

**Décision n° 2010/0708
Séance du 8 décembre 2010**

Relative au prix de cession des cartes Améthyste

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- 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** la décision du Conseil d'Administration du Syndicat des Transports d'Ile de France du 6 juillet 1989 relative à la carte Améthyste Gratuité ;
- VU** le rapport n° 2010/0708/0709/0710 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 3 décembre 2010,

Après en avoir délibéré

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : Sur la base du sondage effectué en 2009 et portant sur la mobilité des porteurs des cartes « Améthyste Gratuité », les prix de cession de ces cartes sont fixés, aux conditions tarifaires du 1er juillet 2010, par carte à :

- carte délivrée par le C.A.S. de Paris dite carte « Améthyste Ville de Paris » : 706,70€
- carte délivrée par le C.A.S. de Paris dénommée carte « Emeraude » : 369,05€
- carte délivrée par le département de Seine-et-Marne : 451,60€
- carte délivrée par le département des Yvelines : 332,45€
- carte délivrée par le département de l'Essonne : 452,65€
- carte délivrée par le département des Hauts-de-Seine : 440,10€
- carte délivrée par le département de Seine-Saint-Denis : 440,10€
- carte délivrée par le département du Val de Marne : 391,00€
- carte délivrée par le département du Val d'Oise : 462,05€

ARTICLE 2 : Par dérogation à la décision du STIF du 6 juillet 1989 susvisée et aux dispositions de la convention passée en son application, la date de prise d'effet des nouveaux prix est le 1er janvier 2012.

Conformément à la convention susvisée, ces prix seront revalorisés des effets de la hausse tarifaire de 2011.

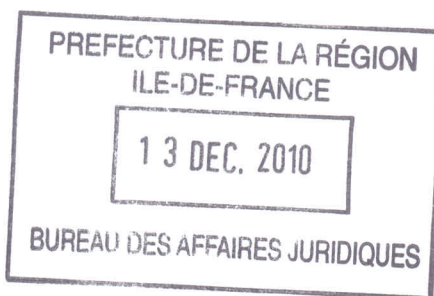
ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Décision n° 2010/0709
Séance du 8 décembre 2010



Relative au prix de cession des cartes Améthyste ½ Tarif

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- 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** la décision du Conseil d'Administration du Syndicat des Transports d'Ile de France du 6 juillet 1989 relative à la carte Améthyste ½ Tarif ;
- VU** le rapport n° 2010/0708/0709/0710 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 3 décembre 2010 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : Sur la base du sondage effectué en 2009 et portant sur la mobilité des porteurs des cartes « Améthyste ½ Tarif », les prix de cession de ces cartes sont fixés, aux conditions tarifaires du 1er juillet 2010, par carte à :

- carte délivrée par le département de Seine-et-Marne : 142,15€
- carte délivrée par le département des Yvelines : 148,45€
- carte délivrée par le département de l'Essonne : 151,60€
- carte délivrée par le département du Val d'Oise : 168,30€

ARTICLE 2 : Par dérogation à la décision du STIF du 6 juillet 1989 susvisée et aux dispositions de la convention passée en son application, la date de prise d'effet des nouveaux prix est le 1er janvier 2012.

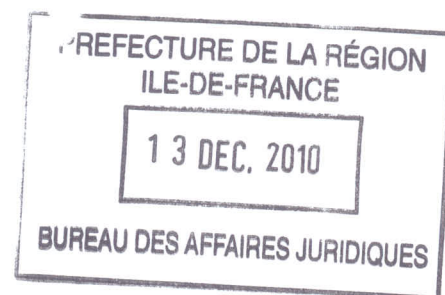
Conformément à la convention susvisée, ces prix seront revalorisés des effets de la hausse tarifaire de 2011.

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

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'JP HUCHON', written over the printed name.



**Décision n° 2010/0710
Séance du 8 décembre 2010**

Relative au prix de cession des cartes Rubis

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- 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** la décision du Conseil d'Administration du Syndicat des Transports d'Ile de France du 25 juillet 1995 relative à la carte Rubis ;
- VU** le rapport n° 2010/0708/0709/0710 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 3 décembre 2010 ;

Après en avoir délibéré

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : Sur la base du sondage effectué en 2009 et portant sur la mobilité des porteurs des cartes « Rubis », les prix de cession de ces cartes sont fixés, aux conditions tarifaires du 1er juillet 2010, par carte à :

- carte délivrée par le département de Seine-et-Marne : 180,00€
- carte délivrée par le département des Yvelines : 205,85€
- carte délivrée par le département de l'Essonne : 172,75€
- carte délivrée par le département du Val-de-Marne : 74,50€
- carte délivrée par le département du Val d'Oise : 208,95€

ARTICLE 2 : Par dérogation à la décision du STIF du 6 juillet 1989 susvisée et aux dispositions de la convention passée en son application, la date de prise d'effet des nouveaux prix est le 1er janvier 2012.

Conformément à la convention susvisée, ces prix seront revalorisés des effets de la hausse tarifaire de 2011.

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

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'JP HUCHON', written over the printed name.

Délibération n°2010/0711

Séance du 8 décembre 2010

**HAUSSE DES TARIFS DES FORFAITS IMAGINE R
POUR L'ANNEE 2011/2012**

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- 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°2010/0711 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 3 décembre 2010 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

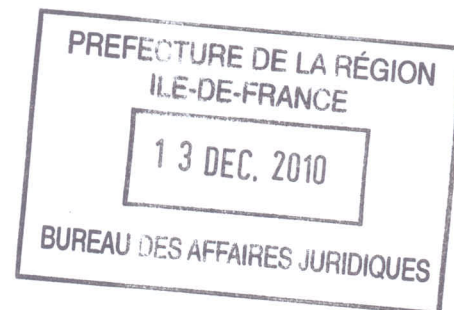
ARTICLE 1^{er} : pour les forfaits imagine R, à partir de l'année scolaire 2011/2012, la division de la région des transports d'Ile-de-France en six zones est remplacée par une division en cinq zones par fusion des zones 5 et 6

ARTICLE 2 : les prix des forfaits imagine R pour l'année 2011-2012 sont augmentés de 2,7%

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°2010/0799
Séance du 8 décembre 2010**

**AVIS DU CONSEIL DU STIF
SUR LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT DU GRAND PARIS
(RTGP)**

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** la loi n° 2010 – 597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris;
- 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 dossier de la Société du Grand Paris rendu public par la Commission Nationale du Débat Public le 1^{er} septembre 2010;
- VU** le rapport n °2010/0799 ;

CONSIDERANT que les hypothèses de croissance démographique et de développement économiques retenues dans le dossier de la Société du Grand Paris (SGP) ne sont cohérentes ni avec les principales tendances observées sur courte ou longue période, ni avec les perspectives fournies par les principaux organismes experts compétents (INSEE, IAU etc...) et repris dans le projet de Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF) ;

CONSIDERANT que la concentration voulue du développement de l'Ile-de-France sur neuf pôles de développement du Grand Paris aggraverait considérablement les déséquilibres territoriaux au sein de la région ;

CONSIDERANT que le projet de Réseau de Transport du Grand Paris (ci-après désigné RTGP), en proposant de ne relier que quelques pôles éloignés avec des inter-stations longues et irrégulières, ne répond que très partiellement aux besoins de déplacements actuels et à venir;

CONSIDERANT que les populations et emplois desservis par le RTGP sont quantitativement beaucoup plus faibles au regard du linéaire d'infrastructures que ceux desservis par Arc Express, du fait des choix d'implantation de stations faits par le maître d'ouvrage ;

CONSIDERANT que les études sous-tendant les prévisions de trafic affichées par la SGP ne sont pas fournies par le maître d'ouvrage, et que le dossier ne satisfait dès lors pas aux exigences usuelles de la Commission Nationale du Débat Public ;

CONSIDERANT que, après simulation à l'aide du modèle de prévisions ANTONIN, ces mêmes prévisions apparaissent surestimées par la modélisation de la SGP de l'ordre de 30% ;

CONSIDERANT que les trafics annoncés par la SGP présentent des écarts considérables d'une ligne à l'autre du projet, voire d'un tronçon à l'autre d'une même ligne ;

CONSIDERANT que certains tronçons présentent un trafic prévisionnel inférieur à 7 000 voyageurs à l'heure de pointe (seuil en-deçà duquel le mode métro est considéré comme inapproprié) ;

CONSIDERANT que le projet de RTGP présente une hétérogénéité importante des territoires desservis du fait des inter-stations très variables (de 800 mètres pour la plus courte à 12,8 kms pour la plus longue) ;

CONSIDERANT que le dossier soumis au STIF n'apporte aucune précision sur les conditions d'accès aux gares du Grand Paris, alors même que la distance importante inter-stations apparaît peu favorable au report modal ;

CONSIDERANT que le matériel roulant choisi, métro sur pneus de largeur 2,40m apparaît tout à la fois moins performant et plus coûteux tant en investissements qu'en exploitation ;

CONSIDERANT que les conséquences en terme de régularité, de robustesse et d'efficacité économique du prolongement de la ligne de métro L14 sur une longueur totale de plus de 50 kms doivent être étudiées ;

CONSIDERANT que le choix du métro sur pneus apparaît contradictoire avec les objectifs du Grenelle de l'Environnement, dès lors que ce choix technologique se traduirait par une surconsommation d'énergie de l'ordre de 30% et poserait la question du recyclage des pneus usagés ;

CONSIDERANT que les modalités de construction ne sont pas explicitées dans le dossier du maître d'ouvrage alors même que les représentants de la SGP ont officiellement annoncé une mise en service échelonnée entre 2018 et 2023, sans cohérence avec le contenu du dossier du maître d'ouvrage ;

CONSIDERANT que cette mise en service échelonnée - ou phasage - nécessite d'être décidé et étudié en amont afin de prévoir les infrastructures et les services nécessaires à l'exploitation des phases successives mises en service ;

CONSIDERANT que le dossier du maître d'ouvrage ne présente aucune évaluation du coût d'exploitation et de maintenance lié au projet ;

CONSIDERANT que ces coûts sont susceptibles d'alourdir considérablement les dépenses du STIF (une première estimation par ratio au kilomètre conduirait à des coûts de plus de un milliard d'euros par an) sans aucune perspective de recettes supplémentaires ;

CONSIDERANT que le bouclage du financement du RTGP n'est pas assuré et que les premiers éléments figurant au projet de loi de finances rectificative pour 2010 (PLFR 2010), en cours d'examen devant l'Assemblée Nationale, semblent capter au bénéfice de la SGP des recettes fiscales attendues par les collectivités locales pour financer le plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France ;

CONSIDERANT que rien ne garantit l'étanchéité de la dette contractée par la SGP, dès lors que le STIF devra lui verser un loyer pour l'usage des infrastructures du RTGP, loyer pouvant comprendre le coût des emprunts contractés par la SGP ;

CONSIDERANT la très forte attente de la population, des élus et des acteurs associatifs et du monde économique en faveur de la réalisation d'investissements majeurs et prioritaires pour la désaturation du réseau et la desserte de nouveaux territoires, exprimées dans le cadre des débats publics et des mobilisations pour des projets comme la désaturation de la ligne 13 au nord, le barreau de Gonesse ou la création de la rocade de métro rapide Orbival dans le Val-de-Marne, qui correspond au tracé d'Arc Express ;

CONSIDERANT que la construction d'un réseau d'avenir ne peut fonctionner s'il s'appuie sur un socle partiellement dégradé et que les usagers attendent des améliorations de leurs conditions actuelles de transport ;

CONSIDERANT les attentes exprimées par les Francilien(ne)s au cours des débats publics relatifs au projet Arc Express et au Réseau de transport du Grand Paris, notamment sur l'amélioration du réseau existant et la modernisation des RER ;

CONSIDERANT que les travaux des architectes réunis au sein de l'Atelier international du Grand Paris entérinent la logique du plan de mobilisation porté par le STIF, les départements et la Région ;

CONSIDERANT que la priorité doit être donnée à la réalisation des opérations inscrites au plan de mobilisation et engagées aujourd'hui, et tout particulièrement l'amélioration du réseau existant avec la mise en œuvre des schémas directeurs des RER, le renouvellement du matériel roulant et les opérations permettant de désaturer le réseau existant (rocade de métro rapide Arc Express, prolongement de la ligne L14 à Mairie de Saint-Ouen, prolongement du RER E à l'ouest notamment) ainsi que la création de tangentiels, tramways et TCSP permettant de répondre aux besoins de déplacement exprimés sur les différents territoires de l'Ile de France ;

CONSIDERANT que la situation particulière de l'Ile-de-France, à l'intersection de plusieurs lignes à grande vitesse, nécessitera à moyen et long terme l'aménagement et le développement des gares parisiennes, notamment la gare Montparnasse ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : Il convient d'approuver l'urgence à inscrire à l'ordre du jour de la présente séance du Conseil et à délibérer sur l'avis à émettre sur le projet de Réseau de Transport du Grand Paris, pour les motifs ci-dessus exposé.

ARTICLE 2 : Le Conseil demande que, conformément à l'usage lors des débats publics, la Commission Nationale du Débat Public veille à la publication, sans délai, de toutes les études techniques réalisées par la Société du Grand Paris (ci-après désignée SGP), permettant d'apprécier pleinement l'opportunité des choix faits par le maître d'ouvrage et portés au débat public ;

ARTICLE 3 : Le Conseil demande que la SGP communique sans délai au STIF qui sera chargé de l'exploitation du RTGP, les études nécessaires à l'appréciation des coûts d'exploitation et de maintenance du projet ; sur la base de ces éléments, le conseil du STIF souhaite avoir communication du bilan socio-économique du projet ;

ARTICLE 4 : Le Conseil réaffirme la priorité qui doit être donnée à la réalisation du plan de mobilisation et à son financement;

ARTICLE 5 : Le Conseil invite dès lors la SGP à faire évoluer le projet de RTGP, en prenant en compte le plan de mobilisation porté par la Région et les départements, afin qu'il offre une desserte en transports complémentaire et interconnectée avec les projets de transports portés par le STIF.

ARTICLE 6 : Le Conseil invite la SGP à revoir les caractéristiques du RTGP, en prenant en compte la rocade métro automatique autour de Paris, Arc Express dont l'arc sud, prioritaire, peut être mis en service en 2017 et l'arc nord avant 2023, échéance annoncée pour le RTGP ;

ARTICLE 7 : Le Conseil invite la SGP à prendre en compte le prolongement de la ligne de métro L14 à mairie de Saint-Ouen, pour désaturer la ligne 13 porté par le STIF qui a déjà été soumise à la concertation et dont l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) devrait être engagée au deuxième semestre 2011 ;

ARTICLE 8 : Le Conseil émet un avis défavorable sur le choix du mode métro automatique étroit sur pneu, compte tenu des surcoûts d'investissements ainsi que des conséquences en terme de surconsommation énergétique et de bilan carbone; invite en conséquence la SGP à revoir son projet et notamment les caractéristiques des lignes dites verte et bleue ;

ARTICLE 9 : Le Conseil demande qu'il soit procédé à une expertise indépendante de la SGP maître d'ouvrage, des opérateurs de transport et des constructeurs de matériels roulants, expertise de la faisabilité du prolongement de la ligne 14 du métro de Roissy à Orly. L'expertise devra notamment apprécier la robustesse des conditions d'exploitation, la régularité et la qualité de service (confort des voyageurs) résultant de ce choix technologique et de la coexistence de matériel roulant ayant des vitesses différentes;

ARTICLE 10 : Le Conseil demande que soit donnée la possibilité au STIF et aux collectivités locales qui le financent, de dégager les recettes nécessaires à la couverture des charges d'exploitation et de maintenance des projets nouveaux et notamment les recettes issues de la hausse de 0,1% du taux du VT ainsi que du reclassement en zone intermédiaire des communes situées dans le périmètre de l'agglomération au sens INSEE, conformément aux orientations du rapport de la commission présidée par le député Gilles CARREZ relatif au financement du projet transport du Grand Paris (30 septembre 2009) ;

ARTICLE 11 : Le Conseil exige que les garanties d'étanchéité entre la dette de la SGP et les charges qui seront imputées au STIF pour l'usage du RTGP soient explicitées ;

ARTICLE 12 : Le Conseil réaffirme que le STIF sera maître d'ouvrage des projets du plan de mobilisation, dans le respect des principes et des règles des lois de décentralisation,

notamment des dispositions de la loi n°2004-809 du 13 août 2004, et tout particulièrement du projet Arc Express ;

ARTICLE 13 : Le Conseil demande que le STIF qui aura en charge les coûts d'exploitation et de maintenance des installations du RTGP, valide au préalable les choix de tout investissement susceptible d'avoir un impact sur ces coûts ;

ARTICLE 14 : le Conseil propose que le plan de mobilisation soit prolongé et complété au-delà de 2020, en prenant en compte d'une part la priorité de l'amélioration des cinq lignes de RER grâce au doublement du tunnel entre Châtelet et Gare du Nord, à la réalisation de deux voies supplémentaires entre Juvisy et Paris pour améliorer le RER C, et d'autre part en prolongeant le développement du réseau avec l'engagement d'un arc Grand Est venant compléter la rocade ferrée régionale à l'ouest constituée par la tangentielle Nord et la TGO, et de la desserte des aéroports constituée d'une liaison métro Paris-Orly et d'une liaison Paris-Roissy desservant les bassins d'habitat, et de proximités aujourd'hui enclavés, conformément aux termes du courrier adressé par le Président JP HUCHON au Premier Ministre le 15 novembre 2010 ;

ARTICLE 15 : le Conseil invite en conséquence l'Etat à affecter les ressources nécessaires à la réalisation du plan de mobilisation complété selon les dispositions ci-dessus mentionnées, notamment les ressources nouvelles identifiées dans le rapport de la commission présidée par le député Gilles CARREZ, à savoir les ressources liées à la modernisation de la taxe sur les locaux à usage de bureaux, de commerce et de stockage, à la modernisation de la redevance sur la création de bureaux ;

ARTICLE 16 : Le Conseil demande à l'Etat de veiller au respect des principes et des règles des lois de la décentralisation, et notamment des dispositions de la loi n°2004-809 du 13 août 2004 et aux respects des conclusions de la Cour des Comptes dans son rapport sur les transports ferroviaires en Ile de France rendu public le 17 novembre 2010.

ARTICLE 17 : 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°2010/0712

Séance du 8 décembre 2010

**DECLARATION DE PROJET DU REAMENAGEMENT DU POLE
D'ECHANGES RER CHATELET-LES HALLES**

Le conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** le code de l'environnement, et notamment ses articles L.123-1 et suivants, R.123-1 et suivants, L.126-1, L.122-1 et suivants, R.122-1 et suivants, R.123-4 ;
- VU** la loi n°2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité ;
- 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** la délibération n°2009/0516 du Conseil du STIF prise dans sa séance du 27 mai 2009, approuvant le bilan de la concertation préalable, le schéma de principe, le dossier d'enquête publique, la convention de maîtrise d'ouvrage unique désignant la RATP maître d'ouvrage, et la convention de financement pour la réalisation des études d'avant-projet, relatifs au projet de réaménagement du pôle d'échanges RER Châtelet-Les Halles ;
- VU** la délibération n°2009 DU 200 SG 71- DVD 236-1° du Conseil de Paris des 29 et 30 septembre 2009, relative à la mise en œuvre de la procédure préalable à la déclaration d'utilité publique de l'opération de réaménagement du pôle transport dans le site des Halles à Paris 1^{er} arrondissement ;
- VU** l'arrêté préfectoral n° 2009-324-2 du 20 novembre 2009 pris par le préfet de la région Ile-de-France, préfet de Paris, portant ouverture et organisation d'enquêtes publiques conjointes relatives au projet de réaménagement du pôle RER Châtelet-les-Halles à Paris 1^{er} arrondissement ;
- VU** l'avis de l'autorité environnementale émis par le préfet de la région Ile-de-France en date du 9 décembre 2009, portant sur l'étude d'impact et le dossier d'enquête publique du projet de réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles, en application du décret n°2009-496 du 30 avril 2009 relatif à l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement, et conformément à la directive 85/337/CEE ;
- VU** le dossier d'enquête relatif au projet de réaménagement du pôle d'échanges RER Châtelet-Les Halles, au titre d'une opération susceptible d'affecter l'environnement, pour des travaux de voies ferrées d'un montant supérieur à 1 900 000 euros portant sur la création d'une gare de voyageurs, de marchandises ou de transit ou sur l'extension de son emprise, porté par le STIF ;

- VU** le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) relative au réaménagement du pôle transport dans le site des Halles à Paris 1^{er} arrondissement, et le dossier d'enquête parcellaire portés par la Ville de Paris ;
- VU** les trois dossiers d'enquête susmentionnés, soumis à la procédure d'enquêtes publiques conjointes qui s'est déroulée du 14 décembre 2009 au 29 janvier 2010 inclus dans les 1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris ;
- VU** le rapport et les conclusions de la commission d'enquêtes publiques, en date du 19 juillet 2010, portés à la connaissance du STIF en date du 29 juillet 2010, donnant un avis favorable au projet de réaménagement du pôle d'échanges RER Châtelet-Les Halles ;
- VU** la délibération n°2010 SG 202-1° du Conseil de Paris des 18 et 19 octobre 2010, déclarant l'intérêt général du projet de réaménagement du pôle d'échanges RER Châtelet-Les Halles ;
- VU** le rapport n° 2010/0712 ;
- VU** les avis de la commission des investissements et de suivi du contrat de projets du 1^{er} décembre 2010 et de la commission de la démocratisation du 2 décembre 2010 ;

Considérant les éléments suivants :

I. INTERET GENERAL DE L'OPERATION

1. Présentation globale de l'opération

Considérant que, plus de vingt après son achèvement, le complexe des Halles présente des signes d'un vieillissement prématuré et un certain nombre de dysfonctionnements, résultant de l'intense fréquentation du site et de la multiplicité des usages (pôle transport, centre commercial, équipements publics, jardin) ;

Considérant que le pôle d'échanges RER Châtelet-Les Halles prend place au sein des espaces souterrains publics et commerciaux du Forum des Halles, et s'avère enclavé, n'étant accessible qu'à partir du niveau -3 du Forum des Halles ;

Considérant que le projet de réaménagement du pôle d'échanges RER Châtelet-Les Halles consiste à :

- rénover et réaménager en profondeur la gare majeure du réseau francilien de transports en commun, desservie par 3 lignes de RER (A, B, D) et 5 lignes de métro (1, 4, 7, 11, 14) ;
- améliorer les accès et les cheminements de la 1^{ère} gare francilienne souterraine au regard des flux recensés quotidiennement, à savoir 750 000 voyageurs ;
- créer un nouvel accès aux espaces souterrains du Forum des Halles et à la gare RER de Châtelet-Les Halles au niveau de la Place Marguerite de Navarre (Paris 1^{er} arrondissement), afin de relier plus directement la gare RER à la voirie de surface ;
- prolonger des accès existants aux espaces souterrains du Forum des Halles, les accès Berger et Rambuteau, du niveau -3 au niveau -4 salle d'échanges RER ;
- reconfigurer les accès existants à la salle d'échanges RER au niveau -4, les accès Place Carrée et Lescot ;
- restructurer complètement la salle d'échanges RER de Châtelet-Les Halles, espace par lequel transitent quotidiennement 430 000 voyageurs ;
- repenser intégralement le traitement architectural, l'éclairage, la signalétique et la qualité de service des espaces de la gare RER Châtelet-Les Halles ;

- agrandir les espaces dédiés aux cheminements des voyageurs, notamment en créant une galerie latérale de circulation dans la salle d'échanges RER, permettant un meilleur repérage et une meilleure circulation des flux de correspondance.

Considérant que conformément à ses statuts, le STIF a assuré la maîtrise d'ouvrage de l'élaboration du schéma de principe et de la procédure d'enquête publique de l'opération ;

Considérant que l'ensemble de l'opération transport, depuis les études d'avant-projet jusqu'à la remise des ouvrages après réalisation, sera réalisée par la RATP, en tant que maître d'ouvrage unique de l'opération au titre de la convention de maîtrise d'ouvrage unique conclue entre le STIF, la Ville de Paris et la RATP ;

Considérant que le réaménagement du pôle transport s'intègre dans le projet urbain de réaménagement du quartier des Halles porté par la Ville de Paris.

2. Objectifs d'intérêt général

Considérant que le projet de réaménagement du pôle d'échanges RER Châtelet-Les Halles répond aux objectifs généraux suivants, identifiés par le Conseil du STIF dans sa séance du 5 avril 2006 :

- améliorer le dispositif de sécurité incendie et d'évacuation du public du site,
- améliorer les accès et les circulations des espaces de transport en commun pour les rendre plus lisibles et adaptés aux flux de voyageurs,
- contribuer au désenclavement du pôle d'échanges RER,
- améliorer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite,
- améliorer la qualité de services et le confort des cheminements et des espaces du pôle de transport en commun.

Considérant que le projet présenté est conforme aux orientations du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et aux objectifs du Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France.

3. Adéquation du projet à ces objectifs

Considérant, qu'afin de répondre aux objectifs précédemment cités, le projet de réaménagement du pôle d'échanges RER Châtelet-Les Halles tel que retenu, consiste notamment à :

- désenclaver la salle d'échanges par la création d'un cheminement direct depuis la voirie de surface, Place Marguerite de Navarre, vers la salle d'échanges RER, indépendamment des espaces du Forum des Halles ;
- améliorer qualitativement et quantitativement le dispositif de sécurité incendie et d'évacuation du public du site, par l'augmentation des débits d'évacuation et une meilleure lisibilité des espaces et des accès ;
- reconfigurer la salle d'échanges en la réaménageant et l'agrandissant pour clarifier les circulations et les cheminements des voyageurs ;
- repenser le traitement architectural, l'éclairage, l'ambiance et le design des volumes de la salle d'échanges pour améliorer la compréhension et la perception visuelle et spatiale des espaces par les voyageurs et permettre un repérage et une orientation aisés ;
- mettre en œuvre une signalétique lisible et repérable pour faciliter et fluidifier les cheminements des voyageurs ;
- désengorger les accès à la salle d'échanges RER par la reconfiguration des accès Lescot et Place Carrée au niveau -4, et par la réorganisation des lignes de contrôle des billets implantées aux seuils de la salle d'échanges ;

- améliorer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, par la mise en service de nouveaux ascenseurs, la simplification des trajets au sein de la gare RER, la mise en œuvre d'une signalétique appropriée ;
- rendre la gare repérable dans l'espace urbain par la création d'un nouvel accès à la gare RER Place Marguerite de Navarre, signal du pôle RER, en liaison avec la rue de Rivoli.

Considérant que le projet de réaménagement du pôle d'échanges RER Châtelet-Les Halles répond ainsi pleinement aux objectifs d'intérêt général.

