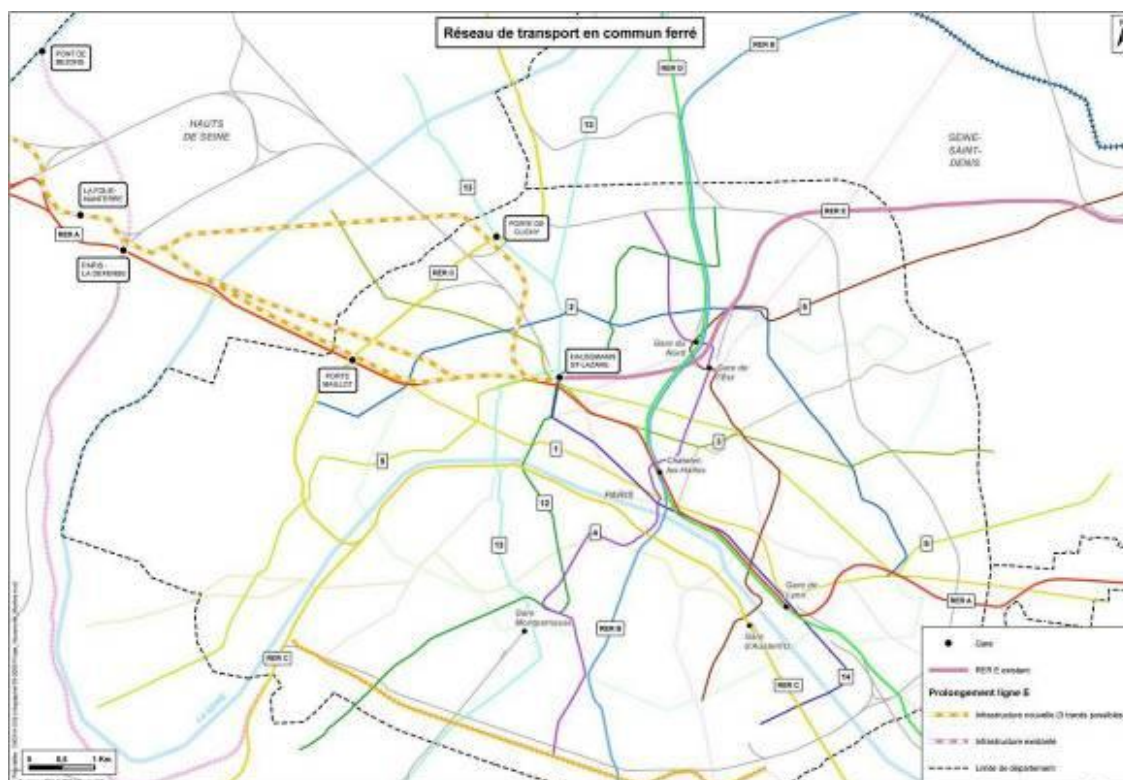


## PARTIE VI – INTÉGRATION DU PROJET AU RÉSEAU DE TC EXISTANT

Le prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest va créer une liaison supplémentaire dans le réseau de transport en commun de la région Île-de-France.

Grâce aux gares créées sur le prolongement du RER E, des correspondances sont possibles :

- pour le tracé "Porte maillot", à la station Porte Maillot, avec la ligne de RER C et la ligne 1 du métro ;
- pour le tracé "Porte de Clichy", à la station Porte de Clichy, avec la ligne de RER C et la ligne 14<sup>10</sup> de métro ;
- pour tous les tracés, quelle que soit la gare de La Défense retenue, avec la ligne de RER A, la ligne 1 de métro, le tramway T2 et les trains du réseau Transilien.



Carte 36 – Représentation du réseau de transport en commun ferré

<sup>10</sup> Le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Porte de Clichy serait réalisé à la mise en service du prolongement d'EOLE à l'Ouest.



De nombreuses lignes de bus sont également disponibles à ces stations.

Comme dans tous les projets de transport en région Île-de-France, la restructuration des réseaux de bus aux alentours de ces stations, ne sera étudiée que 18 mois avant la mise en service du projet, afin de répondre au mieux aux besoins en déplacements de la population locale.





## PARTIE VII – COÛTS ET DÉLAIS DU PROJET

### 1. Coûts du projet

Le coût prévisionnel d'investissement établi par RFF est présenté hors taxe aux conditions économiques de janvier 2009. Il comprend les frais de maîtrise d'ouvrage, de maîtrise d'œuvre ainsi qu'une provision pour aléas (prise à ce stade préliminaire des études à 15% du global).

La fourchette est établie sur la base d'une série de ratios issus de projets déjà réalisés. Elle comprend les dépenses de construction de la ligne, de stations et celles de l'ensemble des équipements nécessaires à la circulation des trains (voie, énergie électrique, signalisation...) et à son exploitation (billettique, information voyageurs, sécurité...). Elle n'intègre pas les acquisitions foncières, ni les éventuels coûts de dépollution des terrains.

La fourchette tient compte des deux hypothèses de réalisation du tunnel (monotube ou bitube) mais exclue la variante "Porte de Clichy" et la variante "Boulevard Circulaire" à la Défense.