II. CONCLUSIONS DES ENQUETES PUBLIQUES ET CONDITIONS DE LA POURSUITE DU PROJET

Considérant que l'opération de réaménagement du pôle d'échanges RER Châtelet-Les Halles a donné lieu à 3 enquêtes publiques conjointes dont les objets sont les suivants :

1. Une enquête publique relative aux travaux au titre des voies ferrées d'un montant supérieur à 1 900 000 euros portant sur la création d'une gare de voyageurs, de marchandises ou de transit ou sur l'extension de son emprise, portée par le STIF ;
2. Une enquête publique au titre de la déclaration d'utilité publique de l'opération, portée par la Ville de Paris ;
3. Une enquête publique au titre de la déclaration de cessibilité des volumes ou fractions de volumes nécessaires à l'opération décrits dans l'état parcellaire, portée par la Ville de Paris.

Considérant que ces 3 enquêtes publiques conjointes se sont déroulées du 14 décembre 2009 au 29 janvier 2010 inclus dans les 1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris.

1. Sur l'enquête publique relative aux travaux au titre des voies ferrées d'un montant supérieur à 1 900 000 euros portant sur la création d'une gare de voyageurs, de marchandises ou de transit ou sur l'extension de son emprise, portée par le STIF

Considérant que la commission d'enquêtes a donné un avis favorable au projet assorti de 5 recommandations.

Recommandation n°1

Rechercher une signalétique performante et adaptée à tous les handicaps sur l'ensemble du pôle transport

Considérant que la signalétique développée dans le cadre du réaménagement du pôle d'échanges RER Châtelet- Les Halles sera conforme à la réglementation en vigueur ;

Considérant que la signalétique intégrera l'ensemble des nouvelles technologies disponibles et éprouvées pour faciliter l'information dynamique et statique des voyageurs ;

Considérant que la particularité du lieu, notamment sa complexité et sa taille, a été prise en compte dans le format des messages, leur traitement graphique et leur quantité ;

Considérant que cette signalétique a, en outre, été conçue en concertation avec les associations de personnes handicapées et les clients de la RATP ;

Considérant que cette signalétique sera déployée dans la gare RER et dans les stations de métro Les Halles et Châtelet, couvrant ainsi l'ensemble du pôle transport de Châtelet- Les Halles.

Recommandation n°2

Mettre en place une communication évolutive et efficace pendant la période des travaux et qui complètera l'information délivrée au sein du comité de suivi, pour limiter les désagréments pour les usagers et les riverains

Considérant qu'un large dispositif de communication, préfigurant ce qui sera mis en œuvre lors du chantier, a d'ores et déjà été initié avec la tenue de réunions publiques d'information sur les travaux et l'édition de brochures expliquant les travaux à venir, leur calendrier, leur emprise, et les éventuels impacts correspondants ;

Considérant que ce dispositif de communication, concerté entre l'ensemble des partenaires du projet, prévoit également la mise en place sur le site d'un local d'information du public, ouvert sur des créneaux horaires très larges, où chacun pourra être informé des travaux à venir et de leurs impacts, ou encore signaler d'éventuels désagréments et obtenir une réponse ;

Considérant que les voyageurs seront pris en charge pendant le chantier par une signalétique adaptée et des panneaux d'informations placés dans l'enceinte et à proximité du pôle transport.

Recommandation n°3

Mettre en œuvre toutes les mesures utiles pour que le stationnement des bicyclettes soit assuré conformément aux besoins réels des usagers, en consultant les associations représentatives pour valider ces mesures.

Considérant que la station Châtelet-Les Halles est située au centre d'un vaste plateau piétonnier dont les voies sont d'une part ouvertes à la circulation des vélos, et d'autre part équipées en mobilier de stationnement spécifique et en bornes Vélib' ;

Considérant que ce pôle, par sa situation urbaine et par l'aménagement des espaces publics alentours, est donc de nature à offrir une très bonne intermodalité transports ferrés / vélos ;

Considérant qu'à travers le projet de réaménagement des voiries de surface du quartier des Halles, la Ville de Paris prévoit de renforcer le maillage des itinéraires cyclable d'une part en élargissant la zone piétonne ouverte à la circulation cyclable, et d'autre part en mettant en place des contre-sens vélos dans les rues peu circulées ;

Considérant que le projet devrait permettre de renforcer encore l'offre en terme de mobilier « vélo » (bornes Vélib' et barres de stationnement pour vélos) à proximité immédiate des accès au Forum des Halles et à la salle d'échanges RER de Châtelet les Halles ;

Considérant que les mesures proposées seront présentées aux associations représentatives pour recueillir leur avis dans le cadre de la validation du dispositif envisagé.

Recommandation n°4

Effectuer une étude préventive complémentaire concernant l'aspect sûreté en surface, visant les nuisances sonores, les rassemblements intempestifs ou illégitimes et les différents risques liés à la sûreté.

Considérant que la RATP, maître d'ouvrage du projet transport, a élaboré une étude de sûreté et de sécurité publique, en concertation avec les services de la Préfecture de Police, lors de la constitution du dossier de permis de construire relatif au projet transport ;

Considérant que cette étude traite notamment de la problématique sûreté au niveau de l'accès Marguerite de Navarre et contient des recommandations afin de prévenir les nuisances et risques potentiels ;

Considérant que ces recommandations seront prises en compte lors des prochaines phases de conception du projet.

Recommandation n°5

Ménager pour l'avenir une possibilité de service de fret bénéficiant des infrastructures du pôle

Considérant que deux études ont été menées sous le pilotage de la Ville de Paris, sur l'opportunité de créer un pôle de fret aux Halles : la première étudiait l'opportunité économique, la seconde la faisabilité technique ;

Considérant que l'étude d'opportunité a conclu à l'intérêt d'un type de fret bien spécifique, de messagerie, entre la plateforme aéroportuaire de Roissy et Les Halles, sur la base d'un RER déséquipé transportant des colis d'un poids limité, les RER n'ayant pas été conçus pour transporter du fret lourd ;

Considérant que la seconde étude a conclu qu'il n'était pas possible de réutiliser en l'état les quais voyageurs et qu'il faudrait donc se placer légèrement en dehors des quais, qu'un espace existe à proximité des quais et sera préservé dans le cadre du projet ;

Considérant par ailleurs que, dans le cadre du projet urbain, des espaces ont été réservés au niveau -2 de la voirie souterraine des Halles, lesquels pourront servir d'espace de stockage et de dispatching des colis ; ces espaces étant situés juste à l'aplomb des quais du RER qui seraient susceptibles d'accueillir les trains de fret et de l'espace de déchargement ;

Considérant que le projet de réaménagement de la gare RER Châtelet-Les Halles et le projet urbain de réaménagement du quartier des Halles intègrent bien aujourd'hui des mesures conservatoires rendant possible, le moment venu, la création d'un pôle de fret urbain à Châtelet-Les Halles.

2. Sur l'enquête relative à la déclaration d'utilité publique du réaménagement du pôle transport, portée par la Ville de Paris

Considérant que la commission d'enquêtes a donné un avis favorable sur l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique assorti d'une recommandation.

Recommandation n°1

Mettre en place, pour les amodiataires de places de stationnement, des mesures d'accompagnement efficaces dans leurs démarches pour retrouver un emplacement de stationnement dans le voisinage.

Considérant que la réalisation du projet transport, en particulier la création de l'accès Marguerite de Navarre, nécessite la démolition d'une partie du parking Berger, entraînant la disparition de places de stationnement dont certaines sont amodiées ;

Considérant que durant les travaux, qui prévoient notamment la démolition de la rampe de circulation entre les différents niveaux, c'est l'ensemble du parking Berger qui sera inaccessible aux véhicules. Cette fermeture, dont la durée est importante, de l'ordre de 4 ans, contraint la Ville de Paris à acquérir la totalité des places amodiées, au nombre de 75, de manière à indemniser leurs propriétaires du préjudice subi ;

Considérant que la Ville s'est engagée, pour les propriétaires qui le souhaiteraient, à les accompagner dans la recherche d'emplacements de substitution en tenant à leur disposition l'ensemble des disponibilités et des prix pratiqués dans les parcs de stationnement environnants. Ces informations, portant sur la dizaine de parkings identifiés dans un rayon de 500 mètres autour des Halles, seront actualisées régulièrement.

3. Sur l'enquête relative à la déclaration de cessibilité des volumes ou fractions de volumes nécessaires au réaménagement du pôle transport décrits dans l'état parcellaire, portée par la Ville de Paris

Considérant que la commission d'enquête a donné un avis favorable à l'enquête parcellaire portant acquisition, par la Ville de Paris, de volumes à l'intérieur de la zone déclarée d'utilité publique et nécessaire à l'aménagement projeté.

Considérant, au regard de l'ensemble de ces éléments, et au vu des résultats des enquêtes publiques, que le projet de réaménagement du pôle d'échanges RER Châtelet-Les Halles présente un intérêt général ;

Considérant que l'avant-projet de l'opération sera établi conformément aux conclusions de la procédure d'enquêtes publiques ;

Considérant que la prise en compte des conclusions de la procédure d'enquêtes publiques n'est pas de nature à bouleverser l'économie générale de l'opération ;

Considérant que la Ville de Paris, lors du Conseil de Paris des 18 et 19 octobre 2010, s'est prononcée sur l'intérêt général du projet de réaménagement de la gare RER Châtelet-Les Halles.

Après en avoir délibéré,

DECIDE

Article 1 : le projet de réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles présenté à l'enquête publique est déclaré d'intérêt général.

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. La présente délibération sera affichée à l'Hôtel de Ville de Paris, dans les mairies des 1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris, ainsi qu'au centre administratif Morland (Paris 4^{ème}).

Le texte de la déclaration de projet peut être consulté dans les locaux du STIF.

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

Jean-Paul HUCHON



Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n° 2010/0713
Séance du 8 décembre 2010**

**Pôle Eole – Evangile
Approbation de l'Avant - Projet
Approbation de la
Convention de Financement – Tranche fonctionnelle n° 1**



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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'article L 123-1 du code de l'environnement ;
- 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 Contrat de Projets Etat – Région 2007 – 2013, signé le 23 mars 2007 ;
- VU** le Contrat Particulier Paris Région 2009 – 2013 approuvé le 26 novembre 2009 par la Région et le 19 décembre 2009 par le Département de Paris
- VU** le schéma de principe du pôle Eole Evangile approuvé par le Conseil du STIF du 11 février 2009 ;
- VU** le rapport n ° 2010 /0713 ;
- VU** les avis de la commission des Investissements et du Suivi du Contrat de Projets du 1^{er} décembre 2010 et de la Commission de la Démocratisation du 2 décembre 2010 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : le dossier d'avant projet élaboré par RFF est approuvé.

ARTICLE 2 : la convention de financement n°1 est approuvée.

ARTICLE 3 : RFF, en tant que maître d'ouvrage, est invité à poursuivre les études et démarrer les travaux, afin de permettre une ouverture de la gare fin 2015.

ARTICLE 4 : le STIF prend acte de l'avis favorable du commissaire enquêteur sans réserve et avec recommandations, relatif à l'enquête publique de RFF (14 juin – 16 juillet 2010).

ARTICLE 5 : 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

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'JP HUCHON', written over the printed name.

2010

Gare Eole - Evangile

Convention de financement n°1
relative à la réalisation de l'opération
(études de projet et premiers travaux)



 RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE		
	 L'autorité organisatrice de vos transports en île-de-france	

Convention de financement n°1

régissant les rapports entre

l'Etat, le Conseil Régional d'île-de-France, la Ville de Paris, Réseau Ferré de France et le STIF

relative à la réalisation de l'opération (études de projet et premiers travaux)

« Gare Eole – Evangile »

*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_**

Version	date	auteur	commentaires
1	26-02-10	STIF	
2	07-04-10	STIF	
3	19-05-10	RIF	Modifications de la convention
4	2-06-10	RFF	
5	3-06-10	STIF	Modifications suite à CT du 3 juin 2010
6	9-07-10	STIF	Synthèse modifications
7	09-07-10	RIF	Modifications
8	19-07-10	RIF	Modifications
9	05-08-10	RIF	Prise en compte observations RFF et Etat – Synthèse modifications

Article 1. OBJET DE LA CONVENTION.....	7
Article 2. CONTENU DE L'OPERATION ET DE LA TRANCHE FONCTIONNELLE N°1.....	7
2.1. Description du projet	7
2.2. Description des travaux.....	8
2.3. Travaux de la tranche fonctionnelle 1	10
2.4. Durée de réalisation des études et premiers travaux objet de la présente convention	10
Article 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES.....	11
3.1. L'autorité organisatrice des transports	11
3.2. Le Maître d'Ouvrage.....	11
3.2.1. Désignation du Maître d'Ouvrage	11
3.2.2. Engagements du Maître d'Ouvrage	11
3.2.3. Périmètre de la tranche fonctionnelle 1	11
3.2.4. Respect des coûts d'objectifs	11
3.2.5. Respect des délais de réalisation	11
3.3. Coût de réalisation de la tranche fonctionnelle 1	12
3.4. Les financeurs	12
3.4.1. Identification	12
3.4.2. Engagements.....	12
Article 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT.....	12
4.1. Estimation des dépenses (annexes 3 et 4)	12
4.2. Coûts d'objectifs du maître d'ouvrage	12
4.2.1. Coût d'objectif	12
4.2.2. Coûts détaillés	Erreur ! Signet non défini.
4.2.3. Modalités d'actualisation	14
4.3. Plan de financement.....	14
4.4. Modalités de versement des crédits de paiements.....	14
4.4.1. Versement par appel de fonds trimestriel	14
4.4.2. Versement du solde	15
4.4.3. Paiement.....	15
4.4.4. Bénéficiaires et domiciliation.....	15
4.5. Comptabilité de l'opération	16
Article 5. SUIVI DE L'OPERATION	16
5.1. Information	16
5.2. Suivi de la maîtrise d'ouvrage	16
5.3. Comité technique de suivi de la convention de financement	17
5.4. Information hors comité de suivi	18
5.5. Communication	18
5.6. Intervention d'experts	18
5.7. Achèvement des prestations	18
Article 6. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET	19
Article 7. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS	19
7.1. Modalités de modification du coût d'objectif ou des délais	19
7.1.1. Dispositions en cas de dépassement du coût d'objectif	19
7.1.2. Dispositions en cas de modification des délais	20
7.1.3. Dispositions communes	20
7.2. Intéressement sur le respect du coût d'objectif et des délais	20
Article 8. BILAN FINAL DE L'OPERATION	21
8.1. Bilan physique et financier	21
8.2. Évaluation économique, sociale et environnementale	21
Article 9. DISPOSITIONS GENERALES	22
9.1. Modification de la convention	22
9.2. Résiliation de la convention	22
9.3. Litiges	22
9.4. Propriété intellectuelle et diffusion des études.....	22
9.5. Prise d'effet de la convention	23
9.6. Mesures d'ordre	23

Entre,

En premier lieu,

- **l'Etat**, représenté par le Préfet de la Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris,
- la **Région Ile-de-France**, représentée par le Président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n° [à compléter] de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du [à compléter],
- **la Ville de Paris**, représentée par le Maire, dûment mandaté par délibération n° [à compléter] en date du [à compléter],
- **RFF**, Réseau Ferré de France, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-412 280 737 N°APE 632 A, dont le siège est à Paris 13ème, 92 avenue de France, représenté par son Président, Monsieur Hubert DU MESNIL,

ci-après désignés par les financeurs.

En deuxième lieu,

- **RFF**, Réseau Ferré de France, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-412 280 737 N°APE 632 A, dont le siège est à Paris 13ème, 92 avenue de France, représenté par son Président, Monsieur Hubert DU MESNIL,

ci-après désigné par le maître d'ouvrage.

En troisième lieu,

- le **STIF**, Syndicat des Transports d'Ile de France, représenté par sa Directrice Générale, dûment mandatée par délibération n° 2006 0217 du Conseil du STIF en date du 15 mars 2006 (art . 1. 10. 2).

ci-après désigné comme le STIF ou l'autorité organisatrice.

Visas

Vu la Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation sur les transports intérieurs,

Vu le décret 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en 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 modifiée,

Vu le décret 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'île de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France,

Vu le contrat de plan Etat-Région Ile de France 2000-2006 signé le 18 mai 2000,

Vu le contrat de projets Etat-Région Ile de France 2007-2013 signé le 23 mars 2007,

Vu le contrat particulier entre la Région Ile de France délibéré le 26 novembre 2009 et le Département de Paris délibéré le 19 décembre 2009,

Vu la loi n°97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public RFF en vue du renouveau du transport ferroviaire,

Vu le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF,

Vu la loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 dite loi MOP,

Vu le schéma de principe de l'opération « Gare Eole – Evangile» approuvé par décision n° 2009 0121 du conseil du STIF du 11 février 2009 et par le Conseil d'Administration de RFF du 12 mars 2009,

Vu la convention de financement entre l'Etat et la Région Ile de France relative aux études d'Avant-Projet de l'opération « Gare Eole – Evangile », notifié le 17 décembre 2009,

Vu le dossier d'avant-projet approuvé par le Conseil d'Administration de RFF le XXXXX, et par le Conseil du STIF le XXXXX,

Vu la délibération du Conseil d'Administration de RFF du XXXXX autorisant son président à signer la présente convention,

Vu la délibération du Conseil de Paris du XXXXX autorisant Monsieur le Maire à signer la présente convention

Vu la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (ORTF)

Il est précisé et convenu ce qui suit :

Préambule

Le projet « Gare Eole - Evangile », dont la livraison est prévue fin 2015, est un élément majeur de la desserte de l'est parisien par les transports collectifs. Nouvelle gare du RER E entre Pantin et Magenta, elle sert de support au projet de restructuration urbaine de « Paris Nord-Est » entre les portes de la Chapelle et de la Villette.

Prévu fin 2012, le tracé du prolongement du T3 à Porte de la Chapelle desservira dès la mise en service le site de la future gare, afin de constituer un pôle d'échanges, potentiellement encore étoffé à terme avec l'arrivée de TRAM'Y en provenance de Saint-Denis.

Le projet « Gare Eole - Evangile » a fait l'objet d'un schéma de principe approuvé par le Conseil du STIF le 11 février 2009.

Le coût global de réalisation de cette opération comprend les coûts avant-projet (AVP), projet (PRO) et réalisation (REA).

Les coûts AVP étant financés dans le Contrat Projets Etat Région 2007-2013 (CPER 2007-2013), ils font partie du coût du projet. La clé de répartition du financement de la présente convention de financement tient donc compte des montants déjà engagés par l'Etat et la région Ile de France

En phase AVP, le coût du projet est arrêté, sur la base de l'engagement des financeurs, à 119,66 M€ (CE 01/2006), y compris le coût de l'avant-projet à 3,15 M€ (CE 01/2006), soit 151,97 M€ courants et de 116,51 M€ (CE 01/2006) hors AVP, soit 148,192 M€ courants selon les clés de répartition de financement suivantes :

COUT DU PROJET aux CE 01/06					
aux CE 01/06	Etat	Région	CG75	RFF	Total
CPER 2007-2013 (M€)	26,401	51,158		0,489	78,049
pm : clé CPER seul	33,83%	65,55%		0,62%	100,00%
CPRD 2009-2013 (M€)		8,541	29,920		38,461
pm : clé CPRD seul		22,22%	77,78%		100,00%
CPER + CPRD (M€)	26,401	59,700	29,920	0,489	116,510
clé générale : CPER + CPRD	22,66%	51,24%	25,68%	0,42%	100,00%

A ce jour, l'Etat, la Région et la Ville de Paris se sont engagés au financement de l'opération au travers de deux contrats (voir tableau ci-après) :

- le CPER 2007 – 2013 entre l'Etat et la Région
- le CPRD 2009 – 2013 entre la Région et le Département de Paris

	Etat	Région	CG75	RFF	Total
CPER 2007-2013 (M€ aux CE 01/06)	28,500	55,700			84,200
CPRD 2009-2013 (M€ aux CE 01/09)		10,000	35,000		45,000
Décision du CA du 23/09/2010 (M€ aux CE 01/06)				0.500	0.500

Ce projet a déjà obtenu des financements d'un montant de 4 M€ courants (soit 3,15 M€ CE 01/2006) au titre du contrat de projets Etat-Région 2007 - 2013 dont 2,8 M€ financés par la Région Ile-de-France et 1,2 M€ par l'Etat.

RFF étant bénéficiaire des redevances liées aux locaux de commerces prévus dans le cadre du projet, sa participation financière est fixée à 500 k€ (CE 01/2006).

La durée prévisionnelle de réalisation globale des travaux et des procédures est estimée à 62 mois (selon le calendrier joint en annexe 2), à compter de la notification de la présente convention de financement, et sous réserve que l'enchaînement des prochaines conventions de financement et leurs notifications au maître d'ouvrage ne génèrent pas de retards ou d'arrêts dans les études de projet et la réalisation des travaux.

Le calendrier prévisionnel de réalisation, joint en annexe 2, indique les événements clés pour chaque lot de travaux, qui apparaissent – au jour de la présente convention – déterminants pour assurer le respect du délai global.

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de définir les engagements respectifs de chacune des parties en ce qui concerne la réalisation et le financement de la première tranche fonctionnelle d'études, d'acquisitions foncières et de travaux liés à l'opération « Gare Eole - Evangile » comme indiqué à l'article 2.

Il s'agit d'arrêter les modalités financières – crédits de paiement – pour la période 2010 – 2012 sur la base des autorisations de programme (ou d'engagement) nécessaires à l'opération.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés à l'opération objet de la présente convention la dénomination unique suivante :

« Gare Eole - Evangile – Convention de financement n°1 »

ARTICLE 2. CONTENU DE L'OPERATION ET DE LA TRANCHE FONCTIONNELLE N°1

2.1. Description du projet

La gare, de plain pied avec la rue Gaston Tessier, s'insère en souterrain sous les voies (en remblai de 8m de hauteur) et le quai qui la recouvre. Le parvis sud est un espace de transition entre la salle d'échange et la rue.

La gare est constituée de deux volumes principaux :

- La salle d'échange d'une longueur de 69 mètres sur une largeur de 22 mètres, et avec une hauteur proche de 7m, est l'espace où les voyageurs achètent leur titre de transport, consultent les informations, valident leur titre de transport, et accèdent ensuite au quai.

- Les locaux de service, dans un volume qui jouxte la salle d'échange, d'environ 24m X 16m sur deux niveaux. Au rez-de-chaussée sont rassemblés les guichets et locaux d'exploitation, et à l'étage, les locaux techniques. Un local commercial en duplex s'inscrit dans ce même volume.

La gare est articulée autour d'un quai central en courbe de 225 m de longueur utile et d'environ 15 m de largeur dans sa partie centrale. La hauteur du quai est de 92 cm par rapport au plan du rail. Il est équipé d'un abri filant de 140m qui protège l'ensemble des débouchés des circulations verticales. Les circulations verticales, qui permettent de desservir le quai, se composent de 2 escaliers mécaniques, d'un ascenseur et de rampes associées à 2 escaliers fixes.

L'ensemble des installations de la gare est accessible aux personnes à mobilité réduite dans le respect de la Spécification Technique d'Interopérabilité, depuis le domaine public jusqu'au quai.

Le passage piéton sous les voies ferrées du faisceau de voies de Paris-Est depuis la rue Gaston Tessier, d'une largeur de 12.50m, aboutit à une traversée à niveau de la Petite Ceinture, permet un échange multimodal avec le T3 et le futur T8 et constitue un maillon du lien urbain devant relier la Cité Michelet au Boulevard Macdonald. Deux locaux de commerce dans le passage urbain sous les voies animent ce lieu.

2.2. Description des travaux

La création de la gare nécessite :

- un ripage des voies 2 Eole, 2 bis et 4 Villette vers le sud afin d'insérer le quai central,
- la création d'ouvrages d'art afin d'élargir la plateforme.

La gare en elle-même est en partie un bâtiment, en partie un ouvrage d'art sous voie.

De ce fait, le projet Evangile est un projet multi métiers sollicitant l'ensemble des domaines liés au ferroviaire (voie, signalisation, énergie, télécom, caténaires, assainissement, ouvrage d'art), ainsi que l'ensemble des métiers liés à l'activité bâtiments (gros œuvre, génie civil, charpente, métallerie, corps d'état techniques et secondaires).

Tracé de voie

L'inscription du quai de la gare nouvelle entre les voies EOLE oblige à riper vers le sud les voies 2 EOLE, 2 bis et 4 Villette (voie de tiroir de la gare Est Pierre).

La zone concernée par les travaux commencera vers le point kilométrique 1,850 (origine gare de l'Est) pour s'achever au point 3,150 au niveau du pont rail sur le canal de Saint Denis. Le tracé prend en compte la configuration d'une gare compatible avec la réalisation ultérieure de deux tiroirs de retournement situés à l'est du quai (projet Eole à l'ouest).

Les ouvrages d'art

La modification du tracé nécessite de créer de nouveaux ouvrages d'art ou de modifier ceux existants, ils sont listés ci après :

- un mur de soutènement de 150 m de longueur, rue d'Aubervilliers (OA1),
- une extension du pont-rail de l'Evangile rétablissant la rue d'Aubervilliers (OA2),
- un mur de soutènement de 165 m de longueur et de 5 à 7m de hauteur, rue Gaston Tessier (OA3),
- un élargissement des trois ouvrages d'art sur le faisceau des voies de la Petite-Ceinture (OA7),
- un mur de soutènement à l'est du franchissement de la Petite-Ceinture (OA8).

Pour les besoins fonctionnels de la gare, les ouvrages d'art suivants seront également créés :

- les locaux de service, qui abritent les guichets et locaux d'exploitation mais également les locaux techniques (OA43),
- la salle d'échange, qui assure les circulations verticales avec le quai (OA42),
- le passage urbain de 12,5 m de largeur sous le faisceau des voies de Paris-Est et du raccordement (OA41).

Signalisation

Des adaptations des installations ferroviaires (voies, aiguillages et signalisation) sont nécessaires :

- adaptation de quelques signaux,
- redécoupage du block à hauteur de la gare de l'Evangile par adjonction d'un signal supplémentaire par sens de circulation,
- adaptation des vitesses de circulation sur les voies 1 et 2 EOLE.

Caténaires

Les travaux caténaires se limitent à une adaptation du plan de piquetage et du tracé au nouveau plan de voie, avec comme contrainte la prise en compte du quai et des bâtiments.

Assainissement

Le projet s'inscrit dans un cadre global de réaménagement urbain. Le règlement de l'assainissement (édité par le service Eau et Assainissement de la Ville de Paris) présente les futurs aménagements réalisés dans ce secteur, et les prescriptions de rejet dans les réseaux.

La plate-forme sera drainée en entrevoies. Au niveau des murs de soutènement, un fossé drainant sera mis en œuvre à son couronnement. Ce fossé permettra de drainer les eaux de plate-forme et éviter toute rétention d'eau en arrière de mur.

Des bassins de rétention sont prévus pour tamponner les eaux de l'infrastructure nouvelle. Ces bassins sont destinés au stockage des eaux drainées avant rejet vers un exutoire dans le réseau communal existant.

2.3. Travaux de la tranche fonctionnelle 1

La tranche fonctionnelle 1 correspond à l'avancement des travaux suivant. Les montants sont en k€ CE 1/2006.

POSTES	Montants hors AVP	Avancement TF1	Montants TF1
1. FONCIER	265	100%	265
2. INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES			
Voies + terrassement des voies	15 122	10%	1 512
IFTE, Signalisation, Télécom, Energie, Génie civil IS	16 293	45%	7 332
Tapis antivibratiles	619		
3. GENIE CIVIL			
Ouvrages d'art	14 674	60%	8 804
OA 3 : Mur de soutènement rue Gaston Tessier	3 869	100%	3 869
Quais	1 315		
Drainages/rétentions	5 235		
4. GARE			
Génie Civil - OA (OA 4.2)	12 190	20%	2 438
GC, gros œuvre, second œuvre, corps d'états techniques, équipements	13 373		
5. TRAVAUX CONNEXES			
Déviation chaussée routière et réseaux	2 653	100%	2 653
6. FRANCHISSEMENT URBAIN	5 014	10%	501
7. PR	9 415	10%	904
8. MOE (Etudes et suivi des travaux)	12 127	50%	6 064
9. MOAD (Etudes et suivi des travaux)	3 839	50%	1 920
10. MOA (Etudes et suivi des travaux)	507	50%	253
TOTAL	116 510		36 515

2.4. Durée de réalisation des études et premiers travaux objet de la présente convention

La durée de réalisation des études et premiers travaux engagés dans la présente convention et définis à l'article 2.2 est estimée à 36 mois à compter de la signature de la présente par l'ensemble des signataires.

ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

Chacune des parties s'engage sur la réalisation de la 1^{ère} tranche d'études, d'acquisitions foncières et de travaux telle que définie à l'article 2, chacune selon son périmètre respectif.

3.1. L'autorité organisatrice des transports

Conformément aux dispositions prévues à l'article 14 du décret portant statut du STIF, le STIF veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Ile-de-France.

A cet effet, il suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, quel qu'en soit le maître d'ouvrage.

3.2. Le Maître d'Ouvrage

3.2.1. Désignation du Maître d'Ouvrage

Le maître d'ouvrage de l'opération est RFF.

Conformément aux dispositions de la loi n°97-135 du 13 février 1997 et de ses décrets d'application, RFF est maître d'ouvrage de la gare nouvelle Eole-Evangile et des éléments de l'infrastructure du réseau ferré national.

3.2.2. Engagements du Maître d'Ouvrage

Les engagements du maître d'ouvrage sont définis conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP. Le maître d'ouvrage est notamment responsable de la conception du système et des ouvrages qui le composent tels que définis dans le dossier d'Avant-projet pour son périmètre approuvé par le conseil d'administration de RFF du XXXXX.

3.2.3. Périmètre de la tranche fonctionnelle 1

La présente convention de financement permet les dépenses par RFF des études et travaux décrits dans la tranche fonctionnelle n°1 :

- Des études de niveau « projet » et « Dossier de Consultation des Entreprises (DCE) », pour l'ensemble de l'opération Gare Eole - Evangile
- D'une première tranche fonctionnelle de travaux décrit à l'article 2.2.

3.2.4. Respect des coûts d'objectifs

Le maître d'ouvrage s'engage sur le respect du coût d'objectif, tel qu'il est défini à l'article 4.2., sous réserve que l'enchaînement des prochaines conventions de financement et leurs notifications au maître d'ouvrage ne génèrent pas de retards ou d'arrêts dans les études de projet et la réalisation des travaux impactant le coût d'objectif. Pour permettre la comparaison entre leur coût d'opération et leur coût d'objectif, il est précisé que le coût final estimé est déterminé en euros aux conditions économiques de l'avant-projet et aux conditions économiques de référence de la convention, selon les modalités de l'article 4.2.3

3.2.5. Respect des délais de réalisation

Le maître d'ouvrage s'engage sur la réalisation de l'opération objet de la présente convention et sur le respect des délais de réalisation indiqués à l'article 2.4, sous réserve que l'enchaînement des prochaines conventions de financement et leurs notifications au maître d'ouvrage ne génèrent pas de retards ou d'arrêts dans les études de projet et la réalisation des travaux.

Le délai de réalisation court à compter de la date de signature de la présente convention.

3.3. Coût de réalisation de la tranche fonctionnelle 1

La présente convention porte sur le financement d'études de projet et de premiers travaux pour un montant de 36,515 M€ HT CE 01/2006 soit 44,540 M€ HT courants.

3.4. Les financeurs

3.4.1. Identification

Le financement de l'opération, objet de la présente convention, est assuré par :

- L'Etat,
- La Région Ile de France,
- La Ville de Paris,
- RFF

3.4.2. Engagements

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires à la réalisation des prestations définies à l'article 2, selon le plan de financement détaillé à l'article 4.3.

ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1. Estimation des dépenses (annexes 3 et 4)

Les dépenses afférentes à la réalisation de la « gare Eole – Evangile » depuis les études de l'AVP jusqu'à la mise en service sont évaluées aux conditions économiques de janvier 2006 à 119,66 M€.

L'estimation de ces dépenses inclut les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre ainsi qu'une provision pour aléas et imprévus, déterminée au stade de l'avant-projet.

Elles ne comprennent pas de provision destinée à couvrir les aléas exceptionnels. Ces aléas sont financés selon les modalités prévues à l'article 7.1.1. Modalités de modification du coût d'objectif.

Le montant prévisionnel des dépenses correspondant aux études et premiers travaux visés à l'article 3 est évalué à :

- 36.515 M€, aux conditions économiques de référence (au 1^{er} janvier 2006)
- 44,540 M€ courants, estimés selon les modalités d'actualisation prévisionnelle prévue à l'article 4.2.3.

4.2. Coûts d'objectifs du maître d'ouvrage

4.2.1. Coût d'objectif de la tranche fonctionnelle n°1

Le coût d'objectif du maître d'ouvrage, rattaché aux périmètres définis à l'article 3.2 est de 36,515 M€ HT CE 01/2006 soit 44,540 M€ HT courants.

4.2.2. Coûts détaillés

Postes	Montants en K€ CE janvier 2006
1. FONCIER	265
2. INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES	32 034
Voies	15 122
IFTE, Signalisation, Télécom, Energie, Génie civil IS	16 293
Tapis antivibratiles	619
3. GENIE CIVIL	25 092
Ouvrages d'art	14 674
OA 3 : Mur de soutènement rue Gaston Tessier	3 869
Quais	1 315
Drainages/rétentions	5 235
4. GARE	25 563
Ouvrage d'art 4.2	12 190
Génie civil, gros œuvre, second œuvre, corps d'états techniques, équipements	13 373
5. TRAVAUX CONNEXES	2 653
6. FRANCHISSEMENT URBAIN	5 014
7. PR	9 415
8. MOE (Etudes et suivi des travaux)	12 127
9. MOAD (Etudes et suivi des travaux)	3 839
10. MOA (Etudes et suivi des travaux)	507
TOTAL hors AVP	116 510
11. AVP	3 150
TOTAL y compris AVP	119 660

4.2.3. Modalités d'actualisation

Les conditions économiques de référence de la présente convention sont celles de janvier 2006.

Pour être comparables aux coûts d'objectif, tous les coûts (de l'avant-projet et de réalisation) sont calculés aux conditions économiques de référence de la présente convention par application de l'indice professionnel TP 01.

Cet indice est également utilisé pour l'établissement des coûts prévisionnels en euros courants fin de chantier :

- à partir des indices connus à la date de la convention,
- puis de 3 % par an au delà jusqu'à la date fin de chantier.

Les états d'acompte seront établis à partir des derniers indices connus et pertinents ; l'état du solde sera établi par application des indices définitifs.

4.3. Plan de financement

Le plan de financement de la première partie des études et premiers travaux de la présente convention est établi en euros aux conditions économiques de référence et en euros courants fin de chantier :

Opération « Gare Eole – Evangile »					
Plan de financement					
	État	Région	VdParis	RFF	Total
	22,66%	51,24%	25,68%	0,42%	100%
M€ CE 01/2006	8,273	18,711	9,378	0,153	36,515
M€ courants	10,093	22,822	11,438	0,187	44,540

S'agissant de dépenses se rapportant à des investissements sur le réseau ferré national, les contributions, qui sont versées à RFF par les co-financeurs en tant que subventions d'équipement, sont exonérées de TVA.

4.4. Modalités de versement des crédits de paiements

4.4.1. Versement par appel de fonds trimestriel

Les crédits de paiements sont versés par les financeurs au fur et à mesure de l'avancement de l'opération sur présentation d'appels de fonds par le maître d'ouvrage.

Le maître d'ouvrage transmettra, auprès de l'ensemble des financeurs, une demande de versement par appel de fonds reprenant la dénomination indiquée à l'article 4.2.2 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagement auxquelles l'appel de fonds se rattache.

La demande de versement par appel de fonds comprendra :

- l'état d'avancement exprimé en pourcentage de chacun des postes de dépenses tel que définis à l'article 4.2.2. ; cet état comportera également les calculs d'actualisation permettant son établissement en euros courants et en euros aux conditions de référence de la présente convention,
- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention,

-
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des factures comptabilisées, leur date de comptabilisation et le montant des factures comptabilisées.

La demande d'appels de fonds résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.3.

Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le maître d'ouvrage.

Le montant cumulé des appels de fonds pouvant être versés par la Région, l'Etat et la Ville de Paris au maître d'ouvrage sont plafonnés à 95%.

Les annexes 3 et 4 indiquent l'échéancier prévisionnel des dépenses du maître d'ouvrage.

4.4.2. Versement du solde

Après achèvement des prestations couvertes par la présente convention, le maître d'ouvrage présente le décompte général et définitif (DGD) sur la base des dépenses constatées incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage.

Le versement du solde est subordonné à la production du bilan physique et financier mentionné à l'article 8.1.

Sur la base du relevé final des dépenses, le maître d'ouvrage procède, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde.

4.4.3. Paiement

Le versement des montants de subvention appelés par le maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai de 40 jours à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet.

A défaut de versement aux dates prévues, un montant de compensation sera dû par le financeur auquel le retard est imputable. Ce montant est calculé en utilisant le taux d'intérêt de la principale facilité de financement appliquée par la Banque centrale européenne en vigueur à la date d'émission de la facture, majoré de sept points de pourcentage.

Le mandatement des financeurs est libellé de telle sorte qu'il apparaisse explicitement qu'il s'agit d'un versement effectué au titre de la présente convention, en reprenant la dénomination indiquée à l'article 1.

Les dates et les références de mandatement sont portées par écrit, éventuellement sous forme électronique, à la connaissance du maître d'ouvrage.

4.4.4. Bénéficiaires et domiciliation

Les participations et subventions sont versées à :

RFF

sur le compte ouvert au nom de RFF à la Société Générale, Agence Opéra à Paris, dont le RIB est le suivant :

Code banque : 30003

Code guichet : 03620

N° de compte : 00 020 062 145

Clé : 94.

Le paiement est effectué à RFF par virement bancaire, portant dans son libellé le numéro de référence de la facture.

La domiciliation des parties pour la gestion financière est :

Parties	Coordonnées
RFF	Pôle finances et achats Service finances et gestion des flux Unité back office - exploitation 92 avenue de France 75648 Paris Cedex 13
ETAT	DRIEA – SPOT – CBSF 21/23 rue Miollis 75015 PARIS
REGION ILE-DE FRANCE	Unité Aménagement Durable Transports en Commun Secrétariat Général 35 Boulevard des Invalides 75007 PARIS
VILLE DE PARIS	Direction de la Voirie et des Déplacements Agence de la Mobilité 40 rue du Louvre 75001 PARIS

4.5. Comptabilité de l'opération

Le maître d'ouvrage s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres à l'opération et les éventuelles subventions ou financements complémentaires spécifiques qui pourraient être accordés par des tiers sur l'opération.

Le maître d'ouvrage conserve l'ensemble des pièces justificatives de l'opération pendant dix ans, à compter de la date d'expiration de la convention.

ARTICLE 5. SUIVI DE L'OPERATION

5.1. Information

Le maître d'ouvrage, pendant toute la durée de validité de la convention, s'engage à :

- présenter en séance, à la demande du STIF, un compte-rendu d'avancement de l'opération devant le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,
- informer sans délai le STIF et les financeurs en cas de difficulté ayant une incidence financière, du calendrier ou de programme.

5.2. Suivi de la maîtrise d'ouvrage

Conformément au Contrat de projets État Région d'Ile-de-France et Contrat Particulier Région Département, les financeurs chargent conjointement le STIF d'assurer pour leur compte le suivi de la maîtrise d'ouvrage. Le STIF s'assure notamment du respect, par le maître d'ouvrage, des dispositions techniques de l'Avant-Projet approuvé, des coûts d'objectif définis à l'article 4.2.1, et du délai indiqué à l'article 2.4 pour la mise en service de l'opération.

Dans ce cadre, le maître d'ouvrage s'engage à remettre au STIF, sur sa demande, tous les documents relatifs à l'opération telle que définie à l'article 3.1, nécessaires au suivi de la maîtrise d'ouvrage, qu'ils soient à caractère organisationnel (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre) ou technique (dossier projet, dossiers

de consultation des entreprises, marchés de travaux et contrôles techniques divers...). Le maître d'ouvrage s'engage également à autoriser les agents du STIF ou les experts missionnés par celui-ci à assister sur leur demande à toute réunion permettant d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet.

5.3. Comité technique de suivi de la convention de financement

Il est constitué un comité de suivi de l'opération comprenant l'ensemble des signataires. Il se réunit au mois une fois par an, à l'initiative du STIF qui est chargé de son organisation.

A la demande d'un des signataires, il peut se réunir si une décision urgente doit être prise.

Le maître d'ouvrage établit un compte-rendu de l'exécution de ses missions. Ce compte rendu est analysé par le STIF et fait l'objet d'un avis du STIF aux financeurs. Il devra être transmis au STIF sous forme de minute, 2 semaines avant le comité de suivi.

Le compte-rendu comporte notamment :

- le point sur l'avancement des travaux,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- la calendrier des travaux,
- le point sur le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu,
- un état comparatif entre d'une part le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il est estimé à la date du comité de suivi au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser et d'autre part le coût d'objectif fixé dans la présente convention,
- la liste des principaux marchés signés avec leur montant d'engagement et notamment une analyse des résultats des appels d'offres au cours de la période par rapport aux estimations prévisionnelles du maître d'ouvrage,
- la liste des principaux marchés à venir,
- un état des lieux sur la consommation des provisions définies à l'article 4.2.2., pour chacun des postes définis dans l'avant-projet,
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais, et notamment l'indication des réclamations ou d'éventuels contentieux de la part des entreprises titulaires des marchés,
- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des subventions versées,
- l'estimation du préjudice financier consécutif à un éventuel retard de versement de la part de l'un des financeurs
- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre), ainsi que la désignation nominative des principales fonctions de direction de la maîtrise d'ouvrage,
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).

Au titre de la présente convention, et le cas échéant pour les autres conventions actives de financement concernant la même opération, le maître d'ouvrage effectue une mise à jour des prévisions pluriannuelles de ses dépenses et des autorisations d'engagement et de programme. Il présente également des prévisions pour les périodes d'études et de travaux non encore couverte par une convention de financement. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'opération. Ils sont établis en euros courants et en euros aux conditions économiques de janvier 2006 pour toute la période de réalisation.

5.4. Information hors comité de suivi

Le maître d'ouvrage s'engage pendant toute la durée de validité de la convention :

- à présenter un compte-rendu d'avancement de l'opération devant le conseil du Syndicat des Transports d'Ile de France à la demande de ce dernier,
- à informer le STIF et les financeurs sans délai en cas de difficultés ayant une incidence financière, ou une incidence sur le respect du calendrier, ou une incidence sur le programme.

5.5. Communication

Le maître d'ouvrage s'engage, jusqu'à la mise en service de l'opération, à :

- associer, au sein d'un comité de communication, les co-signataires de la présente convention à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un plan de communication commun. Ce comité de communication établira notamment le cahier des charges destiné à choisir le prestataire qui aura pour mission de proposer et de créer les outils de communication dédiés au projet,
- mentionner les financeurs de l'opération et le STIF sur tout acte de communication relevant de la communication institutionnelle concernant l'opération par la présence de leurs logos ou de toute information sur les taux de financement,
- prévoir systématiquement un délai suffisant afin que chaque représentant au comité de communication puisse faire valider le principe des outils (plan de communication) par leurs responsables respectifs,
- permettre l'implantation de la signalétique de chantier des co-signataires,
- rapporter en tant que de besoin les réactions de la population concernant les travaux entrepris.

Le comité de communication regroupe les représentants des directeurs ou responsables de communication de chacun des organismes financeurs. Il est piloté par le responsable communication du maître d'ouvrage.

Dans un souci d'identification des opérations Contrat de projets Etat-Région, les opérations financées dans ce cadre présenteront les traitements suivants au niveau des logos des partenaires :

- l'ordre suivant entre partenaires : financeurs, autorité organisatrice, maître d'ouvrage,
- l'ordre des financeurs en fonction de l'ordre protocolaire,
- la surface allouée à chaque partenaire sera identique.

5.6. Intervention d'experts

Sur proposition du STIF aux financeurs ou à la demande de l'un des financeurs après information préalable des autres financeurs et du STIF, le maître d'ouvrage s'engage à permettre aux experts désignés ou missionnés par le STIF, d'effectuer des visites des lieux, des installations et travaux relevant de la présente opération, et à faciliter le contrôle de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives. Les frais relatifs à ces interventions sont à la charge du ou des demandeurs. Le maître d'ouvrage est lui chargé de l'organisation des visites et du respect des règles de sécurité.

5.7. Achèvement des prestations

Avant la mise en service de l'opération, le maître d'ouvrage invite le STIF et les financeurs à constater que le programme de l'opération a été mis en œuvre conformément aux dispositions de l'avant-projet approuvé ou de l'avant-projet modificatif approuvé le cas échéant.

ARTICLE 6. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais ou des coûts d'objectif précisés à l'article 4.2 de la présente convention, peut conduire, selon la réglementation applicable au maître d'ouvrage ou selon l'appréciation du STIF, à la réalisation d'un Avant-Projet Modificatif, présenté au Conseil du STIF.

En conséquence, dès que le maître d'ouvrage envisage des modifications de son programme dans l'opération stipulée à l'article 2, il transmettra, au STIF et aux financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Il devra veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières. Au vu de l'ensemble de ces éléments, le STIF validera les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou appréciera l'opportunité d'une saisine du comité de suivi ainsi que la nécessité de réaliser un Avant-Projet Modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

Cet Avant-Projet Modificatif sera présenté au Conseil du STIF. Il donnera lieu ensuite à la conclusion d'un avenant à la présente convention, indiquant toutes les conséquences notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût d'objectif, de répartition des financements et de délai de réalisation de l'opération. Les travaux concernés ne pourront avoir un début d'exécution qu'après la signature de l'avenant et l'attribution des financements correspondants.

L'application des dispositions de cet article ne doit pas faire obstacle à la poursuite des travaux sur la partie non touchée par les modifications.

Ces dispositions ne font pas obstacle à la prise en compte par le maître d'ouvrage de demandes, d'un des financeurs ou de tiers, d'adaptations localisées de l'opération, ne modifiant pas son aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'Avant-Projet. La prise en compte de ces modifications sera soumise à l'accord préalable du STIF au titre de son contrôle des maîtres d'ouvrage. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge des demandeurs.

ARTICLE 7. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS

7.1. Modalités de modification du coût d'objectif ou des délais

7.1.1. Dispositions en cas de dépassement du coût d'objectif

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures correctives proposées, le coût d'objectif ne peut être respecté, le maître d'ouvrage fournit au STIF et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux financeurs qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage selon les dispositions de l'article 6 de la présente convention et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un Avant-Projet Modificatif.

Au vu de ce rapport, les financeurs précisent alors le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu à l'article 4.3 titre du coût d'objectif initial du maître d'ouvrage.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs et le STIF. Le maître d'ouvrage est entendu et informé de la nécessité éventuelle de la formalisation d'un Avant-Projet Modificatif.

7.1.2. Dispositions en cas de modification des délais

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect du délai ne peut être assuré, le maître d'ouvrage fournit au STIF et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine et l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux membres du comité de suivi, qui s'appuiera notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage selon les dispositions de l'article 6 de la présente convention, et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un Avant-Projet Modificatif. Il indiquera notamment les incidences sur le planning et le phasage initial de l'ensemble des travaux de l'opération. Par ailleurs cet avis précisera l'impact sur l'offre de transport.

Au vu de ce rapport, les financeurs émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre les financeurs, le STIF et le maître d'ouvrage.

7.1.3. Dispositions communes

Si, en application des statuts du maître d'ouvrage, ou des règles qui lui sont applicables, les propositions doivent faire l'objet d'une décision d'approbation du STIF, notamment au titre de l'article 6 de la présente convention, le maître d'ouvrage transmet au STIF l'ensemble des pièces et dossier justificatif éventuel (Avant-Projet Modificatif).

Le STIF instruit la demande du maître d'ouvrage, approuve le cas échéant l'Avant-Projet Modificatif et arrête selon les cas :

- un nouveau coût d'objectif pour l'opération,
- un nouveau délai de l'opération.

En application de ces décisions, un avenant formalisera l'ensemble des modifications apportées à la convention notamment en terme :

- d'augmentation du coût d'objectif initial et d'incidence sur la rémunération du maître d'ouvrage résultant de l'application de la clause d'intéressement prévue à l'article 7.2,
- d'augmentation du délai initial,

7.2. Intéressement sur le respect du coût d'objectif et des délais

Du fait de son propre régime, RFF organise la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre sur l'ensemble de son périmètre par une convention de mandat contenant ses propres clauses d'intéressement dans l'objectif du respect du coût et des délais. En présentant ses appels de fonds aux financeurs sur la base de ses frais réels, incluant donc l'impact de ces mécanismes d'intéressement, les pénalités ou boni qui seront imposés ou versés par RFF à son mandataire dans le cadre de leurs relations contractuelles relatives à cette opération, profiteront de fait aux financeurs.

Les clauses contractuelles types des conventions de mandat prévoient :

- des pénalités/boni appliqués sur la rémunération de mandat de MOA et MOE en fonction de l'écart entre le coût prévisionnel de réalisation et le coût final de réalisation
- des pénalités/boni appliqués sur la rémunération de mandat de MOA et MOE en fonction du nombre de jours calendaires de retard

La somme totale des pénalités/boni étant plafonnés à 15% de la rémunération de mandat de MOA et MOE.

ARTICLE 8. BILAN FINAL DE L'OPERATION

8.1. Bilan physique et financier

Le maître d'ouvrage établit sous sa responsabilité, au plus tard cinq ans après la mise en service, un bilan financier et physique des aménagements relevant de son périmètre dans le cadre de la présente convention.

Ce bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût d'objectif, défini à l'article 4.2.2, ramenée aux conditions économiques de l'Avant-Projet (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par le maître d'ouvrage) afin de permettre une comparaison.

Ce bilan comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant le descriptif des aménagements réalisés et retraçant l'évolution éventuelle du coût d'objectif et des principales décisions concernant les aménagements dont il assure la maîtrise d'ouvrage,
- le récapitulatif des subventions attribuées,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres),
- le récapitulatif des dépenses comptabilisées à la date de réalisation du bilan (établi sur la base des décomptes généraux définitifs des marchés lorsqu'ils existent),
- le calcul et la justification de l'état du solde, à savoir la différence entre les dépenses comptabilisées par le maître d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les versements effectués par les financeurs,
- la nature et l'estimation des dépenses prévisionnelles totales restant à payer (contentieux, réclamations d'entreprise, finitions, garanties des aménagements paysagers, un état de la valeur des excédents de terrains ou bâtiments acquis et non nécessaires au strict fonctionnement de l'opération et pouvant donner lieu à un éventuel remboursement dans la limite des produits de cession effectivement constatés et des pourcentages des participations des parties au financement de l'opération),
- un état des éventuelles suggestions de compléments d'aménagement le concernant consécutives à la mise en service de l'opération.

8.2. Évaluation économique, sociale et environnementale

Les signataires de la présente convention ont décidé la réalisation de l'opération en tenant compte de l'évaluation économique et sociale effectuée par le maître d'ouvrage et figurant dans l'avant-projet approuvé par le Conseil du STIF. Cette évaluation préalable comporte un bilan prévisionnel des avantages et inconvénients entraînés par la mise en service de l'opération. C'est au vu des prévisions et objectifs explicités dans l'avant-projet que les signataires ont pu reconnaître ensemble la validité économique et sociale de l'opération.

En application de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982, il sera réalisé un bilan a posteriori de l'opération.

Sous le pilotage du STIF, le maître d'ouvrage organise conjointement la collecte des informations nécessaires au bilan a posteriori, à établir au plus tard dans les cinq années qui suivent la mise en service, comme stipulé au Contrat de Projets État – Région d'Ile-de-France. Le maître d'ouvrage transmettra ce bilan au STIF et aux financeurs.

ARTICLE 9. DISPOSITIONS GENERALES

9.1. Modification de la convention

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 4.4.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

9.2. Résiliation de la convention

Les personnes publiques, qui sont parties à cette convention, peuvent prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai, qui ne peut être inférieur à un mois, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les autres personnes publiques sont informées immédiatement de la mise en demeure qui est adressée au bénéficiaire de l'aide, et de la décision de résiliation qui lui fait suite ou qui est prononcée pour motif d'intérêt général.

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération. La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

- si dans ce délai les obligations citées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution,
- si l'inexécution des prestations requises est consécutive à un cas de force majeure.

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation.

Dans tous les cas, les co-financeurs s'engagent à indemniser au maître d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que les dépenses de travaux nécessaires à l'établissement d'une remise à niveau fonctionnelle.

Sur cette base, le maître d'ouvrage procède à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop perçu auprès des co-financeurs au prorata de leur participation.

9.3. Litiges

Les éventuels litiges liés à l'application ou à l'interprétation de la présente convention seront soumis au tribunal territorialement compétent à défaut de règlement amiable.