**Le coût du projet est évalué à ce stade de pré-étude fonctionnelle et selon les éléments définis ci-dessus entre 2,2 et 2,8 milliards d'euros.** Cette fourchette comprend :

- la réalisation d'un tunnel entre Haussmann – Saint-Lazare et La Défense ;
- une éventuelle gare intermédiaire ;
- une gare sur le secteur de la Défense ;
- une gare à La Folie ;
- les retournements à Évangile et à La Folie ;
- les garages ;
- le renforcement de l'alimentation électrique en fonction des caractéristiques du matériel roulant qui sera retenu ;
- le raccordement au groupe V ;
- les aménagements de Poissy, Mantes-la-Jolie et le secteur entre Épône et Mantes Station ;
- les adaptations de quais pour les gares entre Poissy et Mantes-la-Jolie.

Le coût des aménagements sur le réseau existant (correspondant aux deux derniers points) est évalué à environ 620 M€ (inclus dans le chiffrage).

D'autres éléments couplés au projet sont en cours d'évaluation et pourront, suivant les arbitrages des décideurs, être inclus :

- le matériel roulant et ateliers de maintenance ;
- le bâtiment voyageur de la gare de La Folie ;
- la mise en place d'un nouveau système d'exploitation ;
- la mise en accessibilité des personnes à mobilité réduite sur la portion de ligne existante ;
- l'abaissement des quais à Haussmann – Saint-Lazare et Magenta à 92 cm ;
- les protections antibruit ;
- les mesures conservatoires en vue de l'arrivée de la ligne nouvelle Paris – Normandie (sauf en gare de Mantes-la-Jolie où ces mesures ont été intégrées).



## 2. Délais du projet

Les principales étapes du projet connues à l'heure actuelle sont :

- la co-saisine de la CNDP qui aura lieu en décembre 2009 ;
- la phase de dialogue avec le public, que ce soit un débat public ou une concertation L.300-2, qui aura lieu en 2010 ;
- les premiers travaux qui débiteront en 2013 par le secteur Mantes-la-Jolie – Poissy.



## PARTIE VIII – INTÉRÊT SOCIO-ÉCONOMIQUE DU PROJET

L'étude de la fréquentation du projet, de son impact sur le réseau de transports collectifs existant et des gains socio-économiques qu'il engendre a été réalisée par le STIF à l'aide du modèle de prévisions des déplacements ANTONIN, et des comptages et enquêtes origine/destination réalisés par les transporteurs.

### 3. Impacts du projet sur la mobilité francilienne

- impacts pour les utilisateurs du RER E

À l'heure actuelle, le trafic à l'heure de pointe du matin est de 42 700 utilisateurs sur le RER E, et de 8 100 utilisateurs sur les trains Transilien du Groupe V (PSL – Poissy – Mantes-la-Jolie). En 2020, sans le prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest, le trafic à l'heure de pointe du matin serait de 48 000 utilisateurs sur le RER E et 9 000 utilisateurs sur les trains Transilien du Groupe V (PSL – Poissy – Mantes-la-Jolie).

Les prévisions de trafic à l'horizon 2020 permettent d'évaluer le nombre total d'utilisateurs du RER E une fois prolongé à 75 000 utilisateurs à l'heure de pointe du matin (dont 32 000 utilisateurs utilisant le prolongement), soit un trafic quotidien de 524 000 utilisateurs. Il s'agit donc d'une augmentation importante du trafic sur l'ensemble constitué par le RER E et les trains Transilien du Groupe V (PSL – Poissy – Mantes-la-Jolie) (de l'ordre de 30 % de trafic supplémentaire par rapport à la situation de référence).

- impacts sur la charge du RER E dans Paris, dans le sens est – ouest à l'heure de pointe du matin

Les charges attendues sont de 21 000 utilisateurs à l'arrivée à Magenta et de 29 900 sur le tronçon dimensionnant Magenta – Haussmann Saint-Lazare. L'offre envisagée (respectivement 16 et 22 trains sur ces deux tronçons) permet de répondre à cette demande.

- impacts sur la charge du RER E dans Paris, dans le sens ouest – est à l'heure de pointe du matin

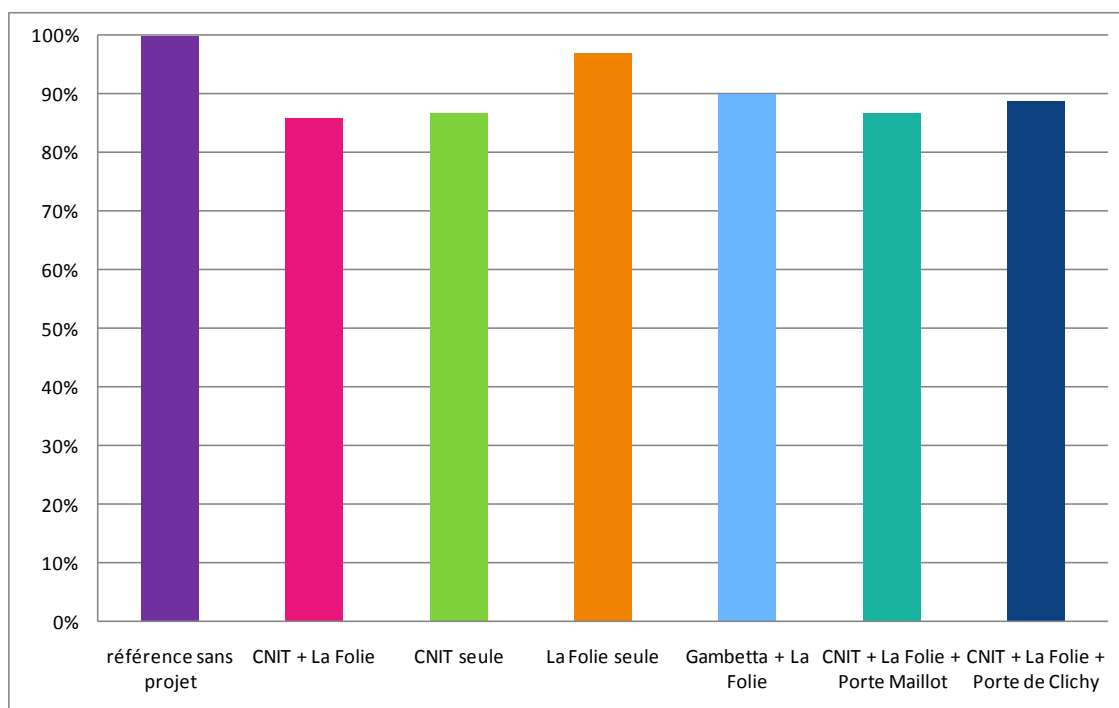
La charge maximale sur la partie du RER E située à l'ouest de La Folie (tronçon Poissy - La Folie) est évaluée à 10 000 utilisateurs/heure ce qui est compatible avec l'offre de 6 trains par heure envisagée. L'augmentation importante de la charge par rapport à l'actuel Groupe V (PSL – Poissy – Mantes-la-Jolie) (charge dimensionnante de l'ordre de 5 000 utilisateurs/jour) s'explique par l'augmentation du nombre de montants sur le secteur Seine Aval (+20 %), du fait du renfort de desserte et de gains d'accessibilité vers des secteurs tels que La Défense et le nord est de Paris, et les reports depuis des trains existants en situation de référence (RER A à Poissy, trains directs Mantes – Saint-Lazare).



Graphique 2 – serpent de charge de la ligne du RER E à partir de la gare de Mantes-la-Jolie

- impacts sur le trafic du réseau de transports collectifs

En créant une alternative au RER A pour se rendre à La Défense, le prolongement du RER E engendrerait une décharge de ce RER A : au niveau du tronçon dimensionnant (45 000 utilisateurs à l'heure de pointe du matin de Châtelet-Les Halles vers Auber actuellement), la décharge pourrait atteindre 15 % ; cette décharge permettra a minima de compenser l'augmentation tendancielle de la charge d'ici à l'horizon 2020, et au mieux de parvenir à une charge des trains de 10 % inférieure à celle observée aujourd'hui.



Graphique 3 – Charge du tronçon dimensionnant du RER A (Châtelet-Les Halles – Auber) selon différents scénarios (base 100 pour le scénario de référence, soit la situation 2020 sans projet)

Le prolongement du RER E déchargerait également le tronçon Gare du nord - Châtelet des RER B et D : cette décharge de l'ordre de 7 % permettrait également de compenser l'augmentation de la charge d'ici l'horizon 2020. Les quelques 2 000 utilisateurs ainsi détournés constitueraient également une décharge pour le pôle de correspondance de Châtelet-Les Halles.



Le prolongement du RER E vers La Défense induirait également une décharge du Groupe II de Saint-Lazare (PSL – Versailles-Rive Droite / Saint-Nom-la-Bretèche), baisse de l'ordre de 1 000 à 1 500 utilisateurs dans chaque sens à l'heure de pointe du matin.

#### 4. Enseignements sur les caractéristiques du projet

- création d'un arrêt intermédiaire entre Hausmann Saint-Lazare et La Défense

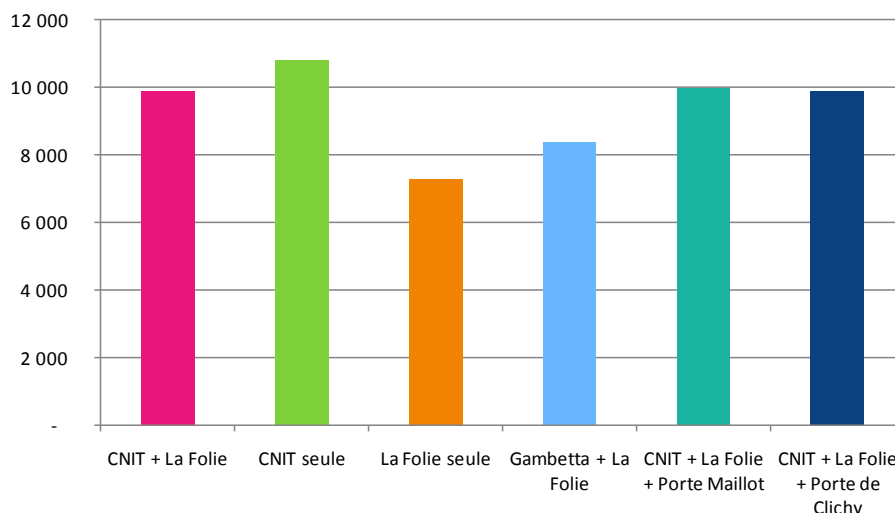
Les estimations de trafic montrent que la création d'une gare à Porte Maillot ou Porte de Clichy permettrait d'augmenter la fréquentation du RER E notamment grâce aux maillages (RER C et ligne 1 dans un cas, RER C, ligne 13 et ligne 14 dans l'autre) qu'il créerait. Toutefois elle impliquerait une hausse du temps de parcours Hausmann Saint-Lazare et La Défense qui rendrait le RER E moins compétitif par rapport au RER A : la décharge de ce dernier serait donc moindre (500 utilisateurs avec un arrêt porte Maillot, et de l'ordre de 1 000-1 500 avec un arrêt porte de Clichy).