9.4. Propriété intellectuelle et diffusion des études

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention restent la propriété du maître d'ouvrage. Les résultats des études seront transmis aux signataires de la présente convention en un exemplaire sous format CD Rom. Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable des parties contractantes.

9.5. Prise d'effet de la convention

La convention prend effet à compter de sa notification par le STIF à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception, après signature de la présente par l'ensemble des signataires.

Elle expire soit en cas de résiliation tel que prévu à l'article 9.2, soit après la réalisation des étapes suivantes :

- réception des ouvrages et installations par le maître d'ouvrage et mise en service après accomplissement des procédures prévues par la réglementation de sécurité,
- solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.4.2.

9.6. Mesures d'ordre

Les frais de timbre et d'enregistrement sont à la charge de celle des parties qui entendrait soumettre la présente convention à cette formalité.

Les signataires font élection de domicile en leur siège pour l'exécution de la présente convention.

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / / 2010

Pour l'Etat Daniel CANEPA Préfet de la Région d'Ile-de-France Préfet de Paris		

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / / 2010

	<p>Pour la Région d'Ile-de-France</p> <p>Jean-Paul HUCHON Président du Conseil Régional d'Ile-de-France</p>	

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / / 2010

		Pour la ville de Paris Bertrand DELANOE Maire

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / / 2010

Pour Réseau Ferré de France Hubert DU MESNIL Président		

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / / 2010

		Pour le STIF Sophie MOUGARD Directrice Générale

Liste des annexes

Annexe 1 : organigrammes nominatifs

Annexe 2 : calendrier prévisionnel de l'opération

Annexe 3 : échéancier des dépenses totales

Annexe 4 : échéancier prévisionnel des dépenses pour la durée de la convention

Annexe 5 : échéancier prévisionnel des dépenses par financeur pour la durée de la convention

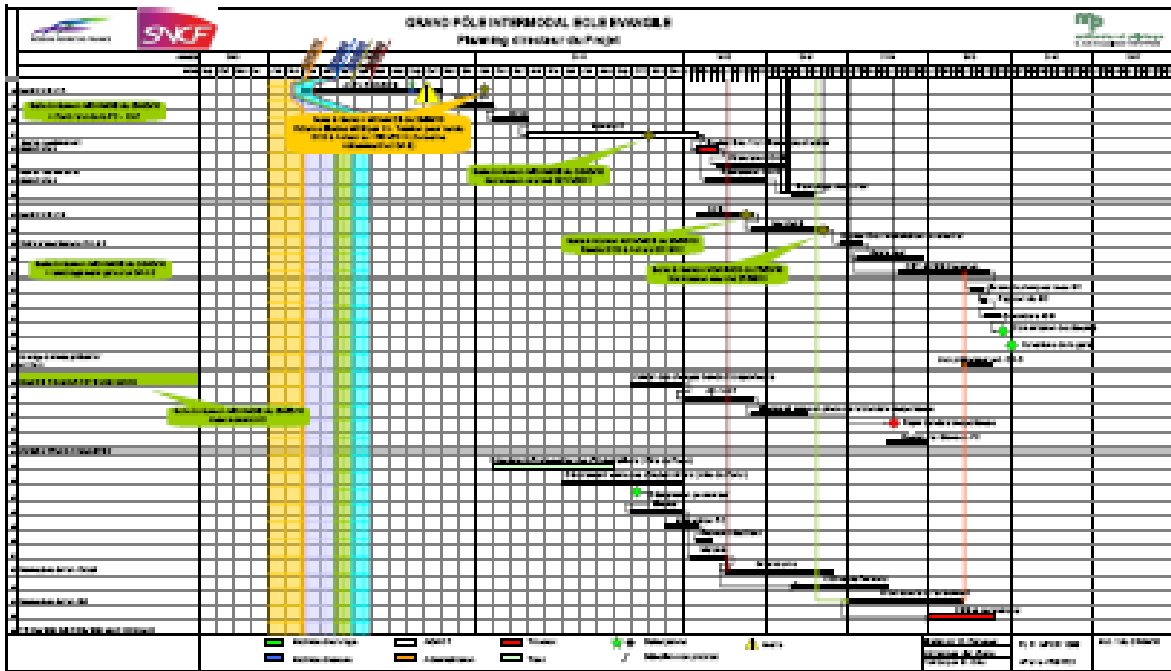
ANNEXE 1

ORGANIGRAMMES NOMINATIFS

Gare Eole - Evangile

Cet organigramme est remis à jour lors de chaque changement de titulaire d'une fonction.

Maîtrise d'ouvrage RFF			
	Maître d'ouvrage	Maître d'ouvrage Délégué	Maîtrise d'Œuvre
Directeur d'Opération / Directeur de projet	Alain SAILLARD	Paul LE MATT	
Chef de Projet			Christophe TUAILLON
Chargé de Projet	Tung NGUYEN		



ANNEXE 3

ECHEANCIER PREVISIONNEL D'ICI A 2017

DES DEPENSES TOTALES (HORS AVP)

[en euros courants et en euros constants aux CE 01/2006]

A titre prévisionnel non contractuel

Dépenses totales									
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	total
M€ courants	2,719	13,997	27,824	62,210	20,520	19,800	1,123		148,192
M€ constants aux CE 2006	2,334	11,666	22,515	48,874	15,651	14,662	0,807		116,510

ANNEXE 4

ECHEANCIER PREVISIONNEL POUR LA DUREE DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT DES DEPENSES

[en euros courants et en euros constants aux CE 01/2006]

Dépenses TF1					
Prévision de dépenses	2010	2011	2012	2013	total
M€ courants	2,719	13,997	27,824		44,540
M€ constants aux CE 2006	2,334	11,666	22,515		36,515

ANNEXE 5

ECHEANCIER PREVISIONNEL

POUR LA DUREE DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT

DES DEPENSES PAR FINANCEUR

[en euros courants et en euros constants aux CE 01/2006]

DEPENSES GLOBALES PAR FINANCEUR										
Prévision de dépenses	2010		2011		2012		2013		total	
	€ courants	€ constants ce 2006	€ courants	€ constants ce 2006	€ courants	€ constants ce 2006	€ courants	€ constants ce 2006	€ courants	€ constants ce 2006
ETAT	0,616	0,529	3,172	2,643	6,305	5,102			10,093	8,274
REGION	1,393	1,196	7,172	5,978	14,257	11,537			22,822	18,710
Ville de Paris	0,698	0,599	3,594	2,996	7,145	5,782			11,438	9,377
RFF	0,011	0,010	0,059	0,049	0,117	0,095			0,187	0,153
TOTAL	2,719	2,334	13,997	11,666	27,824	22,515			44,540	36,515

Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2010/0714

Séance du 8 décembre 2010



**BILAN DE LA CONCERTATION
TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE ENTRE L'ECOLE
POLYTECHNIQUE ET LE CHRIST DE SACLAY
ET CONVENTION DE FINANCEMENT DU SCHEMA DE PRINCIPE ET
DE L'ENQUETE PUBLIQUE**

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,

- VU** les articles L 300-2 et R- 300-1 du Code de l'Urbanisme relatifs à la concertation préalable ;
- VU** le code des transports (partie législative) ;
- 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 rapport n° 2010/0714 ;
- VU** les avis de la Commission des Investissements et de suivi du Contrat de Plan en date du 1^{er} décembre 2010 et de la Commission de la Démocratisation en date du 2 décembre 2010 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

ARTICLE 1 : d'approuver le bilan, annexé à la présente délibération, de la concertation préalable relative au projet de transport en commun en site propre entre l'Ecole Polytechnique et le Christ de Saclay, qui s'est déroulée du 10 mai au 11 juin 2010.

ARTICLE 2 : prenant en compte les enseignements de la concertation, de confirmer la poursuite du projet sur les principes du tracé de base soumis à la concertation et de réaliser les études et l'élaboration du schéma de principe et du dossier d'enquête publique ;

ARTICLE 3 : d'approuver la convention de financement des études du schéma de principe et du dossier d'enquête publique entre la Région Ile-de-France, le Département de l'Essonne et le STIF ;

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention ;

ARTICLE 5 : de charger la directrice générale de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France, par l'adoption de tout acte nécessaire à la mise en œuvre des procédures de concertation préalable.

Le Président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON
A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end.

Convention relative aux études de prolongement et à la concertation préalable du site propre pour transports en commun Massy (RER B) - Palaiseau (Ecole Polytechnique) jusqu'au Christ de Saclay

Entre :

La **Région Île-de-France**, représentée par le Président du Conseil régional, dûment mandaté par la délibération n° CP 10-791 en date du 14 octobre 2010,

Le **Département de l'Essonne**, représenté par le Président du Conseil général de l'Essonne, dûment mandaté par la délibération n°

Ci-après désignés « les financeurs », d'une part,

Et :

Le **Syndicat de Transports d'Île-de-France**, Autorité Organisatrice, représenté par sa Directrice générale,

Ci-après désigné « le STIF », d'autre part.

*
* *

Vu le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Île-de-France et notamment son article 15-I qui stipule que le STIF élabore lui-même ou fait élaborer les schémas de principe de projets d'infrastructures nouvelles ;

Vu les délibérations n° CR 34-08 du Conseil régional d'Île-de-France du 17 avril 2008 et n° 2008-04-0012-A du Conseil général de l'Essonne du 23 juin 2008 approuvant le Contrat Particulier 2007-2013 Région-Département de l'Essonne ;

Vu les délibérations n° CR 120-09 du Conseil régional d'Île de France du 26 novembre 2009 et n° du Conseil général de l'Essonne du approuvant l'avenant n°1 au Contrat particulier 2007-2013 Région – Département de l'Essonne,

Vu les délibérations n° CR 75-09 du Conseil régional d'Île de France du 18 juin 2009 et du Conseil général de l'Essonne en date du, approuvant le protocole d'intention relatif à la mise en œuvre et au financement du Plan de mobilisation pour les transports en Île de France ;

Vu la délibération n° CR 33-10 du Conseil régional d'Île de France du 17 juin 2010 approuvant son Règlement budgétaire et financier ;

Il est précisé et convenu ce qui suit :

PREAMBULE

Le principe d'une liaison de transports en commun entre Massy et Saint-Quentin-en-Yvelines est inscrit dans le Schéma Directeur de la Région Île-de-France depuis 1994.

Cette inscription s'est traduite en 1995 par la réalisation d'un schéma de principe, sous l'égide du Syndicat des Transports Parisiens, prévoyant la création d'un site propre pour autobus entre la gare de Massy-Palaiseau et Saint-Quentin-en-Yvelines, via le Plateau de Saclay.

Eu égard à la longueur de l'infrastructure (24,9km), le schéma de principe de 1995 prévoyait un phasage des travaux, au gré du développement des secteurs traversés. Les tronçons du site propre entre Montigny-le-Bretonneux et Magny-les-Hameaux et entre la gare de Massy-Palaiseau et l'École Polytechnique ont déjà été réalisés.

Le projet de Schéma Directeur de la Région Île-de-France, adopté en conseil régional du 25 septembre 2008, confirme le caractère prioritaire de l'achèvement du site propre entre Saint-Quentin-en-Yvelines et Massy, inscrit en phase 1.

Dans le cadre de l'avenant n°1 au Contrat particulier Région-Département 2007-2013, la Région Île-de-France et le Département de l'Essonne s'engagent à apporter 5 millions d'euros pour les études relatives à deux projets : TCSP sur A10 de Briis-sous-Forges à Massy et TCSP Polytechnique/Saint-Quentin-en-Yvelines.

Le Conseil du STIF du 17 février 2010 a approuvé les objectifs poursuivis par le projet de TCSP, qui ont été soumis à la concertation préalable du 10 mai au 11 juin 2010 :

- Assurer la continuité du projet global de liaison rapide en site propre entre Saint-Quentin en Yvelines et Massy,
- Favoriser le développement des transports en commun pour satisfaire et fluidifier les échanges locaux, en offrant aux voyageurs un service de qualité garanti, notamment en termes de régularité, de temps de parcours et d'accessibilité.
- Permettre un rabattement rapide sur les branches des RER B et C à Massy et à Saint-Quentin-en-Yvelines et vers le futur tram-train Massy - Evry, ainsi que vers les infrastructures de transport d'importance nationale ou internationale, actuelles (gare TGV de Massy, Aéroport d'Orly) ou futures (projet de rocade métro automatique),
- Placer au cœur du Plateau de Saclay un site propre de transports en commun accompagnant l'essor local du plateau et répondre ainsi aux objectifs de développement d'un cluster-cité de niveau international.
- Participer à l'amélioration du cadre de vie des riverains, grâce à une insertion urbaine soignée, en favorisant notamment les modes doux et en prévoyant des itinéraires cyclables.

La Région et le Département de l'Essonne ont sollicité le STIF afin que ce dernier, conformément à l'article 15-I de ses statuts, mène les études relatives à la réalisation de ce troisième tronçon, entre l'École Polytechnique et la Place du Christ de Saclay.

Ces études permettront au STIF d'établir le Schéma de Principe et le dossier d'enquête publique relatif au projet. Après approbation du bilan de la concertation préalable, du Schéma de Principe et du Dossier d'Enquête Publique par son Conseil, le STIF organisera l'enquête publique, dont le déroulement est envisagé en 2011.

*

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet :

- de préciser le contenu des études nécessaires à la constitution du schéma de principe et du dossier d'enquête publique relatifs au prolongement du TCSP entre l'Ecole Polytechnique et la place du Christ de Saclay ;
- de définir les modalités de la participation du Département de l'Essonne et de la Région Île-de-France au financement de ces études et à l'organisation de l'enquête publique.

ARTICLE 2 - OBJECTIFS DES ETUDES

2.1. Bilan de la concertation

La réalisation du schéma de principe est conditionnée par la rédaction du bilan de la concertation : le bilan de la concertation oriente et éclaire les choix établis lors des études préliminaires du schéma de principe.

La rédaction du bilan de la concertation sera réalisée pour approbation par le Conseil du STIF.

2.2. Schéma de principe

Le contenu du schéma de principe est précisé dans l'article 15-I des statuts du STIF et dans la décision n° 7452 du STIF du 4 avril 2002.

Le schéma de principe permet de confirmer l'opportunité du projet, le choix du mode, de préciser le tracé et les modalités d'insertion du projet.

Le schéma de principe porte sur :

- l'historique et l'opportunité du projet ;
- la description du secteur concerné par les études ;
- la définition des objectifs et du programme ;
- la description du projet : mise en compatibilité avec le SDRIF, insertion du tracé et ses variantes dans l'environnement urbain, en précisant le positionnement des pôles et des stations ;
- Justification du mode et modalités d'exploitation et de réorganisation du réseau de transport ;
- Impacts du projet au regard de la situation initiale ;
- Economie du projet : estimation des coûts de l'infrastructure, du matériel roulant et de l'exploitation ;
- Intérêt socio-économique du projet : prévision de trafic et report modal.
- Management et calendrier du projet ;

2.3. L'étude d'impact

L'étude d'impact sera réalisée conformément aux dispositions du code de l'environnement en vigueur au moment de la réalisation de l'étude (notamment articles L.122-1 à L.122-3 et articles R.122-1 à R.122-16), et servira de base à l'élaboration du dossier d'enquête publique et au volet impact du schéma de principe.

2.4. Enquête publique

2.4.1. Le dossier d'enquête publique

L'enquête publique a pour principal objectif de justifier de l'intérêt général du projet et justifier la variante retenue dans le schéma de principe. Elle doit définir la consistance et les impacts détaillés de l'opération de la façon claire et accessible.

Le dossier d'enquête publique vise :

- la déclaration d'utilité publique du TCSP Polytechnique-Christ de Saclay ;
- la mise en conformité des documents d'urbanisme des communes concernées.

Le dossier porte sur :

- l'objet et la justification de l'opération : présentation, objectifs, intérêt, enjeux, analyse des dysfonctionnements et définition des besoins, effets positifs et réponses aux dysfonctionnements et besoins ;
- les résultats des études et procédures préalables : historique, bilan de la concertation préalable, comparaison des variantes envisagées, justification de la variante retenue ;
- la présentation du projet soumis à l'enquête : description du projet, caractéristiques techniques, choix du mode retenu

Le dossier d'enquête publique sera réalisé en fonction du type d'enquête nécessaire :

- *Enquête publique type « Bouchardeau » simple* : le tracé ne justifie pas d'expropriation mais, compte tenu des impacts potentiels du projet, il nécessite la soumission au public. Dans ce cadre, le STIF est à l'initiative du lancement de l'enquête publique et délibérera sur la déclaration de projet justifiant l'intérêt général.
- *Enquête publique préalable à la DUP* si des expropriations sont nécessaires. Dans cette hypothèse, il s'agit de bien définir le planning de cette étape avec la saisine du Préfet pour le lancement de l'enquête publique ainsi que le tribunal administratif pour la nomination du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête puis la déclaration d'utilité publique par le Préfet.

Le dossier devra comporter :

- La présentation de la procédure administrative : présentation des objectifs de l'opération, l'objet de l'enquête, le cadre législatif de l'enquête publique ;
- Le plan de situation ;
- Une note explicative ;
- Le plan général des travaux ;
- Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importantes ;
- Les mises en compatibilité des documents d'urbanisme ;
- L'étude d'impact ;
- L'appréciation sommaire des dépenses ;
- L'évaluation socio-économique et énergétique.

2.4.2. L'enquête publique

L'objectif de l'enquête publique est d'informer le public sur le projet, ses impacts sur l'environnement et sur le foncier et de recueillir son avis afin de procéder à la déclaration d'intérêt général du projet.

Les modalités d'organisation de l'enquête publique seront précisées puis soumises aux collectivités locales et aux financeurs avant d'être validées par le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête.

2.5. Assistance à maîtrise d'ouvrage coordination et planning

Le projet de TCSP traverse un territoire où plusieurs projets connexes sont en cours ou à l'étude (projet de campus-cluster, réaménagement de la RD36, plan vélos de la CAPS, ...).

Il s'agira de bien coordonner le planning spécifique à la réalisation du projet d'investissement du TCSP et ceux des plannings des projets connexes.

Dans ce cadre, le STIF s'adjoindra les services d'un assistant à maîtrise d'ouvrage. Le prestataire aura la charge des éléments suivants afin d'assurer la coordination et la cohérence du projet d'infrastructure avec les projets urbains traversés :

- **l'ordonnement et la planification des études** afin d'adapter et coordonner le planning du projet avec les plannings des autres projets connexes et faire ressortir les chemins critiques pour trouver les solutions les plus adaptées ;
- la **gestion des interfaces** des études réalisées pour le projet d'investissement de la liaison Polytechnique – Christ de Saclay avec les études des projets d'aménagement traversés.

2.6. Etudes complémentaires éventuelles

2.6.1 Analyse foncière

Afin d'assurer la réalisation du projet à court/moyen terme, il pourra être envisagé de procéder à une analyse fine de la maîtrise du foncier afin de préparer le cadre de négociation au maître d'ouvrage qui sera désigné par le STIF pour réaliser les études AVP et les travaux.

Le prestataire en charge de l'état pourra mener les actions suivantes dès la fin du DOCP :

- expertise foncière ;
- évaluation domaniale ;
- identification des propriétaires ;
- réalisation du dossier d'enquête en parallèle parcellaire du schéma de principe et de l'enquête publique.

2.6.2 Etudes complémentaires

A ce stade du projet, les besoins d'études techniques ne sont pas clairement identifiés. Dans ce cadre, il faudra envisager une enveloppe financière dédiée à ces études en particulier au niveau du schéma de principe. Elles pourront comprendre :

- Sondages géotechniques,
- Levés topographiques,
- Levés d'ouvrage,
- Levés d'assainissement et de concessionnaires,

- Diagnostic physique (géologie, hydrogéologie) et/ou diagnostic plantations et espaces verts,
- Etude de stationnement,
- Simulation de trafic statique et/ou dynamique,
- Comptages sur voirie,
- Comptages de voyageurs.

ARTICLE 3 - MAITRISE D'OUVRAGE ET FINANCEMENT

Le STIF est le maître d'ouvrage du programme des études du prolongement du TCSP entre Polytechnique et le Christ de Saclay, conformément au décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France.

L'intégralité des études et de l'enquête publique sont financées par le Département de l'Essonne et la Région Île-de-France.

ARTICLE 4 - ESTIMATION DES DEPENSES

Le coût prévisionnel des études objet de la présente convention est établi à 1 200 000 € HT, aux conditions économiques de juin 2010, décomposés comme suit :

- Finalisation du bilan de la concertation : 70 000 €HT
- Elaboration du schéma de principe : 450 000 €HT
- Elaboration du dossier d'enquête publique : 50 000 €HT
- Organisation de l'enquête publique : 250 000 €HT
- Mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage planning et coordination : 130 000 €HT
- Etudes complémentaires : 250 000 €HT

Cette répartition indicative pourra évoluer en fonction des dépenses réelles de chaque phase d'étude, dans un principe de fongibilité et dans le respect de l'enveloppe globale des études de 1 200 000 €.

ARTICLE 5 - FINANCEMENT

5.1 Engagement des financeurs

Les financeurs s'engagent à financer les études décrites à l'article 2 à hauteur du montant indiqué à l'article 4, selon le plan de financement précisé ci-après.

5.2 Plan de financement

Le financement des prestations objets de la présente convention est assuré à 50% par la Région Île de France et à 50% par le Département de l'Essonne dans la limite d'un plafond de 1 200 000 € HT soit une participation de 600 000 € HT par financeur, montant forfaitaire et non révisable.

ARTICLE 6 - MODALITES DE PAIEMENT

Les demandes de versement sont adressées aux financeurs en fonction de l'avancement des études et des dépenses réalisées par le STIF sur présentation du titre de recette accompagné d'un état des dépenses constatées attesté par le comptable public.

Pour la Région Île-de-France, cet état doit être accompagné de la demande de versement de subvention selon le modèle type de la Région, indiquant notamment les autorisations de programme de rattachement de ces dépenses.

Les demandes de versement sont établies par application de la clé de financement définie à l'article 5-2.

La somme des acomptes ne peut dépasser 80% du montant de la subvention. Le versement du solde intervient après réception de l'ensemble des pièces mentionnées à l'article 7.

Le premier appel de fonds et les appels de fonds intermédiaires auprès des co-financeurs se font sur la base des factures acquittées aux étapes suivantes :

- Premier versement sur présentation du bilan de la concertation et du projet de schéma de principe finalisé correspondant au montant des factures acquittées dans une limite de 40% du montant de la subvention,
- Second versement sur présentation du projet de dossier d'enquête publique, correspondant au montant des factures acquittées dans une limite de 40% du montant de la subvention ;
- Versement du solde sur présentation d'un compte rendu financier de l'opération comportant la signature du représentant légal de l'organisme bénéficiaire de la subvention, et d'un état récapitulatif des dépenses et recettes signé par le représentant légal de l'organisme et par le comptable public qui certifie leur prise en charge dans sa comptabilité.

Concernant les subventions allouées par la Région, si à l'expiration d'un délai de 3 ans à compter de la date d'attribution de la subvention par l'assemblée délibérante, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une demande de paiement d'un premier acompte, la subvention devient caduque et est annulée. Ce délai peut-être exceptionnellement prolongé d'un an par décision du Président, si le bénéficiaire établit, avant l'expiration du délai de 3 ans mentionné ci-avant, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables. A compter de la date du premier acompte, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de 4 années pour présenter le solde de l'opération. A défaut, le reliquat de la subvention non versé est caduc.

Le versement est effectué auprès de l'Agent Comptable du STIF, établissement public à caractère administratif ayant son siège au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, sur le compte ouvert à la Recette Générale des Finances de Paris, sous le compte n° 10071 75000 00001005079 72.

Après la signature par tous les partenaires de la présente convention et dès que l'appel de fonds correspondant est consommé, les appels de fonds sont accompagnés de justificatifs visés par le chef de projet du STIF ainsi que d'un tableau récapitulant la nature des frais engagés, le niveau d'avancement en % par article de la convention cité dans le budget prévisionnel situé en annexe 2, ainsi que le niveau d'avancement actualisé.

Le paiement des co-financeurs est libellé de telle façon qu'il apparaisse explicitement qu'il s'agit d'un versement effectué au titre de la présente convention (libellé du virement portant le numéro de la facture).

Les dates de référence de mandatement sont portées par écrit à la connaissance du STIF.

ARTICLE 7 - ACHEVEMENT DES ETUDES

Après achèvement de l'intégralité des études, le STIF adresse aux financeurs :

- Le schéma de principe définitif ;
- Le dossier d'enquête publique définitif ;
- L'état récapitulatif des dépenses et le compte rendu financier dans un délai maximum de 6 mois.

Sur la base de ces éléments, le STIF procède, selon le cas, soit au remboursement du trop perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds et des justificatifs pour règlement du solde.

ARTICLE 8 - MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI

8.1 Comptabilité de l'opération

Le STIF s'engage à faciliter le contrôle par la Région, le Département de l'Essonne ou par toute personne habilitée à cet effet, de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives. Il s'engage également à conserver l'ensemble des pièces relatives à ces prestations pendant une durée minimale de 10 ans.

8.2 Information

Le STIF s'engage, pendant toute la durée de validité de la convention à présenter aux financeurs un compte-rendu de l'avancement des études objet de la présente convention et à les informer sans délai en cas de difficulté ayant une incidence financière.

8.3 Pilotage des études

La Région et le Département de l'Essonne sont tenus étroitement informés de l'avancement des études et prestations menées par le STIF.

- Un **Comité des financeurs** est constitué des représentants des financeurs et du STIF. Il se réunit au moins une fois par an.

Les membres sont informés :

- des orientations des études et la démarche à engager par le STIF
- des conclusions de la réalisation du programme des études à chaque étape importante
- des présentations pour les commissions de suivi
- du dossier avant présentation pour approbation d'un document issu de ces études au conseil du STIF

Tous les rapports des études sont transmis par le STIF aux financeurs.

- Un **Comité technique** est constitué des représentants des financeurs, de la CAPS, de l'Etat, du STIF et des prestataires des études. En fonction de l'ordre du jour, d'autres participants peuvent être associés.

Le comité technique est le cadre privilégié permettant :

- d'analyser certains points particuliers
- de suivre le déroulement technique des études
- de préparer les réunions de la commission de suivi et du comité de pilotage.

Le comité technique se réunit à une fréquence bimestrielle. Il peut éventuellement être convoqué ponctuellement en cas de nécessité particulière liée au déroulement des études.

- Une **Commission de suivi** des études est mise en place sous la présidence du STIF et comprend notamment les représentants des financeurs, du STIF, des Collectivités Territoriales concernées par le projet, de l'Etat et, en tant que de besoin, les prestataires des études. Elle se réunit au moins une fois par an et à chaque étape de validation du projet.

La commission de suivi a pour rôle :

- de veiller au bon déroulement et à la qualité des études, de présenter les résultats des études et de contribuer à la réorientation de leur contenu si nécessaire ;
- de favoriser le bon déroulement du projet, notamment dans son articulation avec les partenaires locaux.

Tous les rapports des études sont transmis par le STIF aux financeurs.

ARTICLE 9 - COMMUNICATION

La diffusion à des personnes ou organismes extérieurs aux équipes de conception et aux services de la Région, du Département de l'Essonne et du STIF, des documents d'études et d'expertises fera l'objet d'un accord préalable des parties.

Les documents élaborés dans le cadre de cette convention, et notamment ceux liés à la concertation préalable, portent le logo des parties et font l'objet d'une consultation des parties avant diffusion.

ARTICLE 10 - DATE D'EFFET ET VALIDITE DE LA CONVENTION

La convention prend effet à compter de sa notification par le STIF des exemplaires originaux signés par l'ensemble des parties pour une durée de 36 mois prorogeable d'un an.

Elle prend fin avec le versement du solde de la subvention dans le respect des règles de caducité définies par les Règlements budgétaire et financier des financeurs.

Toute modification contractuelle de la présente convention fait l'objet d'un avenant.

ARTICLE 11 - RESILIATION DE LA CONVENTION

Les signataires de la convention peuvent prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai qui ne peut être inférieur à un mois, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les autres personnes publiques sont informées immédiatement de la mise en demeure qui est adressée au STIF, et de la décision de résiliation qui lui fait suite ou qui est prononcée pour motif d'intérêt général.

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération. La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un mois démarrant à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

- si dans ce délai les obligations citées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution,
- si l'inexécution des prestations requises est consécutive à un cas de force majeure.

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la date de prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêté définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement, total ou partiel, de la subvention.

La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation du bénéficiaire des subventions.

Etablie en trois exemplaires originaux.

SIGNATAIRES

Date d'effet de la convention à compter de la notification,
le - -

<p>Le Président du conseil régional d'Île-de-France <i>Date et signature</i></p> <p>Jean-Paul HUCHON</p>	<p>Le Président du conseil général de l'Essonne <i>Date et signature</i></p> <p>Michel BERSON</p>
<p>La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile de France <i>Date et signature</i></p> <p>Sophie MOUGARD</p>	

ANNEXE 1

PROGRAMME DE TRAVAIL

1 SCHEMA DE PRINCIPE ET ELABORATION DU DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE

Le schéma de principe est un dossier de prise en considération par le STIF de ses projets d'investissement.

Le schéma de principe sera réalisé par le STIF qui s'adjoindra les services d'un bureau d'études spécialisé dans les transports et les déplacements ainsi que dans les études d'impact.

Cette mission se déclinera en cinq tâches principales :

- Réalisation des études préliminaires complémentaires
- Réalisation des études d'insertion
- Réalisation de l'étude d'impact
- Formalisation du schéma de principe
- Formalisation du dossier d'enquête publique

1.1 Etudes préliminaires nécessaires

Lorsque le tracé sera validé à l'issue de la concertation préalable, des études préliminaires complémentaires pourront être nécessaires. L'étendue et le type d'études n'est pas encore clairement défini à ce stade du projet. Il s'agira de garder à l'esprit l'éventualité de réaliser les études préliminaires suivantes:

- Les levés topographiques,
- Les levés d'ouvrage,
- Les levés d'assainissement et de concessionnaires,
- Un diagnostic physique (géologie, hydrogéologie)
- Un diagnostic des plantations et des espaces verts,
- Etude de stationnement ;
- Simulation de trafic statique ;
- Simulation de trafic dynamique.

1.2 Etudes d'insertion

A l'issue des études complémentaires, le prestataire sera en mesure de faire une analyse approfondie et détaillée du tracé et de ses variantes.

Les propositions d'insertion intégreront des propositions concernant l'insertion des stations et la gestion des différentes interfaces : avec les correspondances, la circulation routière, les circulations piétonnes et des personnes à mobilité réduite, les réseaux cyclables, la desserte riveraine, la gestion des points particuliers (carrefours, ouvrages d'art).

Le détail attendu de restitution est le suivant :

- Plan de situation (1/25000ème)
- Plan synoptique du projet (1/5000ème)
- Plan général de la solution proposée (1/1000ème)
- Profils en long et en travers (1/200 au 500ème).

En fonction du contexte des pièces graphiques spécifiques pourront être réalisées pour certaines sections du projet. Il s'agira par exemple de perspectives, de photomontages...

Les propositions d'insertion feront l'objet d'une estimation sommaire des coûts d'investissement.

1.3 Etude d'impact

Le prestataire aura la charge de réaliser l'étude d'impact conformément aux lois et décrets en vigueur.

Le dossier d'étude d'impact servira à l'élaboration du dossier d'enquête publique.

Le contenu de l'étude d'impact est donné par l'article 2 du décret n°77-1141 du 12 octobre 1977, modifié par le décret n°93-245 du 25 février 1993 et sa circulaire d'application n°93-73 du 27 septembre 1993.

Elle doit comprendre :

- Une analyse de l'état initial du site et de son environnement, portant notamment sur les richesses naturelles et les espaces naturels agricoles, forestiers, maritimes ou de loisirs, affectés par les aménagements ou ouvrages ;
- Une analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement, et en particulier sur la faune et la flore, les sites et paysages, le sol, l'eau, l'air, le climat, les milieux naturels et les équilibres biologiques, sur la protection des biens et du patrimoine culturel et, le cas échéant, sur la commodité du voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses) ou sur l'hygiène, la santé, la sécurité et la salubrité publique ;
- Les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une description, le projet présenté a été retenu ;
- Les mesures envisagées par le maître de l'ouvrage ou le pétitionnaire pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes ;
- Une analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement mentionnant les difficultés éventuelles de nature technique ou scientifique rencontrées pour établir cette évaluation ;
- Pour les infrastructures de transport, l'étude d'impact comprend en outre une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter.

Afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude, celle-ci fait l'objet d'un résumé non technique.

Lorsque la totalité des travaux prévus au programme est réalisée de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme. Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact porte sur chacune des phases.

1.4 Formalisation du schéma de principe

Le schéma de principe affinera et mettra à jour les éléments du DOCP en fonction des informations transmises par les partenaires, des avis dégagés de la concertation préalable et des données issues des études préliminaires complémentaires.

La rédaction du schéma de principe suivra le plan défini par la décision du STIF n°7452 du 4 avril 2002

1.4.1 Actualisation des données d'entrée

Le prestataire devra à actualiser les données d'entrées fournies par le STIF et des partenaires.

L'essentiel des éléments seront dans le DOCP.

1.4.2 Historique et description du secteur concerné par les études

1.4.3 Description du secteur de projet

En s'appuyant sur les éléments du DOCP et les données actualisées, le prestataire présentera le contexte de réalisation du projet et en particulier :

- Le secteur géographique et l'état actuel par rapport aux préconisations du SDRIF
- Les perspectives d'urbanisation par rapport au projet de SDRIF en ce qui concerne l'occupation du sol, la population, l'emploi, les grands équipements, les opérations d'urbanisme
- La description du réseau et de l'offre de transport actuelle
- La présentation et l'analyse des déplacements
- La présentation et l'analyse des dysfonctionnements éventuels

1.4.4 Définition des objectifs et du programme

Le prestataire s'attachera à analyser plus finement les dysfonctionnements et besoins du secteur.

Ces éléments permettront d'identifier les différents objectifs spécifiques du projet au niveau technique, économique, de la desserte de la ligne, de la qualité de service, d'aménagement urbain et de politique de la ville.

1.4.5 Description du projet, insertion

Les caractéristiques principales du projet seront décrites en intégrant l'analyse de la mise en compatibilité avec le SDRIF, la prise en compte des objectifs du PDUIF, des orientations de la Charte régionale des infrastructures et autres objectifs assignés au projet.

Les éléments ressortant de la concertation préalable devront être intégrés au dossier.

Les propositions d'insertion du tracé, des pôles et des stations.

Il s'agira de décrire pour le tracé et ses variantes les éléments suivants :

- Fonctionnalité des installations,
- Consistance des dessertes envisagées,
- Dispositions techniques retenues,
- Dimensionnement des installations,
- Modalité d'insertion urbaine et identification des interfaces avec le projet (stationnement, livraison, itinéraires cyclables et piétonniers)

A ce niveau, la justification du mode et du système de transport devra être détaillée avec des précisions sur les modalités d'exploitation et de réorganisation du réseau de transport.

1.4.6 Impacts du projet

L'impact du tracé et de ses variante sera analysé au regard de la situation initiale.

Chaque variante de tracé sera analysée en mettant en exergue les avantages et inconvénients par rapport au tracé de base. Il s'agira d'analyser les impacts suivants :

- Impacts sur les circulations (routière et vélo),
- Impacts sur la desserte riveraine, stationnement et livraisons,
- Impacts sur la desserte en transports collectifs,
- Impacts sur le foncier,
- Impacts sur l'environnement (bruit, pollution, cadre de vie, environnement paysager et architectural),
- Impacts sur les réseaux de concessionnaires,
- Impacts sur les commerces.

Dans la situation d'impacts négatifs sur l'environnement du projet, les mesures d'accompagnement et les coûts de compensation seront identifiés

1.4.7 Management et calendrier du projet

Les périmètres d'intervention des différentes parties seront identifiés.

Un calendrier détaillé de l'ensemble de l'opération sera réalisé.

1.4.8 Economie du projet

Une estimation des coûts de l'infrastructure, du matériel roulant et de l'exploitation sera réalisée.

Un plan de financement sera proposé intégrant des propositions de montage financier pour les projets urbains spécifiques.

1.4.9 Intérêt socio-économique

Les prévisions de des prévisions de trafic et le bilan socio-économique sera précisé et réalisé en étroite relation avec les services du STIF.

1.5 Formalisation du Dossier d'enquête publique

Le dossier d'enquête publique reprenant sensiblement les mêmes informations que le Schéma de principe, les deux documents seront réalisés conjointement par le même prestataire.

A ce niveau du projet, il s'agira également de définir le type d'enquête :

- Enquête Bouchardeau
- Enquête préalable à la DUP

Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique a sa composition fixée par le décret 55-1064 du 09 août 1955, en application de la loi du 29 novembre 1952 sur les travaux mixtes.

Par ailleurs, suite au Grenelle de l'environnement, la circulaire du 3 septembre 2009 relative à la préparation de l'avis de l'autorité environnementale précise également certains éléments.

a) L'évaluation du DEP et recours juridiques

Le DEP fait l'objet d'une instruction par différents services instructeurs de l'Etat. Il peut également faire l'objet de recours, pour des raisons de forme et de fond.

b) Le dossier d'enquête comprend les pièces suivantes

- Pièce A : Notice explicative sommaire
 - synthèse du dossier
 - informations juridiques et administratives encadrant le projet.
- Pièce B : Notice explicative
 - présentation du projet, historique, objectif de desserte, description du secteur concerné, description du projet et des variantes qui ont été envisagées, caractéristiques principales du projet, matériel roulant retenu, bilan de l'opération. Cette pièce comprendra les explications et illustrations nécessaires à la bonne compréhension du projet.
 - Appréciation sommaire des dépenses
- Pièce C : Plan de situation
 - tracé du projet en plan à une échelle adéquate.
- Pièce D : Plan général des travaux
 - tracé du projet avec repérage du type de construction, des emprises de chantier, des principales phases de travaux, sur un plan à une échelle adéquate.
 - caractéristiques techniques des infrastructures courantes, en stations, ouvrages d'art, plan, profil en long et coupes.
- Pièce E : Etude d'impact

- Pièce F : Evaluation du projet
 - présentation des coûts d'investissement, de la programmation et du financement du projet, bilan financier et bilan socio-économique.
- Pièce G : Mise en compatibilité des POS/PLU.
 - mise en forme des textes, tableaux et plans nécessaires en relation avec les communes, présentation de l'état existant et de l'état modifié.

2 ENQUETE PUBLIQUE ET ENQUETE PARCELLAIRE

L'enquête publique sera réalisée par le STIF qui s'adjoindra les services d'un bureau d'études spécialisé dans l'organisation du débat public, de la concertation et de la communication.

Dans l'éventualité de la nécessité d'une enquête parcellaire, elle sera menée en parallèle de l'enquête publique. L'enquête parcellaire sera financée dans le cadre de la ligne budgétaire allouée aux études complémentaires.

Dans le respect du cadre légal de l'enquête publique et de l'enquête parcellaire, la prestation comprendra :

2.1 Définition du plan de l'enquête publique à faire valider par le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête

- Définition des modalités de concertation (type de réunion, nombre)
- Définition des types de documents et modalités de diffusion

2.2 Organisation de la concertation :

- Préparation éventuelle des documents de communication (plaquettes, panneaux, registres....)
- Définition des lieux et dates de la concertation

2.3 Bilan de la concertation

A l'issue des conclusions de l'enquête publique type Bouchardeau ou préalable à la DUP, il pourra être procédé à la déclaration de projet par une délibération du STIF ou à la déclaration d'utilité publique par le Préfet.

Le conseil du STIF délibérera sur la désignation du maître d'ouvrage.

ANNEXE 2

ECHEANCIER PREVISIONNEL DE FINANCEMENT ET DE REALISATION

REPARTITION DES FINANCEMENTS

Participation en € HT courants	FINANCEURS		
	Total	Région	Département
Finalisation du bilan de la concertation	70 000 €	35 000 €	35 000 €
Elaboration du schéma de principe	450 000 €	225 000 €	225 000 €
Rédaction du dossier d'enquête publique	50 000 €	25 000 €	25 000 €
Organisation de l'enquête publique	250 000 €	125 000 €	125 000 €
AMO planning et coordination	130 000 €	65 000 €	65 000 €
Etudes complémentaires	250 000 €	125 000 €	125 000 €
TOTAL	1 200 000 €	600 000 €	600 000 €
%	100%	50%	50%

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP

Financiers	2010	2011
<i>Région</i>	115 000 €	485 000 €
<i>Département</i>	115 000 €	485 000 €
Total	230 000 €	970 000 €

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES EN CP

Financiers	2010	2011
<i>Région</i>	115 000 €	485 000 €
<i>Département</i>	115 000 €	485 000 €
Total	230 000 €	970 000 €

Délibération n°2010/0715

Séance du 8 décembre 2010



**Dossier Objectifs et de Caractéristiques Principales
et Modalités de la Concertation préalable,
du**

**Projet d'insertion d'un transport en commun en site propre,
de type « TZEN » et de requalification sur l'ex-RN3**

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** les articles L300-2 et R300-1 du Code de l'urbanisme ;
- 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 et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le Schéma directeur de la Région Ile-de-France en vigueur ;
- VU** les délibérations n° CR 34-08 du Conseil régional d'Île-de-France du 17 avril 2008 et n° CR 03-09 du Conseil général de Seine-Saint-Denis du 12 février 2009 approuvant le Contrat Particulier 2009-2013 Région-Département de Seine-Saint-Denis et la délibération n° CR 120-09 du Conseil Régional d'Île de France du 26 novembre 2009 approuvant l'avenant n° 1 au Contrat Particulier 2009-2013 ;
- VU** la délibération n° CR 75-09 du Conseil régional d'Île-de-France du 18 juin 2009 et la délibération n° 2009-VI-40 du Conseil général de Seine-Saint-Denis du 18 juin 2009 approuvant le protocole d'intention relatif à la mise en œuvre et au financement du plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France identifiant le TCSP sur l'ex RN3 comme un projet de TCSP à caractère prioritaire ;
- VU** la délibération du Conseil municipal de Noisy-le-Sec du 30 septembre 2010 ; du Conseil municipal de Bondy du 21 octobre 2010 ; du Conseil municipal de Livry-Gargan du 21 octobre 2010 ; du Conseil municipal de Bobigny du 4 novembre 2010 ; du Conseil de Paris des 15 et 16 novembre 2010 ; du Conseil municipal de Pantin du 18 novembre 2010 ; du Conseil municipal des Pavillons-sous-Bois du 22 novembre 2010 ; du Conseil municipal de Romainville du 24 novembre 2010 ;
- VU** le rapport n°2010/0715 ;
- VU** les avis de de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projet du 1er décembre 2010 et de la Commission de la démocratisation du 2 décembre 2010 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1: le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales du projet de transport en commun en site propre, de type TZEN, et de requalification sur l'ex-RN3 est approuvé;

Les objectifs de ce projet de transport sont les suivants :

- **Créer une liaison performante et capacitaire** offrant un service de qualité, avec un « TZEN »
- **Mailler le futur «TCSP » avec le réseau de transport en commun existant et futur** facilitant les correspondances avec: T3, M5, TGN, T1, T4 et RER B,
- **Sécuriser les déplacements tous modes,**
- **Intégrer les modes actifs.**

Objectif d'aménagement urbain :

- **Participer à la requalification urbaine** souhaitée et engagée par les villes traversées.

ARTICLE 2 : une concertation préalable sera organisée par le STIF. Les modalités de la concertation préalable des habitants, riverains, usagers, associations locales et autres personnes concernées, d'une durée minimum de quatre semaines, pourront comprendre notamment :

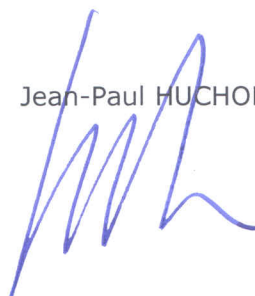
- **Une publicité préalable** dans la presse locale, les sites internet des communes et par voie d'affiches dans les mairies et les lieux de vie de la zone concernée par le projet sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation préalable ;
- **Un dépliant d'information** et éventuellement une plaquette sur le projet et sur les modalités de concertation, diffusés le long ou à proximité du tracé, et mis à disposition dans les mairies ainsi que sur les lieux d'exposition et de réunions publiques ;
- **Une exposition d'information générale** sur chacune des communes concernées;
- **Un registre papier** présent sur les lieux d'exposition, mis à disposition du public pour y consigner ses remarques et suggestions ainsi qu'un **registre électronique**, en accès par Internet ;
- **La tenue de trois réunions publiques ouvertes à tous**, autour de trois grandes thématiques :
 - Pantin/Paris 19^{ème} : réunion centrée sur la problématique d'insertion du terminus à l'ouest;
 - Bondy/Bobigny/Romainville/Noisy-le-Sec : réunion centrée sur la question de l'insertion du TCSP;
 - Livry-Gargan/Pavillons-sous-Bois : réunion centrée sur la question du terminus à l'est.

ARTICLE 3 : la directrice générale est autorisée à prendre toute décision permettant la concrétisation du projet;

ARTICLE 4 : 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, par l'adoption de tout acte nécessaire à la mise en œuvre des procédures de concertation préalable.

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

Jean-Paul HUCHON



Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2010/0716

Séance du 8 décembre 2010

**Prolongement du T1
de « Asnières - Gennevilliers Les Courtilles » au T2 à Colombes**

**Convention de financement des études DOCP,
Concertation préalable,
schéma de principe et enquête publique**



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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- 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 et notamment son article 15-I qui stipule que le STIF élabore lui-même ou fait élaborer les schémas de principe de projets d'infrastructures nouvelles ;
- VU** le Schéma directeur de la Région Ile de France adopté par délibération n° CR 82-08 du Conseil Régional en date du 25 septembre 2008,
- VU** les délibérations n° CR 69-01 du Conseil régional d'Ile-de-France du 26 novembre 2009 et n° 09.181 du Conseil général des Hauts-de-Seine du 19 juin 2009 approuvant le Contrat Particulier 2009-2013 Région Ile-de-France - Département des Hauts-de-Seine
- VU** le Protocole d'intention relatif à la mise en œuvre et au financement du Plan de Mobilisation pour les transports en Ile-de-France, voté par le Conseil Régional le 18 juin 2009 et par l'assemblée départementale le 23 octobre 2009 ;
- VU** le rapport n° 2010/0716 ;
- VU** l'avis de la commission des Investissements et du Suivi du Contrat de Projets du 1^{er} décembre 2010 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : la convention de financement des études entre la Région Ile-de-France, le Département des Hauts de Seine et le STIF est approuvée ;

ARTICLE 2 : la directrice générale est autorisée à signer ladite convention ;

ARTICLE 3 : la directrice générale est autorisée à prendre toute décision, tout acte permettant la concrétisation du projet ;

ARTICLE 4 : 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

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Jean-Paul Huchon', written over the printed name.



DPI/TRAM Nord/ MÉR

Convention du __/__/____

Relative aux études et modalités de concertation du DOCP à l'enquête publique dans le cadre du prolongement du tramway T1 des Courtilles au T2 à Colombes

Entre :

La **Région Île-de-France**, **adresse + SIRET + nom du représentant** représentée par le Président du Conseil régional, dûment mandaté par la délibération n° **XXXX** du Conseil régional d'Île-de-France **en date du XXXX**,

Le **Département des Hauts-de-Seine**, **adresse + SIRET + nom du représentant** représenté par le Président du Conseil général des Hauts-de-Seine, dûment mandaté par la délibération du Conseil général n°08.26 § 7 en date du 20 mars 2008, relative aux délégations d'attribution de la Commission permanente,

Ci-après désignés « les financeurs », d'une part,

Et :

Le **SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE-DE-FRANCE**, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39-41 rue de Châteaudun à Paris (9^{ème}), n° SIRET 287 500 078 00012, représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD, dûment mandatée par la délibération **n°XXXX** du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du **XXXXX**,

Ci-après désigné « le STIF », d'autre part.

*
* *

VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Île-de-France et notamment son article 15-I qui stipule que le STIF élabore lui-même ou fait élaborer les schémas de principe de projets d'infrastructures nouvelles ;

VU le Schéma directeur de la Région Ile de France adopté par délibération n° CR 82-08 du Conseil Régional en date du 25 septembre 2008 ;

VU les délibérations n° **xxxxx** du Conseil régional d'Île-de-France du 26 et 27 novembre 2009 et n°09.181 du Conseil général des Hauts-de-Seine du 19 juin 2009 approuvant le Contrat Particulier 2009-2013 Région Île-de-France - Département des Hauts-de-Seine ;

VU le Protocole d'intention relatif à la mise en œuvre et au financement du Plan de Mobilisation pour les transports en Ile-de-France, voté par le Conseil Régional le 18 juin 2009 et par l'assemblée départementale le 23 octobre 2009 ;

VU la délibération n°CP XXXX de la commission permanente du XXXX du Conseil régional ;

VU la délibération n° XXXX d'assemblée départementale du Conseil général du XXXX ;

VU la délibération n° XXXX du Conseil du STIF du XXXX ;

Il est précisé et convenu ce qui suit :

PREAMBULE

Le tramway T1 relie aujourd'hui Saint-Denis à Noisy-le-Sec.

Au titre du CPER 2000-2006 et du contrat de projets Etat-Région 2007-2013 sont inscrits :

- le prolongement vers l'est de Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay en études ;
- le prolongement vers l'ouest de Saint-Denis à Asnières-Gennevilliers Les courtilles en travaux (sa mise en service est prévue au printemps 2012) et un éclairage sur le prolongement jusqu'à la gare de Colombes en études.

Le SDRIF, adopté par le Conseil Régional du 25 septembre 2008, réaffirme la poursuite du développement des lignes de transport collectif en site propre sur voirie à l'échelle des bassins de vie avec notamment la réalisation d'un tramway en rocade desservant en particulier la boucle nord des Hauts-de-Seine.

Dans le cadre du Contrat Particulier Région-Département 2009-2013, la région Ile-de-France et le Département des Hauts-de-Seine ont inscrit trois sections relatives au prolongement du T1 vers l'ouest :

- les études et travaux pour le prolongement du T1 à Asnières entre les Courtilles et les 4 routes en tramway
- les études pour le prolongement du T1 entre les 4 routes et le T2 à Colombes
- les études et travaux pour le prolongement du T1 à Nanterre et Rueil-Malmaison en préfiguration bus à haut niveau de service (BHNS)

La présente convention porte sur les deux premières sections.

Les études du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) et la concertation préalable porteront sur ces deux sections de la station Asnières-Gennevilliers les Courtilles jusqu'au T2 à Colombes.

Un phasage de l'opération est envisagé, à l'issue de la concertation préalable, ou à l'issue de l'enquête publique :

- Phase 1 : prolongement du T1 des Courtilles au carrefour des 4 Routes (900 mètres)
- Phase 2 : prolongement du T1 du carrefour des 4 Routes au T2 à Colombes (4 à 5 km)

Conformément à ses statuts, le STIF s'engage à organiser les études nécessaires à la réalisation :

- du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales ;
- de la concertation préalable ;
- du schéma de principe ;
- de l'enquête publique.

Le lancement des études est envisagé au cours du 4ème trimestre 2010. Chaque étape sera validée en Conseil du STIF.

*

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet :

- de définir les modalités de la participation du Département des Hauts-de-Seine et de la Région Île-de-France au financement des études du DOCP, de la concertation préalable, du schéma de principe et de l'enquête publique, du prolongement du T1 « des Courtilles au carrefour des 4 Routes » et « du carrefour des 4 Routes au T2 à Colombes » ;
- de définir l'organisation de la maîtrise d'ouvrage des études entre le STIF et le Département des Hauts-de-Seine et d'en définir les modalités ;
- de préciser le contenu des études nécessaires à la constitution :
 - du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales ;
 - de la concertation préalable ;
 - du schéma de principe ;
 - de l'enquête publique.

Les parties utilisent, pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés à l'opération de prolongement du T1 entre la station Asnières-Gennevilliers Les Courtilles et le T2 à Colombes, objet de la présente convention, les dénominations suivantes :

- Pour l'opération globale : « Prolongement du tramway T1 des Courtilles au tramway T2 à Colombes »
- Pour la phase 1 de cette opération : « phase 1 : prolongement du tramway T1 des Courtilles au carrefour des 4 routes »
- Pour la phase 2 de cette opération : « phase 2 : prolongement du tramway T1 du carrefour des 4 routes au tramway T2 à Colombes »

ARTICLE 2 – DOCUMENTS CONTRACTUELS ET OBJECTIFS DES ETUDES

Les pièces constitutives de la convention sont les suivantes :

- le présent document ;
- ses annexes précisant :
 - le programme de travail pour l'élaboration du DOCP ;
 - le programme de travail pour l'élaboration de la concertation préalable ;
 - le programme de travail pour l'élaboration du schéma de principe et du dossier d'enquête publique ainsi que pour l'organisation de l'enquête publique ;
 - le planning estimatif des besoins de financements.

2.1 DOCP

Le DOCP porte sur :

- l'**opportunité** du projet ;
- les **caractéristiques principales** du projet : principes guidant le choix du/des modes et tracé(s) retenu(s) et de la définition des solutions techniques, eu égard au réseau existant, aux caractéristiques des projets de développement économique et urbain à desservir et à l'incidence du projet sur l'environnement ;

- une évaluation sommaire du **coût**, du **calendrier** de réalisation, des **impacts** et de **l'intérêt socio-économique** ;
- **l'identification des solutions les plus pertinentes** sur la base d'une analyse comparative multicritère.

Le programme de travail du DOCP est précisé en annexe 1.

2.2 Concertation

La concertation porte sur les objectifs du DOCP approuvés par le Conseil du STIF ainsi que sur les variantes retenues. La concertation comporte :

- une **publicité préalable** dans la presse ou par voie d'affichage pour informer le public de l'objet de la concertation et des modalités de son déroulement ;
- une ou plusieurs **expositions d'information générale** sur le projet, présentant des panneaux d'information ;
- la présence, sur les **lieux d'exposition, de registres** à disposition du public ainsi que la mise en place éventuelle d'une adresse e-mail pour que le public puisse y consigner ses observations ou suggestions ;
- la mise à disposition éventuelle sur place de documents **d'information** sur le projet, ces documents prenant la forme voulue par le garant et ou les financeurs en fonction de la présence ou non du garant.
- la tenue éventuelle de **réunions publiques**.

Le STIF propose des modalités d'organisation de la concertation. Ces dernières seront transmises pour avis aux collectivités intéressées. Une fois ces avis reçus, le conseil du STIF délibère pour adopter ces modalités.

Conformément à l'article L121-8 II du code de l'environnement et compte tenu du coût prévisionnel du prolongement du tramway T1 des Courtilles au T2 à Colombes, supérieur à 150 M€ HT et inférieur à 300 M€ HT (CE janvier 2008), cette opération est soumise à une saisine facultative de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

A l'issue de la concertation préalable, le conseil du STIF délibère pour en tirer le bilan, lequel pourrait éventuellement amener à préciser des variantes et à prévoir un phasage.

Le programme de travail de la concertation est précisé en annexe 2.

2.3 Schéma de principe

Le schéma de principe est une étape nécessaire à tout projet d'investissement porté par le STIF. C'est le dossier de prise en considération par le STIF de ses projets d'investissement et il doit être validé en Conseil du STIF.

Le contenu du schéma de principe est précisé dans l'article 15-I des statuts du STIF et dans la décision n° 7452 du STIF du 4 avril 2002.

Le schéma de principe permet de confirmer l'opportunité du projet, le choix du mode, de préciser le tracé et les modalités d'insertion du projet.

Le schéma de principe doit contenir au minimum les éléments suivants :

- **historique du projet** ;
- description du **secteur concerné par les études** ;
- définition des **objectifs et du programme** ;
- **description du projet** : mise en compatibilité avec le SDRIF, insertion du tracé et ses variantes dans l'environnement urbain, en précisant le positionnement des pôles et des stations ;
- justification du **mode et modalités d'exploitation** et de réorganisation du réseau de transport ;
- **impacts** du projet au regard de la situation initiale ;
- **management et calendrier du projet** ;
- **économie du projet** : estimation des coûts de l'infrastructure, du matériel roulant et de l'exploitation ;
- **intérêt socio-économique** du projet : prévision de trafic et report modal.

Le programme de travail du schéma de principe est précisé en annexe 3.

2.4 L'étude d'impact

L'étude d'impact sera réalisée conformément aux dispositions du Code de l'environnement en vigueur au moment de la réalisation des études (notamment les articles L.122-1 à L.122-3 et R.122-1 à R.122-16) et servira de base à l'élaboration du dossier d'enquête publique et au volet impact du schéma de principe.

2.5 L'enquête publique

2.5.1 Le dossier d'enquête publique

L'enquête publique a pour principal objectif de justifier de l'intérêt général du projet et justifier la variante retenue dans le schéma de principe. Elle doit définir la consistance et les impacts détaillés de l'opération de la façon la plus claire et accessible.

Le dossier d'enquête publique vise :

- la déclaration d'utilité publique du prolongement du T1 des Courtilles au carrefour des 4 routes et du carrefour des 4 routes au T2 à Colombes – la Marine ;
- la mise en conformité des documents d'urbanisme des communes concernées.

Le dossier porte sur :

- l'objet et la justification de l'opération : présentation, objectifs, intérêt, enjeux, analyse des dysfonctionnements et définition des besoins, effets positifs et réponses aux dysfonctionnements et besoins ;
- les résultats des études et procédures préalables : historique, bilan de la concertation préalable, comparaison des variantes envisagées, justification de la variante retenue ;
- la présentation du projet soumis à l'enquête : description du projet, caractéristiques techniques, choix du mode retenu.

Le dossier d'enquête publique sera réalisé en fonction du type d'enquête qui sera nécessaire à mettre en place :

- *Si le projet ne nécessite pas d'expropriation, la déclaration de projet sera précédée d'une enquête publique Loi Boucharde au plutôt que d'une enquête publique simple, au regard des impacts du projet sur l'environnement.* Dans ce cadre, les maîtres d'ouvrage sont à l'initiative du lancement de l'enquête publique et délibéreront sur la déclaration de projet justifiant l'intérêt général.
- *Si le projet nécessite une expropriation (Enquête publique préalable à la DUP), il s'agit de bien définir le planning de cette étape avec la saisine du Préfet pour le lancement de l'enquête publique ainsi que le tribunal administratif pour la nomination du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête puis la déclaration d'utilité publique par le Préfet.*

A ce stade du projet, il est encore tôt pour savoir le type d'enquête qui sera menée, néanmoins, le dossier devra comporter :

- La présentation de la procédure administrative : présentation des objectifs de l'opération, l'objet de l'enquête, le cadre législatif de l'enquête publique ;
- Le plan de situation ;
- Une note explicative ;
- Le plan général des travaux ;
- Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importantes ;
- Les mises en compatibilité des documents d'urbanisme ;
- L'étude d'impact ;
- L'appréciation sommaire des dépenses ;
- L'évaluation socio-économique et énergétique.

2.5.2 L'enquête publique

L'objectif de l'enquête publique est d'informer le public sur le projet, ses impacts sur l'environnement et le foncier et de recueillir son avis afin de procéder à la déclaration d'intérêt général du projet.

Les modalités d'organisation de l'enquête publique seront précisées puis soumises aux collectivités locales et aux financeurs avant d'être validées par le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête. Elle comprend au minimum :

- une publicité préalable dans la presse ou par voie d'affichage pour informer le public de l'objet de la concertation et des modalités de son déroulement,
- une ou plusieurs expositions d'information générale sur le projet, présentant des panneaux d'information,
- la présence, sur les lieux d'exposition, de registres à disposition du public ainsi que la mise en place éventuelle d'une adresse e-mail pour que le public puisse y consigner ses observations ou suggestions,
- la mise à disposition éventuelle sur place d'un dépliant d'information sur le projet,
- la tenue éventuelle de réunions publiques dont les modalités et leur tenue effective sera à définir par le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête.

2.6 Le dossier de sécurité

Un dossier de définition de sécurité sera établi conformément au décret n°2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés.

ARTICLE 3 - MAITRISE D'OUVRAGE DES ETUDES

Conformément au décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, le STIF est maître d'ouvrage (MOA) de l'intégralité du programme des études liées au prolongement du tramway T1 des Courtilles au T2 à Colombes.

Toutefois, l'article 15-II du décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 stipule que le STIF peut désigner le ou les maîtres d'ouvrage des projets d'infrastructures nouvelles destinées au transport public de voyageurs.

3.1 Maîtrise d'ouvrage du STIF

Ainsi, le STIF assurera la maîtrise d'ouvrage des études relatives au DOCP, de la concertation, et des études du système de transport relatives au schéma de principe et à l'enquête publique.

3.2 Maîtrise d'ouvrage du département des Hauts-de-Seine (Dép.92)

Le Département des Hauts-de-Seine assurera la maîtrise d'ouvrage des études d'insertion urbaines relatives au schéma de principe et à l'enquête publique et de l'étude d'impact.

3.3 Maître d'ouvrage coordonateur

Pour les études du schéma de principe et de l'enquête publique, le département des Hauts-de-Seine assurera la mission de coordination des maîtres d'ouvrage, comprenant notamment l'assemblage des études des maîtres d'ouvrage pour la formalisation des dossiers de schéma de principe et d'enquête publique, ainsi que le suivi du planning général de l'opération. Il organisera l'enquête publique.

Les modalités d'organisation pour élaborer le dossier de définition de sécurité seront définies conjointement par les maîtres d'ouvrage.

ARTICLE 4 - ESTIMATION DES DEPENSES

Le montant prévisionnel des dépenses correspondant à l'objet de la présente convention est établi à 4 592 000 €HT, décomposé comme suit :

	MOA STIF	MOA Dép.92	Total
Etudes préalables, DOCP et concertation préalable	737 000 €HT	247 000 €HT	984 000 €HT
Schéma de principe et enquête publique phase 1	386 000 €HT	198 000 €HT	584 000 €HT
Schéma de principe et enquête publique phase 2	1 861 000 €HT	1 163 000 €HT	3 024 000 €HT
Total	2 984 000 €HT	1 608 000 €HT	4 592 000 €HT

Au sein de chaque périmètre de maîtrise d'ouvrage, cette répartition indicative pourra évoluer en fonction des dépenses réelles de chaque phase d'étude, dans un principe de fongibilité et dans le respect de l'enveloppe globale des études de 4 592 000 €HT. Ce montant est forfaitaire et non actualisable.

Ces estimations viennent compléter les dépenses déjà réalisées et financées intégralement par le Département de Hauts-de-Seine d'un montant de 342 614,47 € HT en euros courants.

ARTICLE 5 - FINANCEMENT

L'intégralité des études du DOCP, de la concertation préalable, et du schéma de principe, et de l'enquête publique sont financées par le Département des Hauts-de-Seine et la Région Île-de-France.

Elles sont la propriété du STIF et des maîtres d'ouvrage selon leur périmètre.

5.1 Engagement des financeurs

Les financeurs s'engagent à financer les études décrites à l'article 2 à hauteur du montant indiqué à l'article 4, selon le plan de financement précisé ci-après.

5.2 Plan de financement et calendrier prévisionnel des études

Le financement des prestations objets de la présente convention est assuré à 68,75% par le Département des Hauts-de-Seine et à 31,25% par la Région dans la limite d'un plafond de 4 592 000 €HT, soit une participation de 3 157 000 €HT pour le Département des Hauts-de-Seine et de 1 435 000 €HT pour la Région Ile de France, montant forfaitaire et non révisable.

Le plan de financement global de l'opération est le suivant :

€ HT	MOA STIF	MOA Dép.92	Total
Région 31,25%	932 500	502 500	1 435 000
Dép92 68,75%	2 051 500	1 105 500	3 157 000
Total	2 984 000	1 608 000	4 592 000

Le plan de financement détaillé ainsi que les échéanciers de financement et de réalisation des études figurent en annexe 4.

Le calendrier prévisionnel de réalisation des études de DOCP et concertation figure en annexe 5, à titre indicatif.

ARTICLE 6 - MODALITES DE PAIEMENT

6.1 Modalités de demandes de versement

Les maîtres d'ouvrage effectueront leurs demandes de versement auprès des financeurs en fonction de l'avancement des études et des dépenses réalisées sur présentation du titre de recette accompagné :

- d'un état des dépenses constatées attesté par le comptable public ;
- de justificatifs visés par le chef de projet du STIF ou du Département des Hauts-de-Seine ;
- d'un tableau récapitulatif la nature des frais engagés, le niveau d'avancement en % par article de la convention cité dans le budget prévisionnel situé en annexe 4, ainsi que le niveau d'avancement actualisé.

Les demandes de versement sont établies par application de la clé de financement définie à l'article 5-2.

6.2 Modalités de mandatement

Les paiements sont versés par les financeurs au fur et à mesure de l'avancement des études visées à l'article 1, sur présentation par les maîtres d'ouvrage d'un état des dépenses constatées et attesté par le comptable public.

Les dépenses réalisées par les maîtres d'ouvrage pour les études engagées en 2010, avant la signature de la présente convention, sont intégrées dans le coût du projet.

Pour la Région Île-de-France, cet état doit être accompagné de la demande de versement de subvention selon le modèle type de la Région, indiquant notamment les autorisations de programme de rattachement de ces dépenses.

La somme des acomptes ne peut dépasser 80% du montant de la subvention. Le versement du solde intervient après réception de l'ensemble des pièces mentionnées à l'article 7.

Les dates de référence de mandatement sont portées par écrit à la connaissance des maîtres d'ouvrage. Le paiement des co-financeurs est libellé de telle façon qu'il apparaisse explicitement qu'il s'agit d'un versement effectué au titre de la présente convention.

Pour le STIF :

Le versement est effectué auprès de l'Agent Comptable du STIF, sur le compte ouvert à la Recette Générale des Finances de Paris, sous le compte n° 30081 75000 00002005079 21.

Après achèvement du schéma de principe et de la procédure d'enquête publique, le STIF présente l'état récapitulatif précis des dépenses sur la base des dépenses constatées et d'un compte-rendu financier dans un délai maximum de 6 mois.

Sur la base de ces éléments, le STIF procède selon les cas, soit au remboursement du trop perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds et des justificatifs pour règlement du solde.

Pour le Département des Hauts-de-Seine :

Le versement est effectué auprès du Payeur Départemental des Hauts-de-Seine, Banque de France, Nanterre sur le compte n° 30001 00936 D920000000 03.

Après achèvement du schéma de principe et de la procédure d'enquête publique, le Département des Hauts-de-Seine présente l'état récapitulatif précis des dépenses sur la base des dépenses constatées et d'un compte-rendu financier dans un délai maximum de 6 mois.

Sur la base de ces éléments, le Département des Hauts-de-Seine procède selon les cas, soit au remboursement du trop perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds et des justificatifs pour règlement du solde.

ARTICLE 7 - ACHEVEMENT DES ETUDES ET LIVRABLES

Pour le STIF

Après achèvement de l'intégralité des études du DOCP et de la procédure de concertation préalable, le STIF adresse aux financeurs, en version électronique et en version papier :

- Le DOCP définitif ;
- Le bilan de la concertation préalable ;
- Les documents et supports établis pour les phases de consultation du public ;
- L'état récapitulatif des dépenses correspondantes et le compte rendu financier mentionnés à l'article 6-2.

Pour le Département des Hauts de Seine

Après achèvement de l'intégralité des études relatives au schéma de principe et de la procédure d'enquête publique le Département des Hauts de Seine adresse à la Région Ile de France et au STIF, en version électronique et en version papier :

- Le Schéma de principe définitif ;
- Le dossier d'enquête publique et son bilan ;
- Les documents et supports établis pour les phases de consultation du public ;
- L'état récapitulatif des dépenses correspondantes et le compte rendu financier mentionnés à l'article 6-2.

ARTICLE 8 - MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI

8.1 Comptabilité de l'opération

Les maîtres d'ouvrage, STIF et Département des Hauts de Seine, s'engagent à faciliter le contrôle par les financeurs ou par toute personne habilitée à cet effet, de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives. Ils s'engagent également à conserver l'ensemble des pièces relatives à ces prestations pendant une durée minimale de 10 ans.

8.2 Information

Les maîtres d'ouvrage, STIF et Département des Hauts de Seine, s'engagent pendant toute la durée de validité de la convention à présenter aux financeurs un compte-rendu de l'avancement des études objet de la présente convention et à les informer sans délai en cas de difficulté ayant une incidence financière.

8.3 Gestion des écarts

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 4-1, les co-financeurs en sont informés lors de la réunion de suivi des financeurs. Les maîtres d'ouvrage doivent obtenir l'accord préalable des co-financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la présente convention doit formaliser cet accord après acceptation des instances décisionnelles de chacune des parties.

8.4 Pilotage des études

Les financeurs sont tenus étroitement informés de l'avancement des études et prestations menées par le STIF et par le Département des Hauts de Seine.

- Un **Comité des financeurs** est constitué des représentants des financeurs et du STIF. Il se réunit au moins deux fois par an.

Les membres sont informés :

- des orientations des études et la démarche à engager par les maîtres d'ouvrage ;
- des conclusions de la réalisation du programme des études à chaque étape importante ;
- des présentations pour les commissions de suivi ;
- du dossier avant présentation pour approbation d'un document issu de ces études au conseil du STIF.

Tous les rapports des études sont transmis par les maîtres d'ouvrage aux financeurs 15 jours avant la réunion.

- Une **Commission de suivi** des études est mise en place sous la présidence du STIF et comprend notamment les représentants des financeurs, du STIF, du département des Hauts de Seine en qualité de maître d'ouvrage, des Collectivités Territoriales concernées par le projet et, en tant que de besoin, les prestataires des études. Elle se réunit au moins une fois par an et à chaque étape de validation du projet.

La commission de suivi a pour rôle :

- de présenter les résultats des études et de contribuer à la réorientation de leur contenu si nécessaire ;
- de favoriser le bon déroulement du projet, notamment dans son articulation avec les partenaires locaux.

Tous les rapports des études sont transmis par les maîtres d'ouvrage aux financeurs 15 jours avant la réunion.

- Un **Comité technique** est constitué des représentants des financeurs et des maîtres d'ouvrage, des techniciens des Collectivités Territoriales concernées par le projet, du STIF et des prestataires des études. En fonction de l'ordre du jour, d'autres participants peuvent être associés.

Le comité technique est le cadre privilégié permettant :

- d'analyser certains points particuliers ;
- de suivre le déroulement technique des études ;
- de préparer les réunions de la commission de suivi et du comité de pilotage.

Le comité technique se réunit à une fréquence bimestrielle. Il peut être convoqué ponctuellement en cas de nécessité particulière liée au déroulement des études.

Tous les rapports des études sont transmis par les maîtres d'ouvrage aux financeurs 7 jours avant la réunion.

- Un **Comité des maîtres d'ouvrage** est constitué des maîtres d'ouvrage ainsi que des de leurs assistants et prestataires techniques suivant les besoins. Ce comité piloté par le maître d'ouvrage coordonnateur, se réunira mensuellement. Les réunions sont dédiées à la coordination entre les différentes études.

ARTICLE 9 - COMMUNICATION

La diffusion à des personnes ou organismes extérieurs aux équipes de conception et aux services de la Région, du Département des Hauts-de-Seine et du STIF, des documents d'études et d'expertises fera l'objet d'un accord préalable des parties.

Les documents élaborés dans le cadre de cette convention, et notamment ceux liés à la concertation préalable, portent le logo des parties et font l'objet d'une consultation des parties avant diffusion.

Cette consultation des parties se fait dans le cadre d'un comité technique associant les services de la Région, du Département des Hauts-de-Seine et du STIF.

ARTICLE 10- DATE D'EFFET ET VALIDITE DE LA CONVENTION

La convention prend effet à compter de la notification (par LRAR) par le STIF des trois exemplaires originaux signés par l'ensemble des parties.

Elle prend fin avec le versement du solde de la subvention dans le respect des règles de caducité énoncées ci-dessous, soit au plus tard à la clôture de l'opération, laquelle devra intervenir dans les 18 mois de la notification du rapport d'enquête publique par la commission d'enquête. En cas de phasage de l'opération à l'issue de la concertation, la clôture de l'opération se tient au plus tard 18 mois après la notification du rapport de la dernière enquête publique par la commission d'enquête.

En application du règlement budgétaire et financier de la Région Ile-de-France, les maîtres d'ouvrage, STIF et Département des Hauts de Seine, disposent d'un délai de 2 ans, à compter de la notification de la subvention pour présenter un premier appel de fonds. Passé ce délai la subvention est caduque et annulée.

Le bénéficiaire peut obtenir la prorogation de la subvention régionale au-delà de ce délai de deux ans s'il établit que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables. Dans ce cas, la demande par le maître d'ouvrage doit être adressée et acceptée par la Région avant l'expiration du délai des deux ans.

A compter de ce premier appel de fonds, les maîtres d'ouvrage disposent d'un délai de 6 ans pour présenter la demande de versement du solde de la subvention. A défaut, le reliquat de la subvention non versé est caduc et annulé.

L'organisation d'une réunion associant les signataires de la présente convention permettra la clôture de l'opération.

En prévision de cette réunion, les maîtres d'ouvrage devront présenter les éléments suivants :

- production des pièces justifiant de l'achèvement des études ;
- production d'un bilan financier de l'opération attestant des dépenses effectuées.

Ces éléments permettront aux financeurs de clôturer comptablement l'opération et, le cas échéant, de désaffecter les autorisations de programme non consommées.

Toute modification contractuelle de la présente convention fait l'objet d'un avenant.

ARTICLE 11 - RESILIATION DE LA CONVENTION

Les signataires de la convention peuvent prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai qui ne peut être inférieur à un mois, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les autres personnes publiques sont informées

immédiatement de la mise en demeure qui est adressée au STIF, et de la décision de résiliation qui lui fait suite ou qui est prononcée pour motif d'intérêt général.

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération. La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un mois démarrant à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

- si dans ce délai les obligations citées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution,
- si l'inexécution des prestations requises est consécutive à un cas de force majeure.

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la date de prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêté définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement, total ou partiel, de la subvention. La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation du bénéficiaire des subventions.

ARTICLE 12 – REGLEMENT AMIABLE DES DIFFERENTS LITIGES

Les parties s'engagent à rechercher une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention. Elles se réunissent dans un délai maximal d'un mois à compter de la réception d'un courrier adressé par la partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé réception.

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, seront de la compétence du Tribunal Administratif de Paris.

Etablie en trois exemplaires originaux.

SIGNATAIRES

Date d'effet de la convention à compter de la notification par le STIF,

le

..... - -

Le Président du conseil
régional d'Île-de-France
Date et signature

Le Président du conseil
général des Hauts-de-Seine
Date et signature

Jean-Paul HUCHON

Patrick DEVEDJIAN

La directrice générale du Syndicat
des transports d'Ile de France
Date et signature

Sophie MOUGARD

ANNEXE 1

Programme de travail du DOCP

L'élaboration du DOCP est assurée par le STIF et sera réalisée par un bureau d'études spécialisé dans l'ingénierie des transports et des déplacements.

Le Département des Hauts-de-Seine a effectué entre 2005 et 2007 des études portant sur le prolongement du tramway T1 des Courtilles au carrefour des 4 routes. Ces études, ciblées sur une bande de **500m** de large autour de l'avenue de la Redoute, établissent un diagnostic global sur le secteur d'étude et portent également sur :

- L'aménagement urbain et l'insertion du système de transport (insertion de la plate-forme, circulation et carrefours, espaces majeurs, ...),
- Les aspects opérationnels (planning des travaux, estimation des coûts, ...).

Ces études antérieurement conduites par le département seront utilisées par le STIF.

1.1 Recueil des données existantes

Les données nécessaires à la réalisation de l'étude seront transmises par le STIF et complétées par les éléments transmis par les partenaires.

Le recueil de données s'attachera notamment à mettre à jour l'historique des variantes de tracé envisagées pour le T1 dans Colombes et à identifier les projets urbains en interface avec le projet de tramway. Les études de trafic voyageur seront réalisées directement par le STIF.

1.2 Faisabilité et description des principes d'insertion du TCSP

Les propositions d'insertions s'appuieront sur les études déjà conduites par le Conseil général des Hauts-de-Seine, en particulier pour les sections des Courtilles au carrefour des 4 routes et de la Rue Paul Bert au T2, ainsi que du carrefour des 4 routes à l'avenue de l'Europe. Les études d'insertion développeront des propositions pour l'intégration urbaine du tramway sur les différents tracés envisagés. .

1.3 Evaluation des coûts

1.4 Evaluation des impacts

1.5 Planning de réalisation

1.6 Formalisation du DOCP

A partir des différents éléments analysés, le DOCP sera réalisé, structuré de la manière suivante :

- Définition des **enjeux** du projet :
 - contexte : acteurs, porteurs du projet, historique ;
 - objectifs et programme de lancement officiel.
- La définition des **opportunités** du projet à travers l'analyse de l'existant et des perspectives d'aménagement à moyen/long terme :
 - descriptif du périmètre du projet : population, emploi
 - analyse du contexte géographique d'implantation,
 - analyse de l'urbanisation et des projets de développement pouvant avoir un impact sur l'offre de transport
 - analyse de l'offre de transport (réseau routier, transports collectifs, circulations douces) et de la demande de transport (navettes domicile-travail et études) existants et des perspectives de développement
 - présentation des dysfonctionnements et besoins de desserte du secteur
 - analyse de la domanialité autour du tracé et de ses variantes afin de faire une demande d'emplacement réservé ou définir un périmètre d'étude qui sera

soumis aux communes afin de ne pas obérer le développement futur de la ligne de tramway.

- Le DOCP définit les **caractéristiques** et la **faisabilité** du projet :
 - descriptif du projet: choix du mode, variantes de tracé et d'insertion;
 - impacts globaux: qualité de l'air et bruit, urbanisme et cadre de vie, circulation et réseau TC;
 - intérêt socio économique : estimation de trafic, évaluation globale et sommaire des coûts d'investissement et d'exploitation, bilan socio-économique.

La partie concernant la définition des caractéristiques et la faisabilité du projet comprend une analyse comparative multicritère des variantes de tracés.

Le phasage envisagé par la suite fera l'objet d'une analyse particulière, notamment en termes de calendrier. Dans ce cadre, sera notamment examiné le terminus provisoire aux 4 routes.

ANNEXE 2**Programme de travail de la concertation préalable**

L'infrastructure faisant l'objet du DOCP représente un coût estimatif d'investissement actualisé aux conditions économiques de mars 2010 en euros constants de plus de 150 millions d'euros sur un linéaire de l'ordre de 5 à 6 km selon les variantes de tracé. Conformément au cadre législatif, le projet de prolongement du T1 des Courtilles au T2 à Colombes peut faire l'objet d'une saisine facultative de la CNDP et sera soumis aux différents acteurs du territoire dans le cadre d'une concertation préalable.

La concertation préalable sera pilotée par le STIF qui sera assisté par un prestataire spécialisé dans la conduite de la concertation et du débat public.

La prestation devra contenir les éléments suivants :

1.1 Etude de contexte

- Entretiens avec les acteurs locaux

1.2 Schéma de concertation

- Définition des modalités de concertation (type de réunion, nombre)
- Définition des types de documents et modalités de diffusion

1.3 Organisation de la concertation :

- Préparation des documents de communication
- Définition des lieux et dates de la concertation

1.4 Bilan de la concertation

ANNEXE 3

Programme de travail SDP/EUP

Ce programme sera décliné pour chaque phase :

- phase 1 des Courtilles au carrefour des 4 routes,
- phase 2 du carrefour des 4 routes au T2 à Colombes.

La maîtrise d'ouvrage des études nécessaires à la réalisation du schéma de principe et du dossier d'enquête public, ainsi que l'organisation de l'enquête publique, sont assurées par le STIF et le département des Hauts-de-Seine selon la répartition établie à l'article 3 de la présente convention.

1 SCHEMA DE PRINCIPE ET ELABORATION DU DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE

Le schéma de principe est un dossier de prise en considération par le STIF de ses projets d'investissement.

Cette mission se déclinera en cinq tâches principales :

- Réalisation des études préliminaires complémentaires
- Réalisation des études d'insertion
- Réalisation de l'étude d'impact
- Formalisation du schéma de principe
- Formalisation du dossier d'enquête publique

1.1 Etudes préliminaires nécessaires

Lorsque le tracé sera validé à l'issue de la concertation préalable, des études préliminaires complémentaires pourront être nécessaires. L'étendue et le type d'études n'est pas encore clairement défini à ce stade du projet. Il s'agira de garder à l'esprit l'éventualité de réaliser les études préliminaires suivantes:

- Les levés topographiques,
- Les levés d'ouvrage,
- Les levés d'assainissement et de concessionnaires,
- Un diagnostic physique (géologie, hydrogéologie)
- Un diagnostic des plantations et des espaces verts,
- Etude de stationnement ;
- Simulation de trafic statique ;
- Simulation de trafic dynamique.

1.2 Etudes d'insertion

A l'issue des études complémentaires, une analyse approfondie et détaillée du tracé et de ses variantes sera faite.

Les propositions d'insertion intégreront des propositions concernant l'insertion des stations et la gestion des différentes interfaces : avec les correspondances, la circulation routière, les circulations piétonnes et des personnes à mobilité réduite, les réseaux cyclables, la desserte riveraine, la gestion des points particuliers (carrefours, ouvrages d'art).

Le détail attendu de restitution est le suivant :

- Plan de situation (1/25000ème)
- Plan synoptique du projet (1/5000ème)
- Plan général de la solution proposée (1/1000ème)
- Profils en long et en travers (1/200 au 500ème).

En fonction du contexte, des pièces graphiques spécifiques pourront être réalisées pour certaines sections du projet. Il s'agira par exemple de perspectives, de photomontages...

Les propositions d'insertion feront l'objet d'une estimation sommaire des coûts d'investissement.

1.3 Etude d'impact

L'étude d'impact sera réalisée conformément aux lois et décrets en vigueur.

Le dossier d'étude d'impact servira à l'élaboration du dossier d'enquête publique.

Le contenu de l'étude d'impact est donné par l'article 2 du décret n°77-1141 du 12 octobre 1977, modifié par le décret n°93-245 du 25 février 1993 et sa circulaire d'application n°93-73 du 27 septembre 1993.

Elle doit comprendre :

- Une analyse de l'état initial du site et de son environnement, portant notamment sur les richesses naturelles et les espaces naturels agricoles, forestiers, maritimes ou de loisirs, affectés par les aménagements ou ouvrages ;
- Une analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement, et en particulier sur la faune et la flore, les sites et paysages, le sol, l'eau, l'air, le climat, les milieux naturels et les équilibres biologiques, sur la protection des biens et du patrimoine culturel et, le cas échéant, sur la commodité du voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses) ou sur l'hygiène, la santé, la sécurité et la salubrité publique ;
- Les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une description, le projet présenté a été retenu ;
- Les mesures envisagées par le maître de l'ouvrage ou le pétitionnaire pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes ;
- Une analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement mentionnant les difficultés éventuelles de nature technique ou scientifique rencontrées pour établir cette évaluation ;
- Pour les infrastructures de transport, l'étude d'impact comprend en outre une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter.

Afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude, celle-ci fait l'objet d'un résumé non technique.

Lorsque la totalité des travaux prévus au programme est réalisée de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme. Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact porte sur chacune des phases.

1.4 Formalisation du schéma de principe

Le schéma de principe affinera et mettra à jour les éléments du DOCP en fonction des informations transmises par les partenaires, des avis dégagés de la concertation préalable et des données issues des études préliminaires complémentaires.

La rédaction du schéma de principe suivra le plan défini par la décision du STIF n°7452 du 4 avril 2002

1.4.1 Actualisation des données d'entrée

Les données d'entrées fournies par le STIF et ses partenaires seront actualisées. L'essentiel des éléments seront dans le DOCP.

1.4.2 Historique et description du secteur concerné par les études

1.4.3 Description du secteur de projet

En s'appuyant sur les éléments du DOCP et les données actualisées, le contexte de réalisation du projet sera présenté et en particulier :

- Le secteur géographique et l'état actuel par rapport aux préconisations du SDRIIF

- Les perspectives d'urbanisation par rapport au projet de SDRIF en ce qui concerne l'occupation du sol, la population, l'emploi, les grands équipements, les opérations d'urbanisme
- La description du réseau et de l'offre de transport actuelle
- La présentation et l'analyse des déplacements
- La présentation et l'analyse des dysfonctionnements éventuels

1.4.4 Définition des objectifs et du programme

Les dysfonctionnements et besoins du secteur seront analysés plus finement.

Ces éléments permettront d'identifier les différents objectifs spécifiques du projet au niveau technique, économique, de la desserte de la ligne, de la qualité de service, d'aménagement urbain et de politique de la ville.

L'analyse devra intégrer les objectifs et exigences fonctionnelles demandées par le STIF, en respectant notamment les études d'insertion de ce projet en connexion avec les projets urbains.

1.4.5 Description du projet, insertion

Les caractéristiques principales du projet seront décrites en intégrant l'analyse de la mise en compatibilité avec le SDRIF, la prise en compte des objectifs du PDUIF, des orientations de la Charte régionale des infrastructures et autres objectifs assignés au projet.

Les éléments ressortant de la concertation préalable devront être intégrés au dossier.

Les propositions d'insertion du tracé, des pôles et des stations.

Il s'agira de décrire pour le tracé et ses variantes les éléments suivants :

- Fonctionnalité des installations,
- Consistance des dessertes envisagées,
- Dispositions techniques retenues,
- Dimensionnement des installations,
- Modalité d'insertion urbaine et identification des interfaces avec le projet (stationnement, livraison, itinéraires cyclables et piétonniers)

A ce niveau, la justification du mode et du système de transport devra être détaillée avec des précisions sur les modalités d'exploitation et de réorganisation du réseau de transport.

1.4.6 Impacts du projet

L'impact du tracé et de ses variantes sera analysé au regard de la situation initiale.

Chaque variante de tracé sera analysée en mettant en exergue les avantages et inconvénients par rapport au tracé de base. Il s'agira d'analyser les impacts suivants :

- Impacts sur les circulations (routière et vélo),
- Impacts sur la desserte riveraine, stationnement et livraisons,
- Impacts sur la desserte en transports collectifs,
- Impacts sur le foncier,
- Impacts sur l'environnement (bruit, pollution, cadre de vie, environnement paysager et architectural),
- Impacts sur les réseaux de concessionnaires,
- Impacts sur les commerces.

Dans la situation d'impacts négatifs sur l'environnement du projet, les mesures d'accompagnement et les coûts de compensation seront identifiés

1.4.7 Management et calendrier du projet

Les périmètres d'intervention des différentes parties seront identifiés.

Un calendrier détaillé de l'ensemble de l'opération sera réalisé.

1.4.8 Economie du projet

Une estimation des coûts de l'infrastructure, du matériel roulant et de l'exploitation sera réalisée.

Un plan de financement sera proposé intégrant des propositions de montage financier pour les projets urbains spécifiques.

1.4.9 Intérêt socio-économique

Les prévisions de trafic et le bilan socio-économique seront précisés et réalisés en étroite relation avec les services du STIF.

1.5 Formalisation du Dossier d'enquête publique

Le dossier d'enquête publique reprenant sensiblement les mêmes informations que le Schéma de principe, les deux documents seront réalisés conjointement.

A ce niveau du projet, il s'agira également de définir le type d'enquête :

- Enquête Bouchardeau
- Enquête préalable à la DUP

Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique a sa composition fixée par le décret 55-1064 du 09 août 1955, en application de la loi du 29 novembre 1952 sur les travaux mixtes.

Par ailleurs, suite au Grenelle de l'environnement, la circulaire du 3 septembre 2009 relative à la préparation de l'avis de l'autorité environnementale précise également certains éléments.

a) L'évaluation du DEP et recours juridiques

Le DEP fait l'objet d'une instruction par différents services instructeurs de l'Etat. Il peut également faire l'objet de recours, pour des raisons de forme et de fond.

b) Le dossier d'enquête comprend les pièces suivantes

- Pièce A : Notice explicative sommaire
 - synthèse du dossier
 - informations juridiques et administratives encadrant le projet.
- Pièce B : Notice explicative
 - présentation du projet, historique, objectif de desserte, description du secteur concerné, description du projet et des variantes qui ont été envisagées, caractéristiques principales du projet, matériel roulant retenu, bilan de l'opération. Cette pièce comprendra les explications et illustrations nécessaires à la bonne compréhension du projet.
 - Appréciation sommaire des dépenses
- Pièce C : Plan de situation
 - tracé du projet en plan à une échelle adéquate.
- Pièce D : Plan général des travaux
 - tracé du projet avec repérage du type de construction, des emprises de chantier, des principales phases de travaux, sur un plan à une échelle adéquate.
 - caractéristiques techniques des infrastructures courantes, en stations, ouvrages d'art, plan, profil en long et coupes.
- Pièce E : Etude d'impact
- Pièce F : Evaluation du projet
 - présentation des coûts d'investissement, de la programmation et du financement du projet, bilan financier et bilan socio-économique.
- Pièce G : Mise en compatibilité des POS/PLU.
 - mise en forme des textes, tableaux et plans nécessaires en relation avec les communes, présentation de l'état existant et de l'état modifié.

2 ENQUETE PUBLIQUE

Dans le respect du cadre légal de l'enquête publique, la prestation comprendra :

2.1 Définition du plan de l'enquête publique à faire valider par le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête

- Définition des modalités de concertation (type de réunion, nombre)
- Définition des types de documents et modalités de diffusion

2.2 Organisation de la concertation :

- Préparation des documents de communication (plaquettes, panneaux, registres....)
- Définition des lieux et dates de la concertation

2.3 Bilan de la concertation

A l'issue des conclusions de l'enquête publique, il pourra être procédé à la déclaration de projet par une délibération du STIF et du département des Hauts-de-Seine ou à la déclaration d'utilité publique par le Préfet.

Le conseil du STIF délibérera sur la désignation du ou des maîtres d'ouvrages pour les phases ultérieures.

ANNEXE 4**PLAN DE FINANCEMENT**

€ HT courants	MOA STIF	MOA CG92	Total
Région Ile-de-France (31,25%)	932 500	502 500	1 435 000
Département des Hauts-de-Seine (68,75%)	2 051 500	1 105 500	3 157 000
Total	2 984 000	1 608 000	4 592 000

ECHEANCIER PREVISIONNEL DE FINANCEMENT ET DE REALISATION**Sous maîtrise d'ouvrage du STIF :**

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP

Planning (€ courants)	2010	2011	2012	2013	TOTAL
Région Ile-de-France	0	932 500,00		0	932 500,00
Conseil général des Hauts-de-Seine	0	1 312 437,50	739 062,50	0	2 051 500,00
Total	0,00	1 909 000,00	1 075 000,00	0,00	2 984 000,00
%	0%	64%	36%	0%	100%

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES EN CP

Planning (€ courants)	2010	2011	2012	2013	TOTAL
Région Ile-de-France	0	160 937,50	435 625,00	335 937,50	932 500,00
Conseil général des Hauts-de-Seine	0	354 062,50	958 375,00	739 062,50	2 051 500,00
Total	0,00	515 000,00	1 394 000,00	1 075 000,00	2 984 000,00
%	0%	17%	47%	36%	100%

Sous maîtrise d'ouvrage du département des Hauts-de-Seine :

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP

Planning (€ courants)	2010	2011	2012	2013	TOTAL
Région Ile-de-France		502 500,00		0	502 500,00
Conseil général des Hauts-de-Seine	137 500,00	516 312,50	451 687,50	0	1 105 500,00
Total	200 000,00	751 000,00	657 000,00	0,00	1 608 000,00
%	12%	47%	41%	0%	100%

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES EN CP

Planning (€ courants)	2010	2011	2012	2013	TOTAL
Région Ile-de-France	0	77 187,50	220 000,00	205 312,50	502 500,00
Conseil général des Hauts-de-Seine	0	169 812,50	484 000,00	451 687,50	1 105 500,00
Total	0,00	247 000,00	704 000,00	657 000,00	1 608 000,00
%	0%	15%	44%	41%	100%

ANNEXE 5

Calendrier prévisionnel des études de DOCP et de la concertation préalable (à titre indicatif) :

	2010				2011												2012					
	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	
Phase du projet	Elaboration de la convention																					
	Elaboration études nécessaires pour le DOCP																					
	Rédaction du DOCP																					
	Validation du DOCP																					
	Préparation des modalités de la concertation																					
	Approbation DOCP + modalités de la concertation													▲								
	Concertation sans garant																					
	Bilan de la concertation																					
	Conseil du STIF																				▲	



Délibération n° 2010/0717

Séance du 8 décembre 2010

**TRAMWAY T2 A LA PORTE DE VERSAILLES
AVANT-PROJET MODIFICATIF
ET AVENANT N°2 A LA CONVENTION DE FINANCEMENT
CREATION D'UN ACCES SUPPLEMENTAIRE A LA STATION BALARD ET
MISE EN ACCESSIBILITE DE LA STATION**

Le Conseil du Syndicat des transports d'Ile de France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- 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 contrat de Plan Etat-Région 2000-2006, signé le 18 mai 2000, et le contrat de projets Etat-Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
- VU** la décision n°8413 du conseil d'administration du 17 juin 2005 approuvant l'avant-projet de l'opération « A3k - Prolongement de T2 à la Porte de Versailles » ;
- VU** la convention de financement entre l'État, la Région Ile de France, la Ville de Paris, la Communauté d'agglomérations Arc de Seine, le Conseil Général des Hauts de Seine, Réseau Ferré de France et la RATP relative à la première tranche fonctionnelle (TF1-A) de l'opération « A3k-TVS-Antenne jusqu'à Porte de Versailles », signée le 02 juin 2006 ;
- VU** la convention de financement entre l'État, la Région Ile de France, la Ville de Paris, la Communauté d'agglomérations Arc de Seine, le Conseil Général des Hauts de Seine, Réseau Ferré de France et la RATP relative à la seconde tranche fonctionnelle (TF1-B) de l'opération « A3k-TVS-Antenne jusqu'à Porte de Versailles », signée le 31 octobre 2006 ;
- VU** la délibération n°2008-0935 du Conseil du STIF du 10 décembre 2008, approuvant l'avant-projet complémentaire relatif à la création d'une station supplémentaire sur le prolongement du T2 jusqu'à Porte de Versailles ;
- VU** l'avenant n°1 à la convention de financement du 31 octobre 2006 (tranche fonctionnelle 1-B) entre l'État, la Région Ile de France, la Ville de Paris, la Communauté d'agglomérations Arc de Seine, le Conseil Général des Hauts de Seine, Réseau Ferré de France et la RATP, signé le 04 novembre 2009 ;
- VU** le rapport n° 2010/0717 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 1er décembre 2010 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : l'avant-projet modificatif, relatif à la création d'un accès supplémentaire à la station Balard et à la mise en accessibilité de ladite station et annexé à la présente délibération, est approuvé pour un coût objectif de 15,453 M€ aux conditions économiques de janvier 2004.

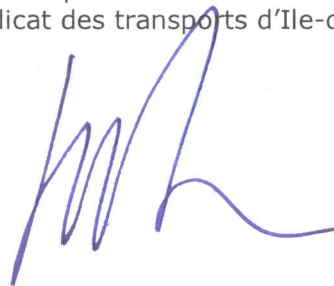
ARTICLE 2 : l'avenant n°2, annexé à la présente délibération, aux conventions de financements du 02 juin 2006, du 31 octobre 2006 et de l'avenant n°1 du 04 novembre 2009 est approuvé.

ARTICLE 3 : la directrice générale est habilitée à signer ledit avenant et à prendre toutes les mesures nécessaires pour son exécution.

ARTICLE 4 : la directrice générale est autorisée à signer tout acte nécessaire à la concrétisation du projet.

ARTICLE 5 : 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

2010

Prolongement de à Paris d'Issy-Val-de-Seine à Porte de Versailles

Création d'un accès supplémentaire à la station Balard et mise en accessibilité de la station

Avenant n°2 à la Convention de financement



AVENANT N°2

A LA CONVENTION DE FINANCEMENT DU 2 JUIN 2006

**ET A LA CONVENTION DE FINANCEMENT DU 31 OCTOBRE 2006
MODIFIEE PAR AVENANT N°1 DU 4 NOVEMBRE 2009**

**REGISSANT LES RAPPORTS ENTRE LES FINANCEURS,
LE MAITRE D'OUVRAGE ET LE STIF**

**RELATIVE A LA REALISATION DE L'OPERATION
A3K – TVS – PROLONGEMENT DU TRAMWAY T-2 A PARIS
ANTENNE JUSQU’A PORTE DE VERSAILLES (PHASE 1)**

**_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_

En premier lieu,

L’Etat, représenté par le Préfet de la Région d’Ile de France, Préfet de Paris,

La Région d’Ile-de-France, représentée par le Président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération du.....,

Le Conseil Général des Hauts-de-Seine, représenté par le Président du Conseil Général, dûment mandaté par délibération..... de la Commission Permanente du Conseil Général en date du.....,

La Ville de Paris, représentée par le Maire de Paris dûment mandaté par délibération n° du Conseil de Paris en date du,

Et **la Communauté d’Agglomération Grand Paris Seine Ouest**, représentée par le Président de la Communauté d’Agglomération, dûment mandaté par délibération du Conseil Communautaire n°..... en date du,

Ci-après désignés par les financeurs.

En deuxième lieu,

La Ville de Paris, représentée par le Maire de Paris, dûment mandaté par délibération n° du Conseil de Paris siégeant en formation de Conseil Municipal en date du,

R.F.F., Réseau Ferré de France, Établissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-412 280 737 N° APE 632 A, dont le siège est à Paris 13^{ème}, 92 avenue de France, représenté par son Président,

La R.A.T.P., Régie Autonome des Transports Parisiens, Établissement Public à caractère industriel et commercial (EPIC) inscrit au registre de commerce de Paris sous le numéro RCS B775663438, dont le siège est à Paris 12^{ème}, 54 quai de la Râpée, représentée par son Président Directeur Général,

Ci-après désignés par les maîtres d'ouvrage.

En troisième lieu,

le Syndicat des transports d’Ile-de-France, dont le siège social est 11, avenue de Villars - 75007 PARIS, représenté par sa Directrice Générale, en vertu de la délibération du Conseil du,

ci après dénommé « le STIF ».

Visas,

VU le Contrat de Plan Etat - Région d'Ile de France 2000 - 2006 signé le 18 mai 2000,

VU l'avant-projet de l'opération « A3k - *Prolongement de T2 à la Porte de Versailles* » approuvé par le Conseil d'Administration du STIF le 17 juin 2005.

VU la convention de financement entre l'État, la Région Ile de France, la Ville de Paris, la Communauté d'agglomérations Arc de Seine, le Conseil Général des Hauts de Seine, Réseau Ferré de France et la RATP relative à la première tranche fonctionnelle (TF1-A) de l'opération « A3k-TV5-Antenne jusqu'à Porte de Versailles », signée le 02 juin 2006.

VU la convention de financement entre l'État, la Région Ile de France, la Ville de Paris, la Communauté d'agglomérations Arc de Seine, le Conseil Général des Hauts de Seine, Réseau Ferré de France et la RATP relative à la seconde tranche fonctionnelle (TF1-B) de l'opération « A3k-TV5-Antenne jusqu'à Porte de Versailles », signée le 31 octobre 2006.

VU l'avant-projet complémentaire relatif à la création d'une station supplémentaire sur le prolongement du T2 jusqu'à Porte de Versailles approuvé par le Conseil du STIF du 10 décembre 2008,

VU l'avenant n°1 à la convention de financement du 31 octobre 2006 (tranche fonctionnelle 1-B) entre l'État, la Région Ile de France, la Ville de Paris, la Communauté d'agglomérations Arc de Seine, le Conseil Général des Hauts de Seine, Réseau Ferré de France et la RATP, signé le 04 novembre 2009,

VU l'avant-projet modificatif relatif à la création d'un accès supplémentaire à la station Balard et la mise en accessibilité de la station, dans le cadre du prolongement du T2 jusqu'à Porte de Versailles approuvé par le Conseil du STIF du

VU l'arrêté DAJAL n°2009-195 du 22 décembre 2009 portant création de la Communauté d'Agglomération « Grand Paris Seine Ouest » issue de la fusion des communautés d'agglomération Arc de Seine et Val de Seine,

*
* *

Il est précisé et convenu ce qui suit :

Sommaire

PREAMBULE	.....	5
ARTICLE 1. OBJET DE L’AVENANT N°2	.....	8
ARTICLE 2. DELAI ET CALENDRIER DE REALISATION	.....	8
ARTICLE 3. ESTIMATION DES DEPENSES DE L’OPERATION COUTS D’OBJECTIF	.....	8
ARTICLE 4. DECOMPOSITION EN TRANCHES FONCTIONNELLES	.....	9
ARTICLE 5. ENGAGEMENT DES FINANCEURS	.....	9
ARTICLE 6. PLAN DE FINANCEMENT	.....	9
ARTICLE 7. AUTORISATIONS DE PROGRAMME	.....	10
ARTICLE 8. AJUSTEMENT DES ECHEANCIERS	.....	11
ARTICLE 9. ECHEANCIERS PREVISIONNELS DES PAIEMENTS	.....	11
ARTICLE 10. MAINTIEN DES AUTRES DISPOSITIONS DE LA CONVENTION	.....	11
ARTICLE 11. DATE D’EFFET	.....	11
SIGNATAIRES	.....	12

PREAMBULE

L’avant-projet du prolongement du tramway T-2 à Paris (d’Issy - Val de Seine jusqu’à la Porte de Versailles) a été approuvé par le STIF le 17 juin 2005. Parmi les objectifs de cette opération figure l’amélioration de la correspondance entre la station Balard de la ligne 8 du métro située avenue de la Porte de Sèvres et la station Suzanne Lenglen de la ligne de tramway T-2 à Paris. Cette amélioration passe par des aménagements de la station Balard.

a) Le financement du projet

La matrice de financement de la convention de financement (tranche TF 1-A du 02 juin 2006) était la suivante :

M€ CE 01/04		CA GPSO	VdP	CG92	Etat	RIF	RATP (prêts RIF)
RATP	3,701	1,338			0,597 25,26%	1,144 48,41%	0,622 26,32%
VDP	1,934		0,757		0,404 ⁽¹⁾ 34,32%	0,773 65,68%	
RFF	11,019			3,471	2,589 34,30%	4,959 65,70%	
TOTAL	16,654						

(1) Ce montant n’est pas contractuel : la subvention de l’État étant ferme et non actualisable, le montant contractuel de la subvention de l’État pour la Ville de Paris est la somme des dépenses prévisionnelles annuelles en euros courants indiquée au tableau en annexe de la convention susvisée.

La matrice de financement de la convention de financement (tranche TF 1-B et avenant n°1 à la tranche TF 1-B, relatif à la station supplémentaire dite DGAC du 04 novembre 2009) était la suivante :

M€ CE 01/04		CA GPSO	VdP	CG92	Etat	RIF	RATP (prêts RIF)
RATP	45,96	0,32	0,125	0,233	11,514 25,43%	21,921 48,41%	11,847 26,16%
VDP	10,111		3,342		2,322 ⁽¹⁾ 34,30%	4,447 65,70%	
RFF	19,78			15,619	1,427 34,29%	2,734 65,71%	
TOTAL	75,851						

(1) Ce montant n’est pas contractuel : la subvention de l’État étant ferme et non actualisable, le montant contractuel de la subvention de l’État pour la Ville de Paris est la somme des dépenses prévisionnelles annuelles en euros courants indiquée au tableau en annexe de la convention susvisée.

Soit, la matrice globale (tranches TF1-A, TF1-B et avenant n°1 à la tranche TF1-B) résultante suivante :

M€ CE 01/04		CA GPSO	VdP	CG92	Etat	RIF	RATP (prêts RIF)
RATP	49,661	1,658	0,125	0,233	12,111 25,42%	23,065 48,41%	12,469 26,17%
VDP	12,045		4,099		2,726 ⁽¹⁾ 34,31%	5,22 65,69%	
RFF	30,799			19,09	4,016 34,30%	7,693 65,70%	
TOTAL	92,505						

(1) Ce montant n’est pas contractuel : la subvention de l’État étant ferme et non actualisable, le montant contractuel de la subvention de l’État pour la Ville de Paris est la somme des dépenses prévisionnelles annuelles en euros courants indiquée au tableau en annexe de la convention susvisée.

b) L’avancement du projet en décembre 2010 : T-2 en service à Porte de Versailles et Avant-Projet modificatif pour les aménagements de la station Balard

Le prolongement de la ligne de tramway T-2 à Paris (Porte de Versailles) a été mis en service le 21 novembre 2009. En date de décembre 2010, les aménagements de la station Balard compris dans l’Avant-projet et la convention de financement initiaux n’ont pas été réalisés.

En effet, à la suite de l’approbation dudit Avant-projet le 17 juin 2005, les contraintes à intégrer dans les études détaillées ont conduit à la décision de différer les travaux de l’accès supplémentaire et de la mise en accessibilité à la station Balard après la mise en service du prolongement de la ligne de tramway T-2 à Paris (Porte de Versailles).

De plus, la poursuite de la concertation avec les opérations connexes (ministère de la Défense) ont débouché sur une solution alternative comprenant deux éléments :

- au Sud de la station de métro Balard : un accès supplémentaire et l’implantation de locaux d’exploitation en tréfonds de la parcelle ouest du ministère de la Défense ;
- au Nord de la station de métro Balard : l’implantation de la mise en accessibilité de la station Balard (ligne 8 du métro) au niveau des accès existants.

Ce programme est présenté dans l’Avant-projet modificatif visé précédemment. Le coût objectif du programme est fixé à 15,453M€₂₀₀₄, auxquels s’ajoute 0,95M€₂₀₀₄ financés intégralement par la RATP.

c) Le suivi financier en décembre 2010 : un projet en économie

Premièrement, selon la convention de financement du prolongement de T-2 à Paris (Porte de Versailles) et l’avenant n°1, le coût objectif s’élève à 92,505 M€₂₀₀₄. Ce coût objectif se décompose en :

- 65,437M€₂₀₀₄ pour ce qui relève de la ligne tramway,
- 27,158M€₂₀₀₄ correspondant au second accès et à la mise en accessibilité de la station Balard ainsi qu’aux économies constatées sur le projet dans sa globalité.

Ce dernier montant (28,068M€₂₀₀₄) est à comparer avec la nouvelle estimation de 15,453M€₂₀₀₄ provenant de l’Avant-projet modificatif visé ci-dessus.

Deuxièmement, l’Etat à terminaison (EàT) constaté fait apparaître une économie sur l’ensemble du projet. En effet, le coût total du projet constaté s’élève à 80,800 M€₂₀₀₄ alors que le coût objectif de la convention de financement et de ses avenants s’élevait à 92,505 M€₂₀₀₄, soit 11,705M€₂₀₀₄.

Troisièmement, l’Etat à terminaison (EàT) constaté couvre le coût objectif de la réalisation de l’accès supplémentaire au sud de la station Balard et à la mise en accessibilité des accès nord.

Pour mémoire, l’Etat à terminaison (EàT) tient compte des décomptes finaux pour les travaux achevés à la date du présent avenant, et au coût objectif ou aux prévisions de dépenses pour la réalisation de l’accès supplémentaire sud et de la mise en accessibilité des accès nord de la station Balard.

Quatrièmement, le maître d’ouvrage RFF dispose d’un trop versé du CG92 de 1,737M€ courants et de la Région Ile-de-France de 0,738M€ courants.

d) Le financement des aménagements à Balard par redéploiement des économies

Les modalités de financements qui font l’objet du présent avenant et qui portent sur le programme de l’AvP-modificatif visé ci-dessus se font par redéploiement des économies réalisées sur le prolongement de la ligne de tramway T-2 à Paris (Portes de Versailles). Ces redéploiements sont présentés en annexe n°1 tout comme les flux financiers correspondants.

Le plan de financement d’ensemble de l’opération est ainsi modifié et devient le suivant :

		M€ CE 01/04
Subvention de la Région Ile-de-France :	40,01%	32,330
Subvention de l’Etat :	20,98%	16,953
Prêt de la Région à la RATP :	13,37%	10,807
Participation du Conseil général des Hauts-de-Seine :	18,81%	15,196
Participation de la ville de Paris :	4,77%	3,856
Participation de la Communauté d’agglomération Grand Paris Seine Ouest :	2,05%	1,658
TOTAL	100,00%	80,800

La matrice des financements de l’ensemble de l’opération est modifiée et devient la suivante :

M€ CE 01/04		CA GPSO	VdP	CG92	Etat	RIF	RATP (prêts RIF)
RATP	45,933	1,658	0,125	2,815(*)	10,519 25,45%	20,009 48,41%	10,807 26,14%
VDP	11,677		3,731		2,726 34,31%	5,220 65,69%	
RFF	23,190			12,381	3,708 34,31%	7,101 65,69%	
TOTAL	80,800						

Le CG92 a versé une subvention non consommée d’un montant de 1,737 M€ courants à RFF (*). Dans le cadre de cet avenant RFF s’engage à reverser ce montant à la RATP avec l’approbation du présent avenant par le CG92.

e) Les régularisations de fin d’opération

Le présent avenant n°2 constitue une étape supplémentaire dans le projet, mais n’en constitue nullement le solde pour tout compte.

Aussi, conformément à l’article 15 de la Convention de financement du 02 juin 2006, un rendez-vous lorsque l’accès supplémentaire au sud de la station Balard et la mise en accessibilité des accès nord seront mis en service, permettra de disposer des données définitives et de clôturer le prolongement du T-2 à Paris (Porte de Versailles) dans son intégralité.

Il sera également examiné la possibilité de re-ventiler les financements et de régulariser tout trop perçu qui n’ont pas fait l’objet d’une présente régularisation.

ARTICLE 1. OBJET DE L’AVENANT N°2

Le présent avenant n°2 a pour objet de définir les engagements réciproques des parties concernant le financement de l’opération « A3k – TVS – Antenne jusqu’à la porte de Versailles », et notamment l’accès supplémentaire sud et la mise en accessibilité des accès nord à la station Balard de la ligne 8 du métro.

Le présent avenant fixe notamment un coût d’objectif sur lequel chacun des maîtres d’ouvrage s’engage, dans la limite des éléments constitutifs de l’opération le concernant tel que défini dans l’avant-projet, l’avant-projet complémentaire et l’avant-projet modificatif visés ci-dessus.

ARTICLE 2. DELAI ET CALENDRIER DE REALISATION

L’article « 4. Délai et calendrier de réalisation » des conventions de financement visées précédemment est complété comme suit :

« [...]

Le calendrier de réalisation de l’accès supplémentaire sud et de la mise en accessibilité des accès nord de la station Balard est fixé à 43 mois à compter de la signature de l’avenant n°2 indiquée par hypothèse à mai 2011.

[...] »

ARTICLE 3. ESTIMATION DES DEPENSES DE L’OPERATION COUTS D’OBJECTIF

L’article « 5.1. Estimation des dépenses » des conventions de financement visées précédemment est modifié comme suit :

« [...]

*Elles s’élèvent à **80,800 M€ (CE 01/2004)**.*

[...] »

L’article « 5.3. Coût d’objectif de la Ville de Paris (Phase1) » des conventions de financement visées précédemment est modifié comme suit :

«

*Le coût prévisionnel de l’opération placée sous la maîtrise d’ouvrage de la ville de Paris est fixé à **11,677 M€ (CE 01/2004)** répartis comme suit :*

- *11,548 M€ (CE 01/2004) pour le coût des travaux (provision pour aléas et imprévus, frais de maîtrise d’œuvre et de maîtrise d’ouvrage inclus),*
- *0,129 M€ (CE 01/2004) pour les dépenses communes aux trois maîtres d’ouvrage, affectées au périmètre sous maîtrise d’ouvrage de la ville de Paris.*

*Le coût d’objectif de la ville de Paris est fixé à **11,548 M€ (CE 01/2004)** hors dépenses communes.*

Ce coût d’objectif se décompose comme suit :

<i>Travaux d’aménagement de voirie</i>	<i>10,321 M€</i>
<i>Provision pour aléas et imprévus</i>	<i>0,000 M€</i>
<i>Frais de maîtrise d’œuvre</i>	<i>0,789 M€</i>
<i>Frais de maîtrise d’ouvrage</i>	<i>0,438 M€</i>
»	

L’article « 5.4. Coût d’objectif de RFF (Phase1) » des conventions de financement visées précédemment est modifié comme suit :

«

*Le coût prévisionnel de l’opération placée sous la maîtrise d’ouvrage de RFF est fixé à **23,190 M€ (CE 01/2004)** répartis comme suit :*

- *23,190 M€ (CE 01/2004) pour le coût des travaux relevant de sa maîtrise d’ouvrage propre et décomposé de la façon suivante :*
 - o *22,203 M€ (CE 01/2004) pour le coût des travaux proprement dits (provision pour aléas et imprévus, frais de maîtrise d’œuvre et de maîtrise d’ouvrage inclus),*
 - o *0,987 M€ (CE 01/2004) pour le versement libératoire correspondant aux coûts d’entretien capitalisés de l’ouvrage d’art réalisé par RFF.*
- *0,000 M€ (CE 01/2004) pour les dépenses communes aux trois maîtres d’ouvrage, affectées au périmètre sous maîtrise d’ouvrage de RFF.*

Le coût d’objectif de RFF est fixé à **22,203 M€** (CE 01/2004).

Ce coût d’objectif se décompose comme suit :

Acquisitions foncières	3,110 M€
Travaux d’ouvrage d’art et de constitution de plate-forme	16,103 M€
Provision pour aléas et imprévus	0,000 M€
Frais de maîtrise d’œuvre	2,416 M€
Frais de maîtrise d’ouvrage	0,574 M€

»

L’article « 5.5. Coût d’objectif de la RATP (Phase1) » des conventions de financement visées précédemment est modifié comme suit :

«

Le coût prévisionnel de l’opération placée sous la maîtrise d’ouvrage de RATP est fixé à **45,933 M€** (CE 01/2004) répartis comme suit :

- 44,803 M€ (CE 01/2004) pour le coût des travaux (provision pour aléas et imprévus, frais de maîtrise d’œuvre et de maîtrise d’ouvrage inclus),
- 1,130 M€ (CE 01/2004) pour les dépenses communes aux trois maîtres d’ouvrage, affectées au périmètre sous maîtrise d’ouvrage de la RATP.

Le coût d’objectif de la RATP est fixé à **44,803 M€** (CE 01/2004).

Ce coût d’objectif se décompose comme suit :

Travaux du système de transport, ouvrage Bara et mesures conservatoires	23,677 M€
Provision pour aléas et imprévus	0,000 M€
Frais de maîtrise d’œuvre	3,917 M€
Frais de maîtrise d’ouvrage et de coordination	1,636 M€
Acquisitions foncières	0,120 M€

Travaux accès sud et mise en accessibilité accès nord Balard	10,358 M€
Provision pour aléas et imprévus	1,451 M€
Frais de maîtrise d’œuvre	2,166 M€
Frais de maîtrise d’ouvrage et de coordination	0,870 M€
Acquisitions foncières	0,608 M€

»

ARTICLE 4. DECOMPOSITION EN TRANCHES FONCTIONNELLES

L’article 6 des conventions de financement visées précédemment est supprimé.

ARTICLE 5. ENGAGEMENT DES FINANCEURS

L’article « 7.1. Engagement des financeurs » des conventions de financement visées précédemment est modifié comme suit :

«

La présente convention vaut engagement financier des financeurs pour un coût total de **80,800 M€** (CE 01/2004).

»

ARTICLE 6. PLAN DE FINANCEMENT

L’article « 7.2. plan de financement » des conventions de financement visées précédemment est modifié comme suit :

M€ CE 01/04		CA GPSO	VdP	CG92	Etat	RIF	RATP (prêts RIF)
RATP	45,933	1,658	0,125	2,815 ⁽²⁾	10,519 25,45%	20,009 48,41%	10,807 26,14%
VDP	11,677		3,731		2,726 ⁽¹⁾ 34,31%	5,220 65,69%	
RFF	23,190⁽³⁾			12,381 ⁽²⁾	3,708 34,31%	7,101 65,69%	
TOTAL	80,800	1,658	3,856	15,196	16,953	32,330	10,807

(1) Ce montant n'est pas contractuel : la subvention de l'État étant ferme et non actualisable, le montant contractuel de la subvention de l'État pour la Ville de Paris est la somme des dépenses prévisionnelles annuelles en euros courants indiquée au tableau en annexe de la convention susvisée.

(2) Ce montant n'est pas contractuel : la subvention du CG92 étant ferme et non actualisable, le montant contractuel de la subvention du CG92 pour la RATP est la somme des dépenses prévisionnelles annuelles en euros courants indiquée au tableau en annexe de la convention susvisée.

(3) Dont 0,987 M€ de versement libératoire CE 01/2004

La matrice en Euros courants est modifiée comme suit :

M€ courants		CA GPSO	VdP	CG92	Etat	RIF	RATP (prêts RIF)
RATP	59,742	1,883	0,150	3,677	13,751	26,155	14,126
VDP	14,555		5,758		3,017	5,780	
RFF	26,714^(*)			14,263	4,271	8,180	
TOTAL	101,011	1,883	5,908	17,940	21,039	40,115	14,126

(*) Dont 1,137 M€ courants HT de versement libératoire

ARTICLE 7. AUTORISATIONS DE PROGRAMME

Est inséré l'article suivant :

« 7.3.4 – Autorisations de programme complémentaires

Les autorisations de programme complémentaires nécessaires pour la réalisation de la phase 1 de l'opération et à affecter au périmètre RATP sont apportées par le CG 92 selon les principes suivants du redéploiement :

- une AP de 1,638M€ (courants) est versée (soit la différence avec le basculement du trop-perçu). Aussi, le CG 92 n'a pas affecter une AP de 4M€.
- un complément de financements assuré par le redéploiement du trop-perçu affecté à RFF vers la RATP (1,737 M€ courants) selon les modalités détaillées ci-après.

La RATP procédera dès signature du présent avenant à un appel de fonds de 1,737 M€ courants auprès de RFF à l'adresse de facturation suivante :

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
RFF	Pôle Finances et Achats 92 avenue de France 75648 Paris cedex 13	Service Finances et Gestion des flux – Unité Back office Exploitation	*

».

ARTICLE 8. AJUSTEMENT DES ECHEANCIERS

L’article « 8.3 ajustement des échéanciers » des conventions de financement visées précédemment est complété comme suit :

« [...] »

Les échéanciers, joints en annexe, relatifs à l’accès sud et à la mise en accessibilité des accès nord, ont été élaborés sur la base d’un taux d’actualisation par rapport aux conditions économiques de l’avant-projet (CE janvier 2004)

- déduit de l’évolution de l’index TP01 de janvier à janvier pour les années 2004 à 2010
- puis en considérant une évolution de 3 % par an de cet index (taux conventionnel) pour les années suivantes. »

ARTICLE 9. ECHEANCIERS PREVISIONNELS DES PAIEMENTS

Est insérée l’annexe suivante :

« Annexe 2 du présent avenant [ou Annexe 5 de la Convention de financement et avenant n°1] échéanciers prévisionnels des paiements complémentaires relatifs à la réalisation de l’accès sud et la mise en accessibilité des accès nord de la station Balard :

Dépenses Balard	Antérieurs	2010	2011	2012	2013	2014	2015	TOTAL
M€								
CE01/2004	0,72	0,41	1,07	4,86	4,18	2,04	2,18	15,46
M€ courants	0,89	0,53	1,42	6,65	5,88	2,96	3,26	21,58
Etat		0,36	-0,08	1,28	1,50	0,75	0,83	4,63
Région		0,69	-0,15	2,43	2,85	1,43	1,58	8,81
Prêts de la Région à la RATP		0,37	-0,08	1,31	1,54	0,77	0,85	4,76
Ville de Paris								
CG92			*1,737	**1,638				3,38
C.A.G.P.S.O								

* transfert du trop-perçu de RFF à la RATP

** Affectation d’AP du CG92

»

ARTICLE 10. MAINTIEN DES AUTRES DISPOSITIONS DE LA CONVENTION

Toutes les clauses des conventions de financement visées précédemment, non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, restent applicables de plein droit à l’ensemble de la phase 1 de l’opération.

ARTICLE 11. DATE D'EFFET

Les dispositions introduites par le présent avenant n°2 prennent effet à compter de la notification de cet avenant à l’ensemble des parties.

SIGNATAIRES

Fait en HUIT exemplaires originaux.

Date d’effet de la convention à compter de la dernière signature le - -

<p>Le Préfet de la Région Île-de-France, Préfet de Paris</p> <p>Daniel CANEPA</p>	<p>Le Président du Conseil Régional d’Île-de-France</p> <p>Jean-Paul HUCHON</p>
<p>Le Président de la Communauté d’Agglomération Grand Paris Seine Ouest</p> <p>Pierre-Christophe BAGUET</p>	<p>Le Président du Conseil Général des Hauts-de-Seine</p> <p>Patrick DEVEDJIAN</p>
<p>Le Maire de Paris</p> <p>Bertrand DELANOE</p>	<p>Le Président de Réseau Ferré de France</p> <p>Hubert DU MESNIL</p>
<p>Le Président Directeur Général de la RATP</p> <p>Pierre MONGIN</p>	<p>La Directrice Générale du STIF</p> <p>Sophie MOUGARD</p>

ANNEXE 1 (NON CONTRACTUELLE)

PRESENTATION DES PRINCIPES DE REDEPLOIEMENT DES FINANCEMENTS ENTRE LES PERIMETRES DES MAITRES D’OUVRAGES (RATP, VILLE DE PARIS ET RFF)

Cette annexe, réalisée à partir du compte rendu du Comité de suivi de la Convention de financement (CSCF) du prolongement du T-2 à Paris (Porte de Versailles) du 19 octobre 2010, présente la manière dont le plan de financement a été élaboré pour le présent avenant.

Les modalités de financements qui font l’objet du présent avenant et qui portent sur le programme de l’AvP-modificatif visé ci-dessus se font par redéploiement des économies réalisées sur le prolongement de la ligne de tramway T-2 à Paris (Portes de Versailles).

Ces redéploiements ont été effectués à partir du plan de financement du projet (exprimé en euros 2004 et présenté au point a)). Ils ont pris en compte la comparaison entre le plan de financement en euros courants de la convention et l’état des dépenses réalisées et actualisées en euros courants. Enfin, le nouveau plan de financement a été converti en euros 2004.

a) Premier tableau – Plan de financement initial en euros constants

Le **premier tableau** présente le plan de financement en euros constants (CE 01/2004) tels que définis dans le cadre de la convention de financement regroupant les deux tranches fonctionnelles (TF1-A et TF1-B) ainsi que de l’avenant n°1 à la tranche fonctionnelle TF1-B.

Ce tableau présente un coût objectif de 92,505M€₂₀₀₄.

- Le périmètre de la maîtrise d’ouvrage RATP s’élève à 49,661M€₂₀₀₄, le périmètre de la maîtrise d’ouvrage Ville de Paris s’élève à 12,045M€₂₀₀₄ et le périmètre de la maîtrise d’ouvrage de RFF s’élève à 30,799M€₂₀₀₄
- Les financements apportés par la CA GPSO, la Ville de Paris, le CG92, l’Etat, la Région Ile-de-France et la RATP Sur prêts bonifiés de la Région) sont également présentés.

M€ CE 01/04		CA GPSO	VdP	CG92	Etat	RIF	RATP (prêts RIF)
RATP	49,661	1,658	0,125	0,233	12,111 25,42%	23,065 48,41%	12,469 26,17%
VDP	12,045		4,099		2,726 ⁽¹⁾ 34,31%	5,220 65,69%	
RFF	30,799			19,090	4,016 34,30%	7,693 65,70%	
TOTAL	92,505	1,658	4,224	19,323	18,853	35,978	12,469

b) Second tableau – Plan de financement initial en euros courants

Le **second tableau** présente le plan de financement en euros courants, tels que définis dans le cadre de la convention de financement regroupant les deux tranches fonctionnelles (TF1-A et TF1-B) ainsi que l’avenant n°1 à la tranche TF1-B.

Le tableau présente un coût objectif de 102,117M€ courants.

M€ courants		CA GPSO	VdP	CG92	Etat	RIF	RATP (prêts RIF)
RATP	56,367	1,883	0,150	0,320	13,751 25,45%	26,155 48,41%	14,126 26,14%
VDP	13,299		4,502		3,017 34,30%	5,780 64,70%	
RFF	32,451			20	4,271 34,30%	8,180 65,70%	
TOTAL	102,117	1,883	4,652	20,302	21,039	40,115	14,126

c) Troisième tableau – Nouveau plan de financement en euros courants

Le **troisième tableau** présente le nouveau plan de financement en euros courants, résultant du présent avenant n°2. Ce nouveau plan de financement tient compte des décomptes finaux pour les travaux achevés à la date du présent avenant et du coût objectif de réalisation de l’accès supplémentaire sud et de la mise en accessibilité des accès nord de la station Balard (estimé sur la base des études d’Avant-projet modificatif visé ci-dessus à 15,453M€₂₀₀₄, soit 21,586M€ courants).

Ce tableau fait apparaître une **économie** du projet. En effet, l’estimation de l’Etat à terminaison (EàT) s’élève à 101,011M€ courants contre 102,117M€ courants présentés au second tableau, soit une diminution de 1,106M€ courants.

Cette économie s’explique :

- une économie concernant le périmètre RFF ;
- l’augmentation du périmètre RATP correspond aux évolutions résultant des modifications de programme apportées par l’Avant-projet modificatif ;
- l’augmentation du périmètre Ville de Paris s’explique par la prise en charge de l’actualisation par la Ville de Paris.

Ainsi, une partie de l’économie est redéployée depuis le périmètre RFF vers les périmètres RATP et Ville de Paris.

Ensuite, les **principes suivants** ont été retenus pour la répartition des financements :

- conserver le financement de la **CA GPSO** tel que présenté dans le tableau n°2, dans la mesure où il s’agit d’une contribution forfaitaire qui est soldée ;
- conserver les financements de **l’Etat, de la Région Ile-de-France et des prêts bonifiés RATP** tels que présentés dans le tableau n°2 ;
- ajuster le financement de la **Ville de Paris**, au titre de la prise en charge de l’actualisation ;
- ajuster le financement du **CG92**, au titre des évolutions de programme présentées dans l’AvP modificatif évoqué ci-dessus.

En réunissant les éléments, le cœur du troisième tableau est construit de la manière suivante :

- le **périmètre de la maîtrise d’ouvrage de la Ville de Paris** augmente, en euros courants, de 13,299M€ à 14,555M€, soit une augmentation de 1,256M€ courants. Cette augmentation est prise en charge par le financeur Ville de Paris.
- le **périmètre de la maîtrise d’ouvrage de RFF** diminue, en euros courants, de 32,451M€ à 26,714M€, soit une diminution de 5,737M€ courants. Cette économie est attribuée au financeur CG92 (de 20M€ à 14,253M€ courants).
- le **périmètre de la maîtrise d’ouvrage RATP** augmente, en euros constants, de 56,367M€ à 59,742M€, soit une augmentation de 3,375M€ courants. Cette différence correspond aux évolutions du programme correspondant à l’accès supplémentaire et de la mise en accessibilité à la station Balard et telles que présentées dans l’Avant-projet modificatif. Cette augmentation est prise en charge par le financeur CG92.

L’ajustement des financements du CG92 consiste à répartir les économies réalisées sur le périmètre RFF pour financer l’évolution du périmètre de MOA RATP et faire bénéficier au périmètre CG92 d’économies.

Le redéploiement est élaboré de la manière suivante :

- le périmètre RFF diminue de 5,737M€ ;
- 3,375M€ sont redéployés vers le périmètre de MOA de la RATP ;
- 2,362M€ correspondent à des économies du périmètre de MOA de RFF.

Enfin, le tableau permet de déduire la nouvelle **répartition des financements**. En effet, si les montants de financement de l’Etat, la Région, la RATP et de la CA-GPSO restent inchangés, le montant de financement du CG92 diminue et celle de la Ville de Paris augmente.

A partir ce tableau, des clés de financement sont déduites par maître d’ouvrage. Il s’agit de clés de passage, permettant de construire le tableau en euros constants (CE 01/2004).

M€ courants		CA GPSO	VdP	CG92	Etat	RIF	RATP (prêts RIF)
RATP	59,742	1,883	0,150	0,302+3,375 3,677 5,88%	13,751 23,95%	26,155 45,56%	14,126 24,61%
VDP	14,555		4,502+1,256 5,758 39,56%		3,017 20,73%	5,780 39,71%	
RFF	26,714			14,263 53,39%	4,271 15,99%	8,180 30,62%	
TOTAL	101,011	1,883	5,908	17,940	21,039	40,115	14,126
Trop perçu par RFF	2,475			1,737		0,738	

Ce nouveau plan de financement implique de reconsidérer les flux financiers entre financeurs et maîtres d’ouvrage. On note en effet, que la somme de 2,475M€ courants correspond à un trop-perçu de RFF versé par le CG92 à hauteur de 1,737M€ courants et de la Région Ile-de-France de 0,738M€ courants.

De manière à régulariser les flux financiers sur le périmètre CG92 entre les MOA RATP et RFF, il importe de prendre en compte les versements du CG92 réalisés et prévus et les trop-perçus versés par le CG92 à RFF.

Il est proposé pour couvrir les 3,375M€, exprimés en euros courants, de :

- basculer le périmètre RFF vers le périmètre RATP la somme de 1,737M€, exprimés en euros courants, de trop-perçu par RFF (ou trop-versé par le CG92),
- compléter par un versement de 1,638M€, exprimés en euros courants, sur la base d’une Autorisation de programme (AP) et de Crédits de paiement (CP) du CG92, en lieu et place d’une AP prévue de 4M€ courants (cf Convention de financement TF1-A, TF1-B et Avenant n°1 à TF1-B).

d) **Quatrième tableau – Nouveau plan de financement en euros constants**

Le **quatrième tableau** présente le plan de financement en euros constants (CE 01/2004), en tenant compte des décomptes finaux pour les travaux achevés à la date du présent avenant, du coût objectif de la réalisation de l’accès supplémentaire sud et de la mise en accessibilité des accès nord de la station Balard, des économies réalisées et des redéploiements des financements, notamment pour le financeur CG92 et sur les périmètres de maîtrise d’ouvrage RFF et RATP.

Le tableau est finalisé en s’appuyant sur les clés de passage constituées pour le tableau précédent. Ces clés de passage du tableau n°3 sont reconduites pour les périmètres de maîtrise d’ouvrage RATP et RFF. En revanche, elles ne le sont pas pour le périmètre de maîtrise d’ouvrage Ville de Paris, où les montants de financement de l’Etat et de la Région du premier tableau sont repris.

M€ CE 01/04		CA GPSO	VdP	CG92	Etat	RIF	RATP (prêts RIF)
RATP	45,933	1,685	0,125	2,815	10,520	20,009	10,807
VDP	11,677		3,731		2,726	5,220	
RFF	23,190			12,381	3,708	7,101	
TOTAL	80,800	1,658	3,856	15,196	16,953	32,330	10,807

ANNEXE 2 (COMPLETE L'ANNEXE 4 DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT)
ECHANCIERS PREVISIONNELS DES PAIEMENTS COMPLEMENTAIRES RELATIFS A LA
REALISATION DE L'ACCES SUD ET LA MISE EN ACCESSIBILITE DES ACCES NORD DE LA
STATION BALARD

Dépenses Balard	Antérieurs	2010	2011	2012	2013	2014	2015	TOTAL
M€								
CE01/2004	0,72	0,41	1,07	4,86	4,18	2,04	2,18	15,46
M€ courants	0,89	0,53	1,42	6,65	5,88	2,96	3,26	21,58
Etat		0,36	-0,08	1,28	1,50	0,75	0,83	4,63
Région		0,69	-0,15	2,43	2,85	1,43	1,58	8,81
Prêts de la Région à la RATP		0,37	-0,08	1,31	1,54	0,77	0,85	4,76
Ville de Paris								
CG92			*1,737	**1,638				3,38
C.A.G.P.S.O								

* transfert du trop-perçu de RFF à la RATP

** Affectation d'AP du CG92

ANNEXE 3
ORGANIGRAMME NOMINATIF

MAITRISE D’OUVRAGE RATP

Maître d’ouvrage : Lorenzo Sancho de Coulhac, directeur ESP/MOV

Chef de projet : Olivier Le Berre

ANNEXE 4 CALENDRIER PREVISIONNEL DE L'OPERATION