- position de la gare à La Défense

L'étude de trafic a mis en évidence l'importance de la gare de La Défense (de l'ordre de 20 000 descendants à l'heure de pointe du matin). Une seule gare à La Folie ne permettrait pas de desservir correctement le pôle d'emplois de La Défense, ce qui impliquerait un trafic moindre sur le RER E et une décharge quasi-nulle du RER A.

L'importance de relier la gare du RER E au pôle de correspondance a également été mise en évidence : sans correspondance avec le pôle d'échanges la gare La Défense-Grande Arche, le nombre de descendants à La Défense ne serait que de l'ordre de 10 000 voyageurs et la décharge du RER A de 2 à 4 points inférieure au cas où ces correspondances seraient possibles.

L'absence de correspondance serait en effet préjudiciable, d'une part pour les utilisateurs venant de l'ouest de La Défense (moins bonne diffusion dans l'ensemble de la Petite Couronne ouest), d'autre part pour les utilisateurs venant de l'est ; la diffusion vers la ligne 1 de métro (desserte interne du secteur de La Défense), vers le tramway T2 et vers les bus constituent en effet un générateur de trafic important (40 % des utilisateurs arrivant à La Défense depuis l'est avec le RER A utilisent aujourd'hui une de ces correspondances).



Graphique 4 – Charge à l'heure de pointe du matin à l'arrivée à La Défense en provenance de l'ouest selon différents scénarios

Le graphique 4 montre qu'un arrêt Porte Maillot ou Porte de Clichy n'influence pas le nombre de passagers provenant de l'ouest et descendant en gare de La Défense. Par contre, la position de la gare sous la Défense a un impact fort, la gare sous le CNIT étant celle qui attire le plus de voyageurs de l'ouest.

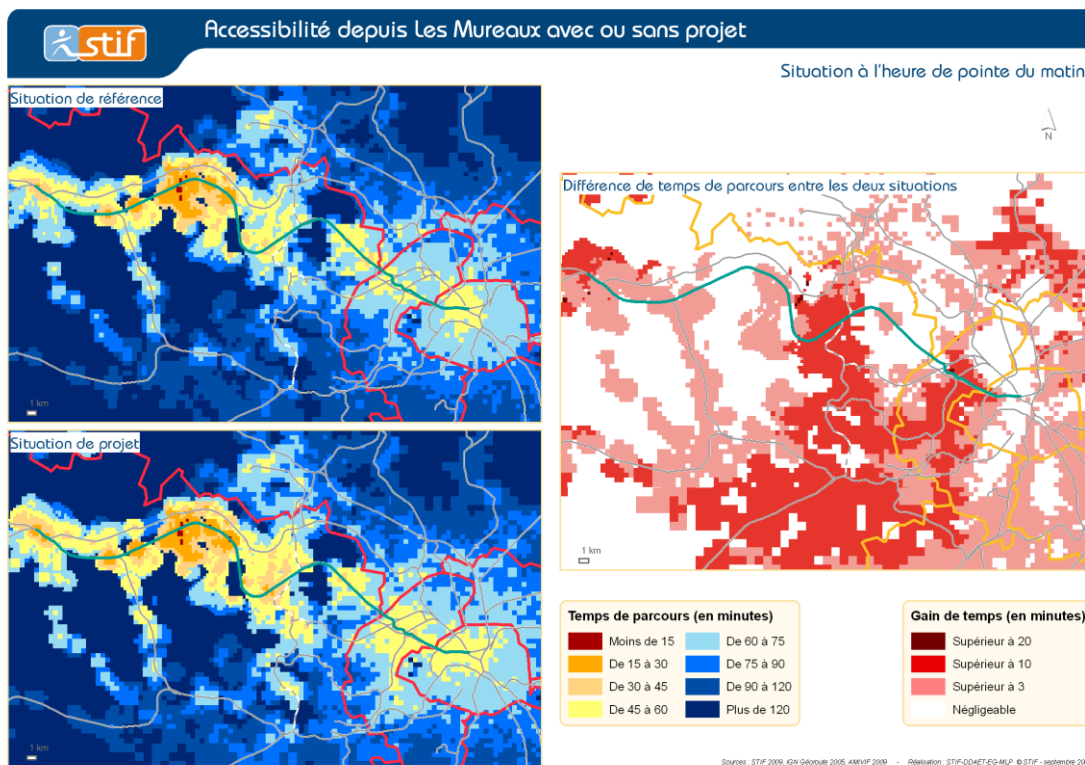
- terminus commercial des missions de l'ouest à Évangile ou Magenta

Une étude est en cours de réalisation sur les retournements à Évangile. Le but est de déterminer le nombre de trains qui pourraient marquer l'arrêt commercial en gare avant le retournement.

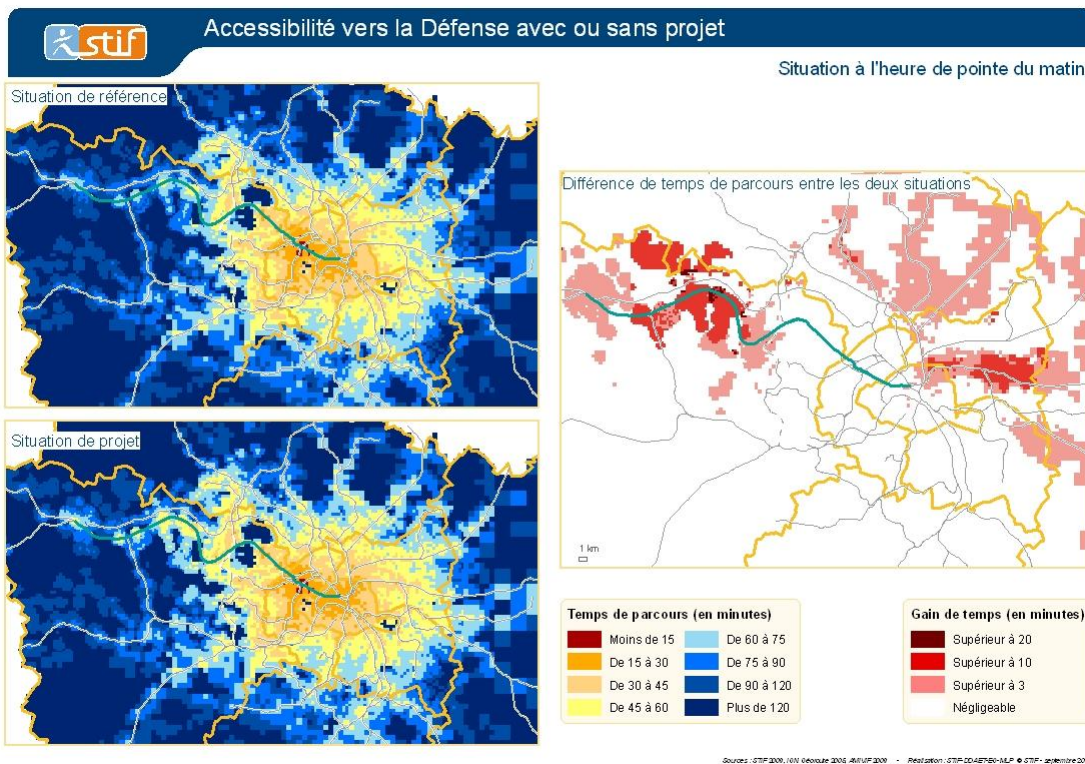
Néanmoins, le seul gain non négligeable de point de vue du voyageur concernerait les utilisateurs venant de l'ouest de La Folie et souhaitant se rendre à Évangile. Ce gain resterait toutefois limité (de l'ordre de 2 minutes pour une centaine d'usagers à l'heure de pointe du matin).

## 5. Gains socio-économiques

**Le projet permet des gains importants d'accessibilité depuis l'ensemble du secteur Seine Aval** qui bénéficiera d'une meilleure desserte radiale par rapport à la situation actuelle : augmentation de fréquence pour certaines gares, accès direct à La Défense et à de nouveaux secteurs de Paris. La carte 37 représente l'exemple pour la gare des Mureaux. Le secteur de La Défense bénéficiera d'une meilleure accessibilité depuis le secteur Seine Aval mais aussi depuis le nord de Paris, la banlieue nord et la partie est de la banlieue parisienne aujourd'hui desservie par le RER E (carte 38).



Carte 37 – Accessibilité depuis Les Mureaux avec ou sans prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest



Carte 38 – Accessibilité vers La Défense avec ou sans prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest





**Le projet apporterait ainsi un gain de l'ordre de 6-7 minutes à chacun de ses utilisateurs<sup>11</sup> et engendrerait, du fait de ces gains d'accessibilité, un report modal estimé à 2 200 utilisateurs à l'heure de pointe du matin, soit 7 % du trafic du prolongement. Le projet permet donc des gains d'utilisateurs pour les transports en commun.**

Le tableau ci-dessous présente quelques gains de temps de parcours à la mise en service du prolongement du RER E.

	Aujourd'hui	Situation de projet	Gain de temps
Mantes-la-Jolie – La Défense	52 min	38 min	14 min
Les Mureaux – La Défense	40 min	27 min	13 min
Poissy – La Défense	22 min	15 min	7 min
Les Mureaux – Mantes-la-Jolie	19 min	11 min	8 min
Mantes-la-Jolie – Poissy	46 min	23 min	23 min

Tableau 6 – Gains de temps pour différents tracés suite à la mise en place du prolongement du RER E

Les voyageurs désirant rejoindre La Défense depuis Mantes-la-Jolie gagnent 14 minutes et ceux souhaitant rejoindre la gare de Poissy gagnent 23 minutes. Relier Les Mureaux à La Défense et à Mantes-la-Jolie met 13 minutes de moins qu'actuellement. Enfin, le prolongement du RER E fait gagner 7 minutes aux voyageurs allant de Poissy à La Défense.

D'autres gains socio-économiques sont générés par le projet :

- les trains du groupe V (PSL – Poissy – Mantes-la-Jolie) rejoignant la gare de surface de Saint-Lazare sont supprimés, libérant de l'espace à quai et des sillons. **Ces gains peuvent être valorisés notamment en termes de robustesse et de souplesse pour l'exploitation globale de la gare ;**
- **l'accès à La Défense sera plus sécurisé.** En cas de défaillance d'une des lignes de transport lourd permettant de joindre La Défense au cœur de Paris, deux lignes continueront de fonctionner, améliorant sensiblement la situation actuelle.
- enfin, ce projet pourrait permettre **un gain de confort dans le RER A** et plus généralement dans les lignes de RER, du fait des décharges que le projet implique.

<sup>11</sup> Différence de temps entre le parcours d'un voyageur lors de son déplacement actuel et celui lors de son déplacement futur réalisé par le RER E prolongé à l'Ouest.



## PARTIE IX – ANALYSE MULTICRITÈRE

L'analyse multicritère est menée en deux temps afin de faciliter sa compréhension. Dans un premier temps, les trois tracés sous Paris, les trois tracés à La Défense et les trois raccordements sont analysés séparément. Dans un second temps, les analyses de chaque section sont regroupées pour réaliser une analyse multicritère sur l'ensemble du projet.

L'analyse multicritère a été faite à l'aide de la méthode Electre III, méthode développée par le LAMSADE<sup>12</sup>. Cette méthode a été utilisée notamment par la RATP et par EDF.

Cette méthode permet de classer les différentes options à comparer de la meilleure à la moins bonnes, avec des ex-æquo si besoin est. Pour ce faire, chacune des options est évaluée selon des critères dont l'importance est notifiée par l'attribution d'un poids. La méthode Electre III consiste alors à comparer deux-à-deux les performances des solutions sur chacun des critères en fonction de seuils de préférence et d'indifférence. Le classement obtenu par l'application de la méthode Electre ne reflète qu'un seul point de vue, décrit par la pondération des critères<sup>13</sup>.

Dans cette étude, les critères sont considérés comme aussi importants les uns que les autres et se sont donc tous vus attribués le poids 1.

### 1. Analyse multicritère de chaque section

La gare de La Folie est présente dans toutes les solutions envisagées pour le prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest.

#### 1.1. Trois tracés sous Paris

Le prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest peut parcourir trois tracés sous Paris : le tracé "Porte Maillot", le tracé "Porte de Clichy" ou le tracé "Avenue des Ternes".

Pour pouvoir comparer les trois tracés, les critères retenus sont :

- les impacts environnementaux ;
- les enjeux urbains liés à une gare ;
- le renforcement du maillage des TC en Île-de-France ;
- la décharge du RER A ;
- le temps de parcours ;
- les contraintes techniques ;
- le coût d'investissement.

Les impacts environnementaux, les enjeux urbains liés à une gare, le renforcement du maillage des TC en Île-de-France, la décharge du RER A et les contraintes techniques sont évalués

<sup>12</sup> Laboratoire d'Analyse et de Modélisation de Système pour l'Aide à la Décision, laboratoire de recherche de l'Université Paris-Dauphine.

<sup>13</sup> Pour plus de détails sur la méthode Electre III : ROY B., BOUYSSOU D. **Aide multicritère à la décision : Méthodes et Cas**, Economica, mai 1993.

selon une échelle qualitative (fortement négatif, négatif, plutôt négatif, plutôt positif, positif, très positif).

Le temps de parcours est évalué en minutes et le coût d'investissement en euros.

Le tableau suivant récapitule les évaluations de chacun des tracés pour chaque critère.

	Impacts environnementaux	Enjeux urbains liés à une gare	Renforcement du maillage TC	Décharge du RER A	Temps de parcours	Contraintes techniques	Coût d'investissement (M€)
Tracé "Porte Maillot"	Vert	Vert	Vert	Vert	45 min 50	Orange	1 170
Tracé "Porte de Clichy"	Vert clair	Vert	Vert	Jaune	46 min 50	Orange	1 325
Tracé "Avenue des Ternes"	Vert	Jaune	Orange	Vert	44 min	Orange	900

Tableau 7 – Évaluation des trois tracés sous Paris selon les critères choisis

Une fois l'analyse multicritère réalisée grâce au logiciel Electre III, l'ordre de préférence des tracés est le suivant :



Figure 27 – Classement des différents tracés sous Paris après application de la méthode Electre III

## 1.2. Trois tracés sous La Défense

Le prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest peut parcourir trois tracés sous La Défense : le tracé "CNIT", le tracé "Boulevard Circulaire" ou le tracé "Gambetta".

Pour pouvoir comparer les trois tracés, les critères retenus sont :

- la proximité aux emplois ;
- les échanges avec la gare La Défense-Grande Arche ;
- la décharge du RER A ;
- les contraintes techniques ;
- le coût.

La proximité aux emplois, les échanges avec la gare La Défense-Grande Arche, la décharge du RER A et les contraintes techniques sont évalués selon une échelle qualitative (fortement négatif, négatif, plutôt négatif, plutôt positif, positif, très positif).

Le coût d'investissement est évalué en euros.

Le tableau suivant récapitule les évaluations de chacun des tracés pour chaque critère.

	Proximité aux emplois	Echanges avec Cœur Transport	Décharge du RER A	Contraintes techniques	Coût d'investissement (M€)
Tracé "CNIT"					325
Tracé "Boulevard Circulaire"					285
Tracé "Gambetta"					285

Tableau 8 – Évaluation des trois tracés sous La Défense selon les critères choisis

Une fois l'analyse multicritère réalisée grâce au logiciel Electre III, l'ordre de préférence des tracés est le suivant :

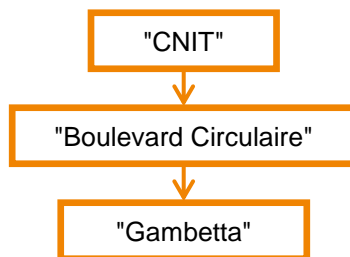


Figure 28 – Classement des différents tracés sous La Défense après application de la méthode Electre III

### 1.3. Trois raccordements au Groupe V de Saint-Lazare

Le prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest peut utiliser trois raccordements pour rejoindre le Groupe V de Saint-Lazare (PSL – Poissy – Mantes-la-Jolie) : un saut de mouton au niveau du Pont de Rouen, un saut de mouton au dessus de la Seine ou un terrier.

Pour pouvoir comparer les trois raccordements, les critères retenus sont :

- l'impact visuel ;
- l'impact sonore ;
- la vitesse de franchissement de l'ouvrage ;
- le coût.

L'impact visuel, l'impact sonore et la vitesse de franchissement de l'ouvrage sont évalués selon une échelle qualitative (fortement négatif, négatif, plutôt négatif, plutôt positif, positif, très positif).

Le coût d'investissement est évalué en euros.

Le tableau suivant récapitule les évaluations de chacun des raccordements pour chaque critère.

	Impact visuel	Impact sonore	Vitesse de franchissement de l'ouvrage	Coût d'investissement (M€)
Saut de mouton Pont de Rouen				34
Saut de mouton Seine				41
Terrier				42

Tableau 9 – Évaluation des trois tracés pour le raccordement au Groupe V selon les critères choisis

Une fois l'analyse multicritère réalisée grâce au logiciel Electre III, l'ordre de préférence des raccordements est le suivant :

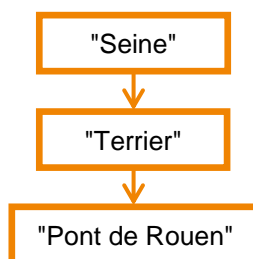


Figure 29 – Classement des différents tracés pour le raccordement au Groupe V après application de la méthode Electre III

## 2. Analyse multicritère sur l'ensemble du projet

Chaque tracé sous Paris est compatible avec chaque tracé sous La Défense et est compatible avec chaque raccordement.  $3 \times 3 \times 3 = 27$  solutions sont donc possibles.

L'analyse multicritère sur l'ensemble du projet a été menée à partir des critères utilisés précédemment :

- les impacts environnementaux ;
- les enjeux urbains liés à une gare ;
- le renforcement du maillage des TC en Île-de-France ;
- la proximité aux emplois ;
- les échanges avec la gare La Défense-Grande Arche ;
- la décharge du RER A ;
- l'impact visuel du raccordement ;
- l'impact sonore du raccordement ;
- la vitesse de franchissement du raccordement ;
- le temps de parcours ;
- les contraintes techniques ;
- le coût d'investissement.



Afin de présenter les résultats de l'analyse multicritère de manière lisible, nous avons utilisé des abréviations composées de trois ensembles de lettres :

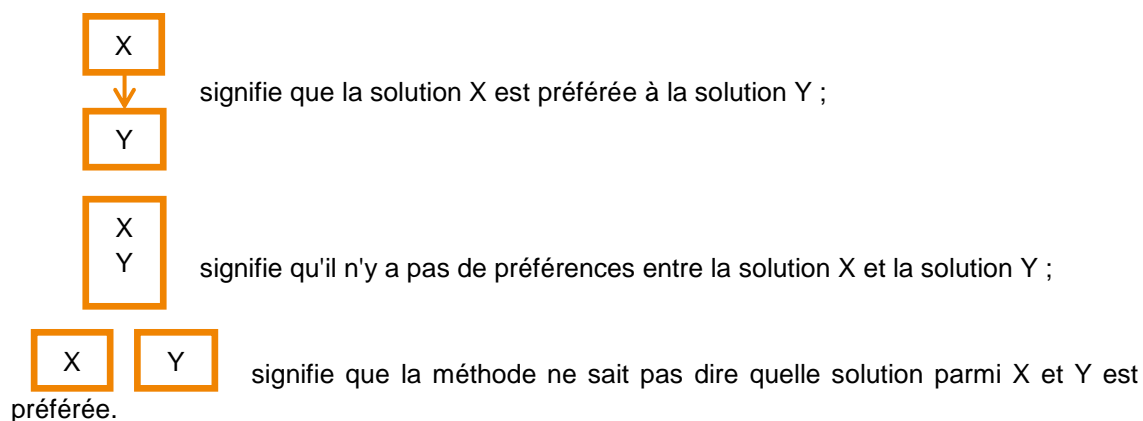
- le premier ensemble de lettres correspond au tracé sous Paris avec :
  - **M** pour le tracé "Porte Maillot" ;
  - **C** pour le tracé "Porte de Clichy" ;
  - **T** pour le tracé "Avenue de Ternes".
- le deuxième ensemble de lettres correspond au tracé sous La Défense avec :
  - **C** pour le tracé "CNIT" ;
  - **BC** pour le tracé "Boulevard Circulaire" ;
  - **G** pour le tracé "Gambetta".
- le troisième ensemble de lettres correspond au raccordement au groupe V de Saint-Lazare avec :
  - **PR** pour le saut de mouton au niveau du Pont de Rouen ;
  - **S** pour le saut de mouton au niveau de la Seine ;
  - **T** pour le terrier.

**M-BC-T** représente donc le tracé "Porte Maillot" poursuivant par le tracé "Boulevard Circulaire" et rejoignant le groupe V de Saint-Lazare par le terrier.

La figure suivante représente l'ordre de préférence des différents tracés après application de la méthode Electre III.

---

#### Pour lire la figure suivante



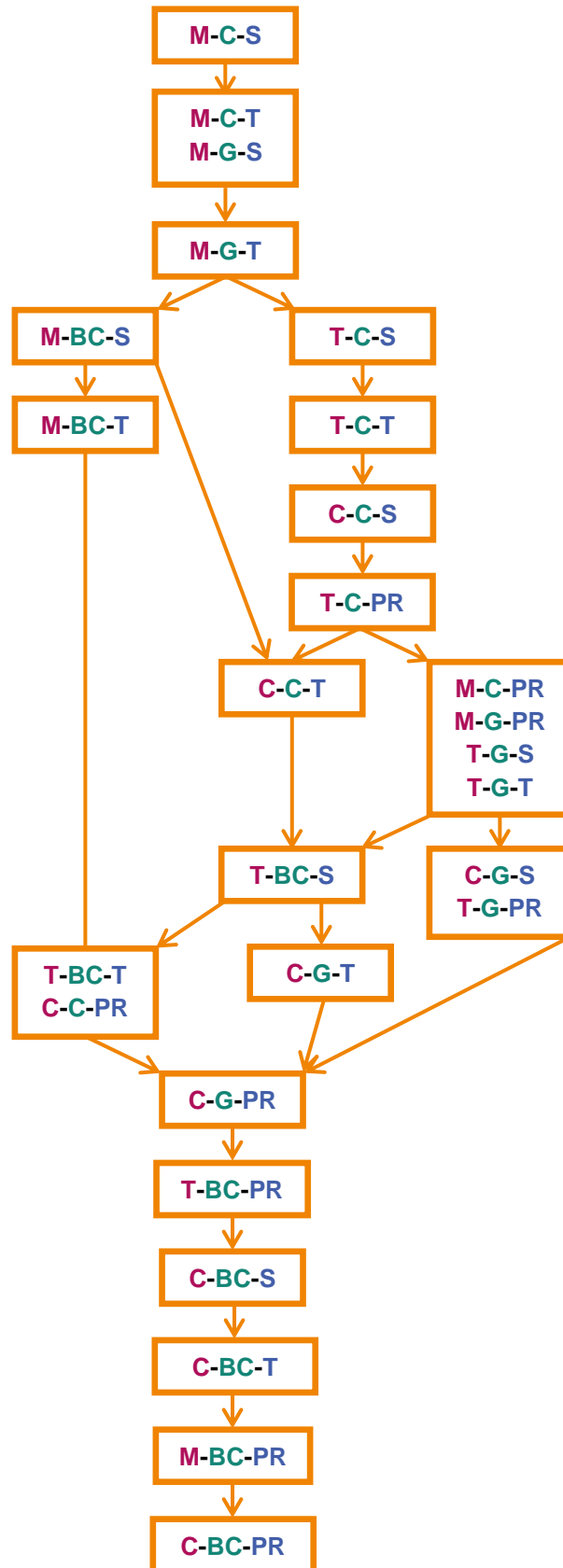


Figure 30 – Classement des différentes solutions pour le prolongement du RER E après application de la méthode Electre III





**L'analyse multicritère montre que la solution qui ressort en premier choix du modèle au vu des notations et de la pondération égale des critères est l'option passant par Porte Maillot, s'arrêtant sous le CNIT et rejoignant le groupe V de Saint-Lazare par le saut de mouton au-dessus de la Seine.**



---

## CONCLUSION

---

Le projet du prolongement de RER E (EOLE) à l'ouest a été pensé à la création de la ligne, et notamment lors de la mise en service de la branche est du RER E. À l'époque, la solution envisagée consistait à utiliser le Groupe II (PSL – Versailles / Saint-Nom-la-Bretèche). Or, cette solution ne permet plus de répondre aux besoins (desserte du Mantois, désaturation du RER A...).

Les études se sont alors orientées vers un projet en empruntant le Groupe V de Saint-Lazare (PSL – Poissy – Mantes-la-Jolie). Ce prolongement du RER E permettrait de répondre aux différents objectifs, notamment à la désaturation du RER A. Cette désaturation entraînerait un allègement du RER B, du RER D et donc indirectement un allègement du pôle de Chatelet-Les Halles. Ce projet est également un moyen d'offrir une desserte efficace du secteur de Seine Aval et une liaison directe à La Défense pour les habitants de l'est parisien.

**Les études réalisées jusqu'à présent mettent en avant les éléments suivants :**

- **les tracés "Porte Maillot" et "Avenue des Ternes" sont à privilégier pour une décharge optimale du RER A ;**
- **le renforcement de la desserte de la ZAC des Batignolles peut être assuré par un renforcement du nombre d'arrêts en gare de Pont Cardinet ;**
- **parmi les possibilités d'implantation de gare à La Défense, la position sous le CNIT répond le mieux aux besoins des utilisateurs de l'ouest (Mantois-Seine Aval) et à la décharge du RER A, en association avec la gare de La Folie dans le secteur des Groues à Nanterre.**

**Les gains majeurs du projet sont des gains de desserte, notamment avec la création d'une liaison directe entre le Mantois et La Défense puis Magenta et Évangile, des gains de temps pour l'ensemble des voyageurs de la ligne et des gains de voyageurs par rapport à la situation actuelle. Le projet permet également de gagner de l'espace en gare de Saint-Lazare surface qui dégagera de la capacité donc de la souplesse et de la robustesse pour l'exploitation de la gare.**

### Prochaines étapes

Étant donné le montant du projet, la saisine de la CNDP par le STIF et RFF est obligatoire. Si la CNDP estime que le projet ne relève pas d'un débat public, le STIF et RFF devront organiser une concertation préalable L. 300-2 et définir les modalités de la concertation.

À court terme, les prochaines étapes pour le projet sont les suivantes :

- saisine de la CNDP ;
- débat public ou concertation préalable, selon la décision de la CNDP ;
- en fonction des suites données au projet à l'issue de la phase de dialogue avec le public, confection du schéma de principe et du dossier d'enquête publique.



novembre 09

Prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest