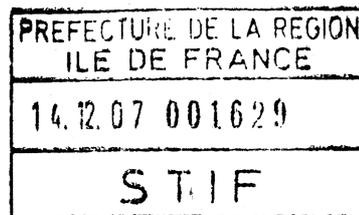


Syndicat des transports d'Ile-de-France



**Délibération n° 2007/0947**

**Séance du 12 décembre 2007**

**AVENANT N°6 AU CONTRAT 2004-2007 ENTRE  
LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE ET LA RATP**

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

**VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France;

**VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

**VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile-de-France;

**VU** le contrat d'exploitation entre le STIF et la RATP signé le 19 janvier 2004 ;

**VU** le rapport n° 2007/0947

**VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 6 décembre 2007

Après en avoir délibéré,

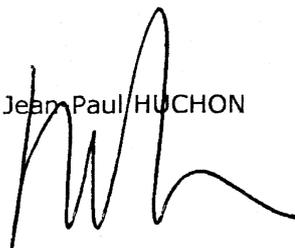
**DECIDE**

**ARTICLE 1** : Le projet d'avenant n°6 au contrat entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la RATP pour la période 2004-2007 est approuvé.

**ARTICLE 2** : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean Paul HUCHON





# **CONTRAT**

entre

le Syndicat des Transports d'Ile-  
de-France

et

la Régie Autonome des Transports  
Parisiens

Avenant n°6

## OBJET DE L'AVENANT

Le présent avenant a pour objet d'introduire les ajustements suivants :

1. MODIFICATION DE L'OFFRE DE REFERENCE.....	2
2. IMPACT DE LA MISE EN PLACE DU TICKET T+.....	11
3. IMPACT DU FORFAIT GRATUITE TRANSPORT .....	12
4. IMPACT DE LA FUSION DES ZONES 6 A 8.....	12
5. COMPLEMENT DE CONTRIBUTION INCITATIVE A LA VENTE.....	12
6. ACTUALISATION DE L'OBJECTIF DES RECETTES DIRECTES.....	13
7. REVISION DU MONTANT DE LA CONTRIBUTION FORFAITAIRE.....	13
8. MODIFICATION DE L'ACOMPTE POUR LA COMPENSATION TARIFAIRE DU MOIS DE DECEMBRE .....	13

.....

### 1. MODIFICATION DE L'OFFRE DE REFERENCE

En application de l'annexe II.13, il est ajouté à l'annexe II-15 les éléments suivants :

a) offre de transport  
- variation des km commerciaux prévus à l'annexe II.1

#### Métro

2007

Ligne 3	Renforcement d'offre	45 685
Ligne 2	Renforcement d'offre	37 580
Ligne 7	Renforcement d'offre	9 020
Ligne 14	Prolongement à Olympiades	125 070
	+ 1 heure le vendredi (4 jours)	48 131
	modifications / avenant 5 "+1h SVdF"	-29 959
	Renforts du Lundi de Pentecôte 28 mai	28 965
<b>Sous/Total</b>		<b>264 492</b>

#### RER

Ligne A	Renforts du Lundi de Pentecôte 28 mai	645
	Renforts Cergy Chessy en HC (JO)	0
Ligne B	Renforts du Lundi de Pentecôte 28 mai	0
	Arrêts supplémentaires à Cx Berny	0
<b>Sous/Total</b>		<b>645</b>

#### TCSP

100-100-014	Renfort de l'offre TVM	78 902
100-100-014	Prolongement à Croix de Berny	330 539
100-100-011	Prolongation du service d'une heure les vendredis	276
100-100-012	Prolongation du service d'une heure les vendredis	640
	Renfort lundi de la Pentecôte 2007	4 295
	modifications / avenant 5 "+1h SVdF"	-179
<b>Sous/Total</b>		<b>414 473</b>

#### PDU

100-100-103	Restructuration TVM Croix de Berny	129 728
100-100-379	Restructuration TVM Croix de Berny	-25 037
100-100-304	Desserte Collège République et renfort de charge	19 958

100-100-021	Mise aux normes Mobilien	8 641
100-100-095	Renfort de charge Mobilien	9 983
100-100-258	Renfort de charge et mise aux normes partielles Mobilien	48 400
100-100-161	Renfort de charge Mobilien	11 514
100-100-272	Renfort de charge Mobilien	17 390
100-100-108	Aménagement service LàV et dim suite Pol Ville ligne 110	59
100-100-103	Mise aux normes partielles Mobilien	5 698
100-100-121	Mise aux normes partielles Mobilien	5 144
100-100-150	Mise aux normes Mobilien	2 895
100-100-153	Mise aux normes partielles Mobilien	11 140
100-100-154	Mise aux normes partielles Mobilien	4 468
100-100-187	Mise aux normes partielles Mobilien	3 492
100-100-289	Mise aux normes partielles Mobilien	10 012
100-100-080	Mise aux normes Mobilien	2 906
100-100-164	Mise aux normes partielles Mobilien	12 638
100-100-173	Mise aux normes partielles Mobilien	4 835
100-100-105	Renfort de charge Mobilien	3 302
100-100-180	Renfort de charge Mobilien et création soirée 0h30	16 906
100-100-183	Renfort d'offre sur le tronçon Choisy-Orly	3 082
100-100-097	Prolongation du service d'une heure les vendredis	184
100-100-098	Prolongation du service d'une heure les vendredis	328
100-100-099	Prolongation du service d'une heure les vendredis	360
100-100-103	Prolongation du service d'une heure les vendredis	360
100-100-105	Prolongation du service d'une heure les vendredis	204
100-100-115	Prolongation du service d'une heure les vendredis	192
100-100-121	Prolongation du service d'une heure les vendredis	296
100-100-126	Prolongation du service d'une heure les vendredis	272
100-100-150	Prolongation du service d'une heure les vendredis	376
100-100-152	Prolongation du service d'une heure les vendredis	368
100-100-153	Prolongation du service d'une heure les vendredis	164
100-100-154	Prolongation du service d'une heure les vendredis	240
100-100-161	Prolongation du service d'une heure les vendredis	240
100-100-164	Prolongation du service d'une heure les vendredis	320
100-100-170	Prolongation du service d'une heure les vendredis	228
100-100-172	Prolongation du service d'une heure les vendredis	280
100-100-178	Prolongation du service d'une heure les vendredis	192
100-100-179	Prolongation du service d'une heure les vendredis	252
100-100-183	Prolongation du service d'une heure les vendredis	368
100-100-187	Prolongation du service d'une heure les vendredis	380
100-100-189	Prolongation du service d'une heure les vendredis	128
100-100-194	Prolongation du service d'une heure les vendredis	244
100-100-258	Prolongation du service d'une heure les vendredis	440
100-100-268	Prolongation du service d'une heure les vendredis	648
100-100-289	Prolongation du service d'une heure les vendredis	228
100-100-295	Prolongation du service d'une heure les vendredis	208
100-100-303	Prolongation du service d'une heure les vendredis	268
100-100-304	Prolongation du service d'une heure les vendredis	224
100-100-318	Prolongation du service d'une heure les vendredis	308
100-100-323	Prolongation du service d'une heure les vendredis	232
100-100-325	Prolongation du service d'une heure les vendredis	296
	Renfort lundi de la Pentecôte 2007	54 118
	modifications / avenant 5 "+1h SVdF"	-2 246
<b>Sous/Total</b>		<b>367 854</b>

### **Banlieue**

100-100-131	Modification kilométrique / avenant n°5	5 140
100-100-330	SU Pantin: doublement de l'offre LàV	16 431
100-579-001	SU Clamart: création	50 708
100-594-001	SU Fontenay: création	23 322

100-597-001	SU Malakoff: renfort de l'offre	9 512
100-100-391	Desserte DGA à Bagneux	88 708
100-100-184	Restructuration TVM Croix de Berny	52 280
100-100-186	Restructuration TVM Croix de Berny	32 657
100-100-396	Restructuration TVM Croix de Berny	-97 752
100-100-389	Renforcement de l'offre	3 309
100-100-394	Renforcement de l'offre	1 465
100-100-122	Politique de la Ville: renforcement d'offre	26 906
100-100-256	Politique de la Ville: renforcement d'offre	18 048
100-100-306	Politique de la Ville: création soirée à 0h30 et renfort d'offre	39 000
100-100-119	Politique de la Ville: Création du service de soirée à 0h30	12 912
100-100-110	Politique de la Ville: renfort HC + soirée 22h30 et dimanche	16 932
100-100-133	Politique de la Ville: renforcement d'offre	12 701
100-100-146	Renforcement Politique de la Ville	22 268
100-100-185V	Circulaire Villejuif	-6 760
100-581-562	SU d'Arcueil	-4 544
100-581-581	SU de Cachan	-7 469
100-581-583	SU de Fresnes	-5 440
100-581-584	SU de Gentilly	-7 825
100-581-592	SU de L'Haÿ-les-Roses	-5 995
100-581-593	SU du Kremlin-Bicêtre	-6 395
100-524-001	Renfort d'offre et modification d'itinéraire	3 843
100-100-107	Prolongation du service d'une heure les vendredis	232
100-100-111	Prolongation du service d'une heure les vendredis	320
100-100-112	Prolongation du service d'une heure les vendredis	344
100-100-114	Prolongation du service d'une heure les vendredis	292
100-100-118	Prolongation du service d'une heure les vendredis	228
100-100-122	Prolongation du service d'une heure les vendredis	300
100-100-123	Prolongation du service d'une heure les vendredis	264
100-100-124	Prolongation du service d'une heure les vendredis	248
100-100-127	Prolongation du service d'une heure les vendredis	260
100-100-128	Prolongation du service d'une heure les vendredis	228
100-100-129	Prolongation du service d'une heure les vendredis	252
100-100-131	Prolongation du service d'une heure les vendredis	228
100-100-134	Prolongation du service d'une heure les vendredis	188
100-100-137	Prolongation du service d'une heure les vendredis	44
100-100-140	Prolongation du service d'une heure les vendredis	288
100-100-144	Prolongation du service d'une heure les vendredis	200
100-100-148	Prolongation du service d'une heure les vendredis	280
100-100-151	Prolongation du service d'une heure les vendredis	196
100-100-159	Prolongation du service d'une heure les vendredis	240
100-100-163	Prolongation du service d'une heure les vendredis	280
100-100-165	Prolongation du service d'une heure les vendredis	132
100-100-177	Prolongation du service d'une heure les vendredis	84
100-100-182	Prolongation du service d'une heure les vendredis	296
100-100-186	Prolongation du service d'une heure les vendredis	320
100-100-190	Prolongation du service d'une heure les vendredis	164
100-100-249	Prolongation du service d'une heure les vendredis	56
100-100-255	Prolongation du service d'une heure les vendredis	248
100-100-256	Prolongation du service d'une heure les vendredis	200
100-100-275	Prolongation du service d'une heure les vendredis	232
100-100-283	Prolongation du service d'une heure les vendredis	492
100-100-286	Prolongation du service d'une heure les vendredis	216
100-100-297	Prolongation du service d'une heure les vendredis	416
100-100-322	Prolongation du service d'une heure les vendredis	276
100-100-388	Prolongation du service d'une heure les vendredis	228
	Renfort lundi de la Pentecôte 2007	89 730
	modifications / avenant 5 "+1h SVdF"	-2 315
<b>Sous/Total</b>		<b>389 649</b>

## Paris

100-100-075	Modification date de mise en service / avenant n°5	-18 513
100-100-039	Modification date de mise en service / avenant n°5	-2 196
100-100-046	Création soirée 22h30 et prolongement à CV tous les jours	36 280
100-100-068	Création soirée 22h30 et prolgt dimanche sur tout l'itinéraire	16 518
100-100-085	Création service de soirée 22h30 LàS	3 906
100-500-519	création de la traverse Ney-Flandre	117 997
	Renfort lundi de la Pentecôte 2007	34 501
<b>Sous/Total</b>		<b>188 493</b>

**TOTAL GENERAL** **1 625 606**

b) rémunération du service  
- rémunération additionnelle définie à l'article IV -3-1-a

## Métro

2007

Ligne 3	Renforcement d'offre	536 071
Ligne 2	Renforcement d'offre	551 480
Ligne 7	Renforcement d'offre	152 727
Ligne 14	Prolongement à Olympiades	1 571 500
	+ 1 heure le vendredi (4 jours)	1 453 482
	modifications / avenant 5 "+1h SVdF"	-1 130 274
	Renforts du Lundi de Pentecôte 28 mai - Décision Conseil	66 000
	<i>Renforts du Lundi de Pentecôte 28 mai - Demande RATP : 150 160 €</i>	
<b>Sous/Total</b>		<b>3 200 986</b>

## RER

Ligne A	Renforts du Lundi de Pentecôte 28 mai - Décision Conseil	30 000
	<i>Renforts du Lundi de Pentecôte 28 mai - Demande RATP : 35 309 €</i>	
	Renforts Cergy Chessy en HC (JO)	1 250 000
Ligne B	Renforts du Lundi de Pentecôte 28 mai	41 370
	<i>Renforts du Lundi de Pentecôte 28 mai - Demande RATP : 41 370 €</i>	
	Arrêts supplémentaires à Cx Berny	123 167
<b>Sous/Total</b>		<b>1 444 537</b>

## Sous Réseau TCSP

100-100-014	Renfort de l'offre TVM	241 300
100-100-014	Prolongement à Croix de Berny	1 940 883
	Renfort lundi de la Pentecôte 2007	10 000
	<i>Renforts du Lundi de Pentecôte 28 mai - Demande RATP : 22 754 €</i>	
<b>Sous/Total</b>		<b>2 192 183</b>

## Sous Réseau PDU

100-100-103	Restructuration TVM Croix de Berny	778 495
100-100-379	Restructuration TVM Croix de Berny	-111 659
100-100-304	Desserte Collège République et renfort de charge	159 215
100-100-021	Mise aux normes Mobilien	74 030
100-100-095	Renfort de charge Mobilien	135 260
100-100-258	Renfort de charge et mise aux normes partielles Mobilien	375 739
100-100-161	Renfort de charge Mobilien	139 344

100-100-272	Renfort de charge Mobilien	180 891
100-100-108	Aménagement service LàV et dim suite Pol Ville ligne 110	4 657
100-100-103	Mise aux normes partielles Mobilien	85 650
100-100-121	Mise aux normes partielles Mobilien	46 371
100-100-150	Mise aux normes Mobilien	55 506
100-100-152	Mise aux normes partielles Mobilien	41 466
100-100-153	Mise aux normes partielles Mobilien	114 483
100-100-154	Mise aux normes partielles Mobilien	69 779
100-100-187	Mise aux normes partielles Mobilien	52 278
100-100-289	Mise aux normes partielles Mobilien	136 502
100-100-080	Mise aux normes Mobilien	62 390
100-100-164	Mise aux normes partielles Mobilien	131 033
100-100-173	Mise aux normes partielles Mobilien	149 884
100-100-105	Renfort de charge Mobilien	72 513
100-100-180	Renfort de charge Mobilien et création soirée 0h30	236 635
100-100-308	Renfort de charge Mobilien et création soirée 0h30	159 239
100-100-183	Renfort d'offre sur le tronçon Choisy-Orly	40 817
100-100-091	Renfort d'offre Mobilien +	88 605
100-100-096	Renfort d'offre Mobilien +	149 033
	Renfort lundi de la Pentecôte 2007	53 000
	<i>Renforts du Lundi de Pentecôte 28 mai - Demande RATP : 223 462 €</i>	
<b>Sous/Total</b>		<b>3 481 156</b>

### **Sous-Réseau Banlieue**

100-100-330	SU Pantin: doublement de l'offre LàV	15 142
100-579-001	SU Clamart: création	36 465
100-594-001	SU Fontenay: création	16 471
100-100-391	Desserte DGA à Bagneux	366 691
100-100-184	Restructuration TVM Croix de Berny	324 753
100-100-186	Restructuration TVM Croix de Berny	183 715
100-100-396	Restructuration TVM Croix de Berny	-499 398
100-100-389	Renforcement de l'offre	46 594
100-100-394	Renforcement de l'offre	29 697
100-100-122	Politique de la Ville: renforcement d'offre	213 455
100-100-256	Politique de la Ville: renforcement d'offre	130 979
100-100-306	Politique de la Ville: création soirée à 0h30 et renfort d'offre	247 493
100-100-119	Politique de la Ville: Création du service de soirée à 0h30	90 578
100-100-110	Politique de la Ville: renfort HC + soirée 22h30 et dimanche	111 084
100-100-133	Politique de la Ville: renforcement d'offre	103 372
100-100-146	Renforcement Politique de la Ville	179 657
100-524-001	Renfort d'offre et modification d'itinéraire	5 701
	Renfort lundi de la Pentecôte 2007	85 000
	<i>Renforts du Lundi de Pentecôte 28 mai - Demande RATP : 334 043 €</i>	
<b>Sous/Total</b>		<b>1 687 449</b>

### **Sous-Réseau Paris**

100-100-075	Modification date de mise en service / avenant n°5	-76 226
100-100-039	Modification date de mise en service / avenant n°5	-19 843
100-100-046	Création soirée 22h30 et prolongement à CV tous les jours	218 398
100-100-068	Création soirée 22h30 et prolgt dimanche sur tout l'itinéraire	151 223
100-100-085	Création service de soirée 22h30 LàS	57 727
100-100-054	Mise aux normes Mobilien	41 949
100-100-057	Mise aux normes Mobilien	21 524
100-500-519	création de la traverse Ney-Flandre	60 154
	Renfort lundi de la Pentecôte 2007	31 000
	<i>Renforts du Lundi de Pentecôte 28 mai - Demande RATP : 147 411 €</i>	
<b>Sous/Total</b>		<b>485 906</b>

## Opérations communes

	Programme d'offre 2007: dépenses spécifiques	1 084 742
	modifications / avenant 5 "+1h SVdF"	-23 306
	+ 1 heure le vendredi (4 jours)	285 633
<b>Sous/Total</b>		<b>1 347 069</b>

<b>Total</b>		<b>13 839 286</b>
--------------	--	-------------------

Cas particulier du Lundi de Pentecôte 2007 : la valorisation des renforts pour le lundi de Pentecôte 2007, est estimée par la RATP à 954 455 €<sub>2003</sub> HT. Le coût de ce renfort estimé par le STIF et décidé dans sa délibération en date du 28 mars 2007, s'élève à 316 K€<sub>2003</sub> HT (pour 21 952 TK pour le métro, 645 TK pour le RER A, 31 394 VK pour le RER B, 4 328 KCC pour le TCSP, 56 618 KCC pour les bus PDU, 93 140 KCC pour les bus Banlieue et 37 623 KCC pour les bus Paris). La différence fait actuellement l'objet de la procédure de conciliation prévue par l'article V-2 du contrat. Dans l'attente de l'aboutissement de la procédure de conciliation, le STIF verse à la RATP la somme de 316 370 €<sub>2003</sub> HT. Ce montant sera à rapprocher du montant déterminé par le conciliateur.

c) ajustement des recettes directes prévues à l'article IV-2-1-4  
- montant à ajouter à la prévision des recettes directes

## Métro

2007

Ligne 3	Renforcement d'offre	0
Ligne 2	Renforcement d'offre	0
Ligne 7	Renforcement d'offre	0
Ligne 14	Prolongement à Olympiades	-382 000
	+ 1 heure le vendredi (4 jours)	31 216
	modifications / avenant 5 "+1h SVdF"	785 032
<b>Sous/Total</b>		<b>434 248</b>

## RER

Ligne A	Renforts Cergy Chessy en HC (JO)	0
Ligne B	Arrêts supplémentaires à Cx Berny	0
<b>Sous/Total</b>		<b>0</b>

## TCSP

100-100-014	Renfort de l'offre TVM	0
100-100-014	Prolongement à Croix de Berny	76 000
<b>Sous/Total</b>		<b>76 000</b>

## PDU

100-100-103	Restructuration TVM Croix de Berny	0
100-100-379	Restructuration TVM Croix de Berny	0
100-100-304	Desserte Collège République et renfort de charge	6 614
100-100-021	Mise aux normes Mobilien	357
100-100-095	Renfort de charge Mobilien	850
100-100-258	Renfort de charge et mise aux normes partielles Mobilien	4 712
100-100-161	Renfort de charge Mobilien	1 613
100-100-272	Renfort de charge Mobilien	3 225
100-100-108	Aménagement service LàV et dim suite Pol Ville ligne 110	0

100-100-103	Mise aux normes partielles Mobilien	475
100-100-121	Mise aux normes partielles Mobilien	596
100-100-150	Mise aux normes Mobilien	551
100-100-153	Mise aux normes partielles Mobilien	695
100-100-154	Mise aux normes partielles Mobilien	620
100-100-187	Mise aux normes partielles Mobilien	493
100-100-289	Mise aux normes partielles Mobilien	733
100-100-080	Mise aux normes Mobilien	275
100-100-164	Mise aux normes partielles Mobilien	857
100-100-173	Mise aux normes partielles Mobilien	1 639
100-100-105	Renfort de charge Mobilien	1 028
100-100-180	Renfort de charge Mobilien et création soirée 0h30	3 462
100-100-183	Renfort d'offre sur le tronçon Choisy-Orly	505
<b>Sous/Total</b>		<b>29 300</b>

### **Banlieue**

100-100-330	SU Pantin: doublement de l'offre LàV	4 222
100-579-001	SU Clamart: création	8 702
100-594-001	SU Fontenay: création	8 246
100-100-391	Desserte DGA à Bagneux	41 673
100-100-184	Restructuration TVM Croix de Berny	0
100-100-186	Restructuration TVM Croix de Berny	0
100-100-396	Restructuration TVM Croix de Berny	0
100-100-389	Renforcement de l'offre	1 484
100-100-394	Renforcement de l'offre	188
100-100-122	Politique de la Ville: renforcement d'offre	3 647
100-100-256	Politique de la Ville: renforcement d'offre	1 277
100-100-306	Politique de la Ville: création soirée à 0h30 et renfort d'offre	2 933
100-100-119	Politique de la Ville: Création du service de soirée à 0h30	2 050
100-100-110	Politique de la Ville: renfort HC + soirée 22h30 et dimanche	2 217
100-100-133	Politique de la Ville: renforcement d'offre	2 717
100-100-146	Renforcement Politique de la Ville	4 852
100-524-001	Renfort d'offre et modification d'itinéraire	149
<b>Sous/Total</b>		<b>84 357</b>

### **Paris**

100-100-075	Modification date de mise en service / avenant n°5	-1 639
100-100-046	Création soirée 22h30 et prolongement à CV tous les jours	1 295
100-100-068	Création soirée 22h30 et prolgt dimanche sur tout l'itinéraire	1 954
100-100-085	Création service de soirée 22h30 LàS	299
100-500-519	création de la traverse Ney-Flandre	12 035
<b>Sous/Total</b>		<b>13 944</b>

### **Opérations communes surface**

	+ 1 heure le vendredi (4 jours)	1 176
	modifications / avenant 5 "+1h SVdF"	27 323
<b>Sous/Total</b>		<b>28 499</b>

### **Opérations tous réseaux**

	Renfort lundi de la Pentecôte 2007	284 966
<b>Total</b>		<b>951 314</b>

d) ajustement des recettes totales du trafic prévues à l'article IV-2-1-1  
 - montant à déduire pour calcul des recettes totales du trafic prévues à l'article IV-2-1-1

## Métro

2007

Ligne 3	Renforcement d'offre	0
Ligne 2	Renforcement d'offre	0
Ligne 7	Renforcement d'offre	0
Ligne 14	Prolongement à Olympiades	-470 000
	+ 1 heure le vendredi (4 jours)	36 392
	modifications / avenant 5 "+1h SVdF"	915 048
<b>Sous/Total</b>		<b>481 440</b>

## RER

Ligne A	Renforts Cergy Chessy en HC (JO)	0
Ligne B	Arrêts supplémentaires à Cx Berny	0
<b>Sous/Total</b>		<b>0</b>

## TCSP

100-100-014	Renfort de l'offre TVM	0
100-100-014	Prolongement à Croix de Berny	190 000
<b>Sous/Total</b>		<b>190 000</b>

## PDU

100-100-103	Restructuration TVM Croix de Berny	0
100-100-379	Restructuration TVM Croix de Berny	0
100-100-304	Desserte Collège République et renfort de charge	11 023
100-100-021	Mise aux normes Mobilien	595
100-100-095	Renfort de charge Mobilien	1 416
100-100-258	Renfort de charge et mise aux normes partielles Mobilien	7 853
100-100-161	Renfort de charge Mobilien	2 688
100-100-272	Renfort de charge Mobilien	5 375
100-100-108	Aménagement service LàV et dim suite Pol Ville ligne 110	0
100-100-103	Mise aux normes partielles Mobilien	792
100-100-121	Mise aux normes partielles Mobilien	993
100-100-150	Mise aux normes Mobilien	919
100-100-153	Mise aux normes partielles Mobilien	1 159
100-100-154	Mise aux normes partielles Mobilien	1 034
100-100-187	Mise aux normes partielles Mobilien	822
100-100-289	Mise aux normes partielles Mobilien	1 221
100-100-080	Mise aux normes Mobilien	458
100-100-164	Mise aux normes partielles Mobilien	1 429
100-100-173	Mise aux normes partielles Mobilien	2 732
100-100-105	Renfort de charge Mobilien	1 714
100-100-180	Renfort de charge Mobilien et création soirée 0h30	5 770
100-100-183	Renfort d'offre sur le tronçon Choisy-Orly	841
<b>Sous/Total</b>		<b>48 834</b>

## Banlieue

100-100-330	SU Pantin: doublement de l'offre LàV	7 037
100-579-001	SU Clamart: création	14 504
100-594-001	SU Fontenay: création	13 744

100-100-391	Desserte DGA à Bagneux	69 455
100-100-184	Restructuration TVM Croix de Berny	0
100-100-186	Restructuration TVM Croix de Berny	0
100-100-396	Restructuration TVM Croix de Berny	0
100-100-389	Renforcement de l'offre	2 473
100-100-394	Renforcement de l'offre	314
100-100-122	Politique de la Ville: renforcement d'offre	6 078
100-100-256	Politique de la Ville: renforcement d'offre	2 128
100-100-306	Politique de la Ville: création soirée à 0h30 et renfort d'offre	4 888
100-100-119	Politique de la Ville: Création du service de soirée à 0h30	3 416
100-100-110	Politique de la Ville: renfort HC + soirée 22h30 et dimanche	3 695
100-100-133	Politique de la Ville: renforcement d'offre	4 529
100-100-146	Renforcement Politique de la Ville	8 087
100-524-001	Renfort d'offre et modification d'itinéraire	248
<b>Sous/Total</b>		<b>140 596</b>

### **Paris**

100-100-075	Modification date de mise en service / avenant n°5	-2 732
100-100-046	Création soirée 22h30 et prolongement à CV tous les jours	2 158
100-100-068	Création soirée 22h30 et prolgt dimanche sur tout l'itinéraire	3 256
100-100-085	Création service de soirée 22h30 LàS	498
100-500-519	création de la traverse Ney-Flandre	20 058
<b>Sous/Total</b>		<b>23 238</b>

### **Opérations communes surface**

	+ 1 heure le vendredi (4 jours)	1 412
	modifications / avenant 5 "+1h SVdF"	31 210
<b>Sous/Total</b>		<b>32 622</b>

### **Opérations tous réseaux**

	Renfort lundi de la Pentecôte 2007	<b>354 558</b>
<b>Total</b>		<b>1 271 288</b>

## 2. IMPACT DE LA MISE EN PLACE DU TICKET T+

A compter du 1<sup>er</sup> juillet 2007 :

### 2-1 L'annexe II-8 est modifiée.

La gamme de titres au voyage de l'article II-8-1-1 est remplacée par :

- « Le ticket T+ à l'unité
- Le ticket d'accès à bord
- Le carnet de 10 tickets T+
- Le billet réseau ferré origine-destination vendu à l'unité,
- Le carnet de 10 billets réseau ferré origine-destination,
- Les billets des dessertes bus à tarif spécial (Orlybus, Roissybus). »

Dans le 2<sup>ème</sup> alinéa de l'article II-8-1-1 la phrase : « Les tickets T à l'unité et les billets des dessertes bus à tarif spécial ne sont vendus qu'à plein tarif » est remplacée par : « Les tickets T+ à l'unité, les tickets d'accès à bord, les billets des dessertes bus à tarif spécial ne sont vendus qu'à plein tarif ».

### 2-2 Dans l'annexe IV-2-4, l'expression « ticket T » est remplacée par : « ticket T+ »

Les trois alinéas de l'annexe IV-2-4 sont modifiés comme suit :

- tout d'abord une reconstitution (au prix public) des usages constatés en première validation (par relevés de valideurs, majorés d'un coefficient pour tenir compte du "stock mort") sur les lignes d'OPTILE, tandis que les montants des ventes assurées par les entreprises membres d'OPTILE sont déclarées à la RATP. Le solde entre les reconstitutions des usages (premières validations) et les ventes fait l'objet d'une facturation entre la RATP et OPTILE. Cette règle est précisée dans la convention du 31 octobre 2007 entre OPTILE, la RATP et la SNCF.
- puis un remboursement (au prix public), par la RATP, des usages constatés pour les 1<sup>ères</sup> validations (par relevés de valideurs) sur les lignes de TRA conformément à la convention du 11 septembre 2007 entre la RATP et TRA ;
- enfin un partage du solde, entre la RATP et la SNCF, avec une clé calculée au prorata des prix de référence du "Ticket T+" pour chaque entreprise. Le protocole d'accord du 13 juillet 2004 entre la RATP et la SNCF et son avenant N°2 du 31 octobre 2007 précisent cette règle de calcul.

### 2-3 Dans l'annexe IV-4-2-1, l'expression « ticket T » est remplacée par « ticket T+ et ticket d'accès à bord».

### 2-4 Le paragraphe IV-5-1-1 ticket t de l'annexe IV-5 est remplacé par :

« IV-5-1-1 Ticket T+ et ticket d'accès à bord

Ticket d'accès à bord =	1,2803 € HT
Ticket t+ carnet et unité =	1,1237 € HT
Ticket t+ tarif réduit =	1,1125 € HT »

### 3. IMPACT DU FORFAIT GRATUITE TRANSPORT

A compter du 31 mars 2007 :

#### 3-1 L'annexe II-8 est modifiée :

Le 2<sup>ème</sup> alinéa de l'article II-8-1-3 « Une gamme de forfaits » est complété par :

- Forfait Gratuité Transport (FGT)

#### 3-2 Il est créé dans l'annexe IV-4 un article IV-4-2-3-5-5 libellé comme suit :

IV-4-2-3-5-5 Forfait Gratuité Transport (FGT)

Pour l'année 2007, la perte de recettes totales du trafic servant au calcul de l'intéressement et résultant de la création du Forfait Gratuité Transport est fixée forfaitairement à 18 357 000 € HT 2003.

### 4. IMPACT DE LA FUSION DES ZONES 6 A 8

4-1 Il est ajouté à la fin de l'alinéa c) de l'article IV-5-2-1 : Cartes orange, Intégrale, Imagine'R et transition de l'annexe IV-5 le paragraphe suivant :

« A compter du 1<sup>er</sup> juillet 2007 les zones de tarification 6 à 8 sont fusionnées pour constituer une nouvelle zone 6.

En conséquence, les prix de référence relatifs aux anciennes zones 6 à 8 sont supprimés. Ils sont remplacés par les prix de référence suivants : »

*en euros 2003 HT*

	Carte Orange		Abonnement	Abonnement Imagine'R		Abonnement Solidarité Transport	
	Hebdomadaire	Mensuelle	Intégrale	Scolaire	Etudiant	Hebdomadaire	Mensuel
1-6	10,83	47,06	473,13	349,93	410,94	6,75	29,23
2-6	8,08	35,10	339,74	215,92	218,86	5,11	22,21
3-6	8,08	35,10	339,74	215,92	218,86	5,11	22,21
4-6	1,67	7,13	86,12	215,92	218,86	0,93	3,49
5-6	0,73	2,97	33,28	88,18	218,86	0,26	0,85

4-2 A compter du 1<sup>er</sup> juillet 2007 les prix de référence des titres mobilis 1-6, 1-7 et 1-8 fixés à l'article IV-5-2-2 de l'annexe IV-5 sont supprimés et remplacés par le prix de référence suivant :

- Mobilis 1-6 2,410 € HT

En outre, à compter de cette même date, les libellés des titres « ticket jeunes 1-8 » et « ticket jeunes 3-8 » sont remplacés respectivement par : « ticket jeunes 1-6 » et « ticket jeunes 3-6 ». Les prix de référence correspondant sont inchangés.

### 5. COMPLEMENT DE CONTRIBUTION INCITATIVE A LA VENTE

La perte de contribution incitative à la vente résultant des ventes de cartes orange par OPTILE est compensée forfaitairement en 2007 pour un montant, au tarif du 1<sup>er</sup> janvier 2004, de 12 882 € HT. Ce montant s'ajoute à la contribution incitative à la vente calculée en 2007.

## 6. ACTUALISATION DE L'OBJECTIF DES RECETTES DIRECTES

Conformément à l'article IV-3-2, le tableau de l'article IV-2-1-4 relatif au calcul des recettes directes de la RATP est annulé et remplacé par le tableau suivant :

tarif 01/01/2004

M€ HT	Objectif contractuel de RD	Perte de RD suite au dézouage été	Perte de RD suite à la CST 50%	Perte de RD suite à la CST 75%	Perte de RD suite à la Gratuité	Perte de RD suite au ticket t+	Perte de RD suite à la fusion de zone 6-8	Perte de RD suite à l'entrée d'OPTILE	Nouvel objectif
2004	1618,559	6,796							1611,763
2005	1636,344	7,404	8,831						1620,109
2006	1649,324	7,404	13,488	4,815					1623,617
2007	1657,804	7,404	13,714	23,786	6,076	7,459	0,262	0,293	1598,810

## 7. REVISION DU MONTANT DE LA CONTRIBUTION FORFAITAIRE

Au deuxième alinéa de l'article IV-2-3, le montant pour l'année 2007 est remplacé par : 233,3 M€.

## 8. MODIFICATION DE L'ACOMPTE POUR LA COMPENSATION TARIFAIRE DU MOIS DE DECEMBRE

L'acompte pour la compensation tarifaire du 24 décembre 2007, calculé selon les dispositions de l'article IV-5-1-2, est diminué de 32 000 000 € TTC.

A Paris, le

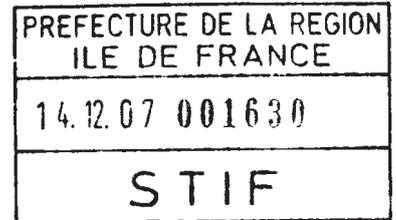
La directrice générale du STIF

Le président directeur général de la RATP

**Sophie MOUGARD**

**Pierre MONGIN**

Syndicat des transports d'Ile-de-France



**Délibération n° 2007/0948**

**Séance du 12 décembre 2007**

**AVENANT N°5 AU CONTRAT 2004-2007 ENTRE  
LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE ET LA SNCF**

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

**VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France;

**VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

**VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile-de-France;

**VU** le contrat d'exploitation entre le STIF et la SNCF signé le 19 janvier 2004 ;

**VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 6 décembre 2007 ;

**VU** le rapport n° 2007/0948

Après en avoir délibéré,

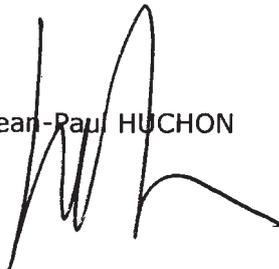
**DECIDE**

**ARTICLE 1** : Le projet d'avenant n°5 au contrat entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la SNCF pour la période 2004-2007 est approuvé.

**ARTICLE 2** : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON





L'autorité organisatrice de vos transports en île-de-france



# CONTRAT

entre

le Syndicat des Transports  
d'Ile-de-France

et

la Société Nationale  
des Chemins de Fer Français

avenant n°5

## OBJET DE L'AVENANT

Le présent avenant a pour objet d'introduire les ajustements suivants :

1 – Modification de l'offre de référence .....	2
2 – Impact de la mise en place du Ticket t+ .....	4
3 – Impact du forfait gratuit transport.....	4
4 - Impact de la fusion des ZONES 6 à 8.....	5
5 - Actualisation de l'objectif des recettes directes.....	5
6 - Modification de l'acompte pour la compensation tarifaire du mois de décembre 2007 .....	5
7 – Paiement d'une nouvelle taxe, dite EPSF.....	6

## 1 – MODIFICATION DE L'OFFRE DE REFERENCE

L'annexe II-14 est modifié comme suit :

## « ANNEXE II-14 -AJUSTEMENT DE L'OFFRE DE REFERENCE

En application de l'annexe II.12, le service de référence est modifié comme suit :

<u>a) offre de transport</u>		
<u>- variation des km prévus à l'annexe II.2</u>		
		2007
<u>Réseau ferroviaire (TK totaux)</u>		
Transilien 2008 (3 semaines de 2007)		
RER C (avec frais de mise en service)		1 407
Paris-Est (arrêts trains CIC à Longueville)		0
Paris-Est (nouvelle desserte avec frais de mise en service)		27 692
T4 : adaptation de l'offre suite au COSU du 21 juin 2007		-18 176
Total		10 923
<u>Réseau routier (KV totaux)</u>		
Noctilien : renfort été		5 397
Paris-Est (bus Provins - Longueville)		0
Total		5 397
Total pour les TK		10 923
Total pour les VK		5 397
<u>b) rémunération du service</u>		
<u>- rémunération additionnelle définie à l'article IV-3-1-a (€ 2003 HT)</u>		
		2007
<u>Réseau ferroviaire</u>		
Transilien 2008 (3 semaines de 2007)		
RER C (avec frais de mise en service)		131 853
Paris-Est (arrêts trains CIC à Longueville)		-24 711
Paris-Est (nouvelle desserte avec frais de mise en service)		2 249 781
T4 : adaptation de l'offre suite au COSU du 21 juin 2007		-58 800
Total		2 298 123

<u>Réseau routier</u>		
Noctilien : renfort été		22 527
Paris-Est (bus Provins - Longueville)		6 985
Total		29 512
<b>Total</b>		<b>2 327 635</b>
<u>c) ajustement des recettes directes prévues à l'article IV-2-1-4</u>		
<u>- montant à ajouter à la prévision de recettes directes</u>		
		2007
<u>Réseau ferroviaire</u>		
Transilien 2008 (3 semaines de 2007)		
RER C (avec frais de mise en service)		740
Paris-Est (arrêts trains CIC à Longueville)		
Paris-Est (nouvelle desserte avec frais de mise en service)		2 908
T4 : adaptation de l'offre suite au COSU du 21 juin 2007		
Total		3 648
<u>Réseau routier</u>		
Noctilien : renfort été		
Paris-Est (bus Provins - Longueville)		
Total		0
<b>Total</b>		<b>3 648</b>
<u>d) ajustement des recettes totales du trafic prévues à l'article IV-2-1-1</u>		
<u>- montant à déduire pour calcul des recettes totales du trafic prévues à l'article IV-2-1-1</u>		
		2007
<u>Réseau ferroviaire</u>		
Transilien 2008 (3 semaines de 2007)		
RER C (avec frais de mise en service)		1 338
Paris-Est (arrêts trains CIC à Longueville)		0
Paris-Est (nouvelle desserte avec frais de mise en service)		5 248
T4 : adaptation de l'offre suite au COSU du 21 juin 2007		0
Total		6 586
<u>Réseau routier</u>		
Noctilien : renfort été		0
Paris-Est (bus Provins - Longueville)		0
Total		0
<b>Total</b>		<b>6 586</b>

## 2 – IMPACT DE LA MISE EN PLACE DU TICKET T+

A compter du 1er juillet 2007 :

### 2-1 L'annexe II-8 est modifiée.

La gamme de titres au voyage de l'article II-7-1-1 est remplacée par :

- « Le ticket T+ à l'unité,
- Le ticket d'accès à bord,
- Le carnet de 10 tickets T+,
- Le billet réseau ferré origine-destination vendu à l'unité,
- Le carnet de 10 billets réseau ferré origine-destination,
- Les billets des dessertes bus à tarif spécial (Orlybus, Roissybus). »

Dans le 2ème alinéa de l'article II-7-1-1 la phrase : « Les tickets T à l'unité et les billets des dessertes bus à tarif spécial ne sont vendus qu'à plein tarif » est remplacée par : « Les tickets T+ à l'unité, les tickets d'accès à bord, les billets des dessertes bus à tarif spécial ne sont vendus qu'à plein tarif ».

### 2-2 Dans l'annexe IV-2-4, l'expression « ticket T » est remplacée par : « ticket T+ »

Les trois alinéas de l'annexe IV-2-4 sont modifiés comme suit :

tout d'abord une reconstitution (au prix public) des usages constatés en première validation (par relevés de valideurs, majorés d'un coefficient pour tenir compte du "stock mort") sur les lignes d'OPTILE, tandis que les montants des ventes assurées par les entreprises membres d'OPTILE sont déclarées à la RATP. Le solde entre les reconstitutions des usages (premières validations) et les ventes fait l'objet d'une facturation entre la RATP et OPTILE. Cette règle est précisée dans la convention du 31 octobre 2007 entre OPTILE, la RATP et la SNCF.  
 puis un remboursement (au prix public), par la RATP, des usages constatés pour les 1ères validations (par relevés de valideurs) sur les lignes de TRA conformément à la convention du 11 septembre 2007 entre la RATP et TRA ;  
 enfin un partage du solde, entre la RATP et la SNCF, avec une clé calculée au prorata des prix de référence du "Ticket T+" pour chaque entreprise. Le protocole d'accord du 13 juillet 2004 entre la RATP et la SNCF et son avenant N°2 du 31 octobre 2007 précisent cette règle de calcul.

### 2-3 Dans l'annexe IV-4, l'expression « ticket T » est remplacée par « ticket T+ et ticket d'accès à bord».

## 3 – IMPACT DU FORFAIT GRATUITE TRANSPORT

A compter du 31 mars 2007 :

### 3-1 L'annexe II-7 est modifiée :

Le 2ème alinéa de l'article II-7-3 « Une gamme de forfaits » est complété par : Forfait Gratuité Transport (FGT)

### 3-2 Il est créé dans l'annexe IV-4 un article IV-4-2-4-54 libellé comme suit :

#### IV-4-2-4-54 Forfait Gratuité Transport (FGT)

La perte de recettes totales du trafic, pour l'année 2007, résultant de la création du Forfait Gratuité Transport est compensé sous la forme d'un forfait global fixé à 10,679 M€ HT 2003.

#### 4 - IMPACT DE LA FUSION DES ZONES 6 A 8

4-1 Il est ajouté à la fin de l'article IV-5-2-1 : Cartes orange, Intégrale, Imagine'R et transition de l'annexe IV-5 le paragraphe suivant :

« A compter du 1er juillet 2007 les zones de tarification 6 à 8 sont fusionnées pour constituer une nouvelle zone 6.

En conséquence, les prix de référence relatifs aux anciennes zones 6 à 8 sont supprimés. Ils sont remplacés par les prix de référence suivants : »

En euros 2003 HT

	COH	COM	CI	I'R scolaire*	I'R étudiant*	CSTH	CSTM
1-6	62,684	272,239	2806,705	2098,598	2136,775	36,947	159,522
2-6	29,13	126,568	1231,412	530,806	769,619	17,74	77,08
3-6	29,13	126,568	1231,412	530,806	769,619	17,74	77,08
4-6	30,28	131,655	1358,187	530,806	769,619	18,483	80,36
5-6	16,058	67,018	645,606	441,379	769,619	9,173	38,827

\* applicable aux nouveaux contrats souscrits à partir de juillet 2007

4-2 A compter du 1er juillet 2007 les prix de référence des titres mobilis 1-6, 1-7 et 1-8 fixés à l'article IV-5-2-2 de l'annexe IV-5 sont supprimés et remplacés par le prix de référence suivant :

- Mobilis 1-6 15,104 € HT

En outre, à compter de cette même date, les libellés des titres « ticket jeunes 1-8 » et « ticket jeunes 3-8 » sont remplacés respectivement par : « ticket jeunes 1-6 » et « ticket jeunes 3-6 ». Les prix de référence correspondant sont inchangés.

#### 5 - ACTUALISATION DE L'OBJECTIF DES RECETTES DIRECTES

Conformément à l'article IV-3-2, le tableau de l'article IV-2-1-4 relatif au calcul des recettes directes de la RATP est annulé et remplacé par le tableau suivant :

tarif 01/01/2004

M€ HT	Objectif contractuel de RD	Perte de RD suite au dézonage été	Perte de RD suite à la CST 50%	Perte de RD suite à la CST 75%	Perte de RD suite à la Gratuité	Perte de RD suite à la fusion de zone 6-8	Nouvel objectif
2004	775,03	5,830					769,200
2005	778,91	6,643	4,416				767,851
2006	782,80	6,643	6745	2,026			767,386
2007	786,72	6,643	6,858	10,010	2,557	1,921	758,731

#### 6 - MODIFICATION DE L'ACOMPTE POUR LA COMPENSATION TARIFAIRE DU MOIS DE DECEMBRE 2007

Est ajouté en dernier alinéa de l'article IV.5.1.1, relatif à la compensation tarifaire, le paragraphe suivant :

cas particulier de l'année 2007 :

L'acompte pour la compensation tarifaire du 24 décembre 2007, est diminué de 24 M€ TTC.

## 7 – PAIEMENT D'UNE NOUVELLE TAXE, DITE EPSF

Est ajouté en dernier alinéa de l'article V.4, relatif à la Révision et Sauvegarde, le paragraphe suivant :

Sur ces bases, le STIF et la SNCF se sont accordés pour qu'une partie du montant de la nouvelle taxe, dite EPSF (mise en place en 2006), soit prise en charge par le STIF en 2007 à hauteur de 4 M€ HT 2007, soit 71,4% du montant total sur 2006 et 2007 s'élevant à 5,6 M€ HT.

Fait à Paris, le

La directrice générale du STIF

La présidente de la SNCF

Sophie MOUGARD

Anne Marie IDRAC

**Délibération n° 2007/0949**

**Séance du 12 décembre 2007**

**CONVENTION ENTRE LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, L'ETAT ET LA REGION ILE-DE-FRANCE, RELATIVE AUX ETUDES DE LA DESATURATION DE LA LIGNE 13 PAR PROLONGEMENT DE LA LIGNE 14**

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

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile de France ;
- VU** le rapport n° 2007/0949 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de plan du 05/12/2007 ;

**CONSIDERANT** qu'il revient au conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France d'autoriser la directrice générale à signer la convention de financement des études de la désaturation de la ligne 13 par prolongement de la ligne 14 avec l'Etat et la Région Ile-de-France, qui fixe la gouvernance des études ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** la directrice générale est autorisée à signer la convention de financement pour un montant total de 2 millions d'euros HT.

**ARTICLE 2 :** la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.



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

Jean-Paul HUCHON

## **Convention relative**

**aux études de désaturation de la ligne 13 du métro par le prolongement de la ligne 14  
et à la préparation du Débat Public correspondant**

### **Entre :**

L'Etat, représenté par le Préfet de la Région Ile-de-France, Préfet de Paris,

La Région Ile-de-France, représentée par le Président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n° xxxxxxxx

ci-après désignés par les financeurs,

### **Et**

Le Syndicat de Transports d'Ile-de-France, Autorité Organisatrice, représenté par sa directrice générale,

ci-après désigné par le STIF,

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 Contrat de Projets État – Région Ile de France 2007 – 2013 signé le 23 mars 2007,

**Il est précisé et convenu ce qui suit :**

## **PREAMBULE**

Le SDRIF de 1994 prévoyait la « météorisation » de la branche M13 d'Asnières-Gennevilliers, prolongée à Port de Gennevilliers (« AGIV »). Cette opération vise essentiellement à améliorer l'offre et la qualité de service de la ligne 13 en supprimant le fonctionnement en fourche. Elle se décline en plusieurs phases de travaux longs et complexes, étalés sur plus de 20 ans, et dont le préalable incontournable consiste à déconnecter la branche destinée à être « météorisée » et à l'exploiter en navette.

En 2004, La météorisation a fait l'objet d'une étude préliminaire qui a confirmé la complexité et le coût très élevé de l'opération. C'est pourquoi le STIF a lancé fin 2006 une réflexion sectorielle visant à étudier des solutions alternatives, permettant de désaturer la ligne 13 dans un délai raisonnable et d'apporter un net gain de qualité de service dans la desserte du nord-ouest parisien. 4 scénarios principaux ont été analysés : déconnexion de l'une ou l'autre des branches de la ligne 13, prolongement de la ligne 4 vers Saint-Ouen-Les Docks, création du tronçon d'ArcExpress Saint-Denis – La Défense. En cours d'étude, une nouvelle solution est apparue : prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen.

A l'issue de cette analyse, l'Etat, la Région et le STIF décident de retenir pour la suite des études la section nord-ouest du projet Arc Express qui fait l'objet d'une inscription particulière au contrat de projet et qui présente un intérêt d'aménagement sectoriel important et le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint Ouen au titre de l'inscription au contrat de projet pour l'amélioration de la ligne 13.

Dans le contrat de projets 2007-2013, l'Etat et la Région ont inscrit une enveloppe de 25,50 millions d'euros pour réaliser les études d' « amélioration de la ligne 13 du métro » mais aussi une autre enveloppe du même montant pour les études relatives à la « nouvelle liaison ArcExpress », dont l'objectif premier n'est pas d'améliorer le fonctionnement de la ligne 13. Par conséquent, l'étude de désaturation de la ligne 13 sera financée sur la première de ces enveloppes pour ce qui concerne la solution « prolongement de la ligne 14 ».

Conformément à l'article 15 I de ses statuts, cette étude est menée par le STIF. Son avancement est placé sous l'autorité conjointe des financeurs représentés au sein d'un comité décisionnel par le préfet de la Région Ile de France et le président du Conseil Régional d'Ile de France.

## **Article 1<sup>er</sup> : OBJET DE LA CONVENTION**

La présente convention a pour objet de préciser les modalités de la participation financière de l'Etat et de la Région Ile de France au financement des études de prolongement de la ligne 14 et à la préparation du Débat Public correspondant.

Le prolongement de la ligne 14 depuis son terminus actuel de Saint-Lazare constitue une variante de la « météorisation de la branche Saint-Denis de la ligne 13 » inscrite dans le projet de SDRIF adopté par le Conseil Régional d'Ile de France en février 2007. Elle doit permettre de répondre aux enjeux de déplacements dans le quadrant nord-ouest de la zone dense de l'agglomération francilienne, en particulier :

1. désaturation de la ligne 13 ;
2. création d'une offre de transport performante afin d'assurer une part dominante à l'accès en transport collectif aux secteurs de densification urbaine de Paris 17<sup>ème</sup>, Clichy la Garenne, Saint-Ouen, Gennevilliers ;
3. maillage des transports collectifs régionaux en augmentant la performance de la branche Pontoise du RER C et la « connexion » du Val d'Oise avec le cœur de l'agglomération ;
4. possibilité d'accroître la capacité de la ligne 14 en créant des installations de garage et d'ateliers adaptées dans des secteurs propices à l'implantation de ce type d'activités.

Ces dessertes attractives devraient créer ou renforcer l'effet de levier nécessaire au développement économique et urbain des territoires en mutation de Paris 17<sup>ème</sup>, Saint-Ouen, Saint-Denis, de la boucle de Gennevilliers, d'Epinay sur Seine.

Ce projet est complémentaire avec la construction d'un tronçon de la rocade ArcExpress. Aussi les études veilleront à ce que le prolongement de la ligne 14 reste compatible avec les diverses familles des tracés d'ArcExpress, autorise l'établissement d'un pôle de correspondance à Mairie de Saint-Ouen et l'éventuelle utilisation conjointe d'un centre de maintenance unique à construire dans le secteur des Docks.

Par ailleurs ces études s'inscrivent dans l'enveloppe « amélioration de la ligne 13 » du contrat de projet Etat Région, et évalueront l'intérêt socio économique du maillage de la ligne 13 à la tangentielle Nord à Stains La Cerisaie, ainsi que la nature des installations de garage à préserver à Stains pour la ligne 13.

## **Article 2 : MAITRISE D'OUVRAGE**

Le STIF est maître d'ouvrage pour l'ensemble des études, conformément à l'article 15 I du décret 2005-664 du 10 juin 2005 portant sur ses statuts.

## **Article 3 : EVALUATION DES DEPENSES**

Le montant prévisionnel des dépenses correspondant à l'objet de la présente convention précisé à l'article 1 est évalué à 2 millions d'euros aux conditions économiques de janvier 2007.

## **Article 4 : FINANCEMENT**

### **4 – 1 Engagement des financeurs**

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires à la réalisation des études visées à l'article 1 selon le plan de financement détaillé ci-après au 4 – 2.

### **4 - 2 Plan de financement**

Le montant prévisionnel des dépenses évaluées à 2 millions d'euros sera comptabilisé au titre de la rubrique « Amélioration de la ligne 13 » de l'Article 4 du Contrat de Projets, « études et premiers travaux d'opérations de transports en commun ». Son plan de financement est le suivant :

- 30% de subvention de l'Etat, soit 0,6 M€,
- 70% de subvention de la Région, soit 1,4 M€.

## **Article 5 : MODALITES DE PAIEMENT**

### **5 – 1 Modalités de demandes de versement**

Les demandes de versement aux financeurs découlent de l'avancement des études et des dépenses réalisées par le STIF. Ces demandes s'effectuent de façon au moins trimestrielle au regard de l'avancement des études.

Les demandes de versement seront établies par application de la clé de financement définie à l'article 4.2.

## **5 – 2 Modalités de mandatement**

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

Pour la Région Ile-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 solde de la subvention sera versé au vu d'un bilan financier attesté par le comptable public.

Le versement sera effectué auprès de l'Agent Comptable du STIF, établissement public à caractère administratif ayant son siège au 9/11 avenue de Villars 75007 Paris, sur le compte ouvert à la Recette Générale des Finances de Paris, sous le compte n° 30081 75000 00002005079 21.

## **Article 6 : MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI**

### **6 – 1 Comptabilité de l'opération**

Le STIF s'engage à faire ressortir directement dans ses écritures la comptabilité propre aux dépenses faisant l'objet de la présente convention.

Il s'engage en outre à faciliter le contrôle par l'Etat, par la Région, 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.

## **6 – 2 Information**

Le STIF s'engage, pendant toute la durée de validité de la convention à présenter au 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.

## **6 – 3 Comité de pilotage et contrôle des études par les services de l'Etat et de la Région**

Les études et prestations menées par le STIF dans le cadre de cette convention seront réalisées sous le contrôle des services de l'Etat et de la Région . Tous les rapports d'études et de prestations leur seront notamment fournis.

Les cahiers des charges de chacun des éléments de l'étude seront fournis au comité de pilotage constitué d'un représentant de chacune des parties préalablement à l'engagement de ces éléments.

Des comités techniques seront constitués avec un ou des représentants de chacune des parties pour analyser le contenu technique des offres préalablement au choix des prestataires.

Des réunions du comité de pilotage sont toujours organisées par le STIF préalablement à la présentation de résultats d'étude en commission de suivi réunissant les collectivités territoriales. L'avis des financeurs sera demandé par le STIF avant présentation pour approbation d'un document issu de ces études à son conseil.

## **Article 7 : COMMUNICATION**

La diffusion à des personnes ou organismes extérieurs aux équipes de conception et aux services de l'Etat, de la Région 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, à la Commission Nationale du Débat Public, et aux enquêtes publiques porteront le logo des parties et feront l'objet d'une consultation des parties avant diffusion.

## Article 8 : DATE D'EFFET ET VALIDITE DE LA CONVENTION

La convention prend effet à compter de la signature des trois exemplaires originaux par l'ensemble des parties. Sa durée est de trois ans, prorogeable par tacite reconduction jusqu'à la fin du XIIIème CPER.

En cas de réévaluation du montant précisé à l'article 2, un avenant à la présente convention devra être signé par l'ensemble des parties.

Etablie en trois exemplaires originaux.

## SIGNATAIRES

Date d'effet de la convention à compter de la dernière signature : le     /     / 2007.

<p>Le Préfet de Région Ile de France, Préfet de Paris <i>Date et signature</i></p>	<p>Le Président du Conseil Régional d'Ile-de-France <i>Date et signature</i></p>	<p>La Directrice Générale du Syndicat des Transports d'Ile de France <i>Date et signature</i></p>
<p>Pierre MUTZ</p>	<p>Jean-Paul HUCHON</p>	<p>Sophie MOUGARD</p>

**Délibération n° 2007/ 0950**

**Séance du 12 décembre 2007**

**CONVENTION ENTRE LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, L'ETAT ET LA REGION ILE-DE-FRANCE, RELATIVE AUX ETUDES DU PROJET D'AMELIORATION DE L'OFFRE DE TRANSPORT EN PROCHE COURONNE DIT "ARC EXPRESS".**

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

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile de France ;
- VU** le rapport n° 2007/0950 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de plan du 5 décembre 2007 ;

**CONSIDERANT** qu'il revient au conseil du syndicat des transports d'Ile-de-France d'autoriser la directrice générale à signer la convention de financement des études du projet d'amélioration de l'offre de transport en proche couronne dit "Arc Express", avec l'Etat et la Région Ile-de-France, qui fixe la gouvernance des études ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : la directrice générale est autorisée à signer la convention de financement pour un montant total de 4 millions d'euros HT.

**ARTICLE 2** : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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



Jean-Paul HUCHON

**Convention relative aux études du projet de nouvelle rocade ferrée structurante en  
proche couronne (Arc Express).**

**Entre :**

L'Etat, représenté par le Préfet de 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 n° CP

ci-après désignés par les financeurs,

**Et**

Le Syndicat de Transports d'Ile-de-France, Autorité Organisatrice, représenté par sa  
directrice générale,

ci-après désigné par le STIF,

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 Contrat de Projets État - Région d'Ile de France 2007 - 2013 signé le 23 mars  
2007,

**Il est précisé et convenu ce qui suit :**

## **PREAMBULE**

L'Etat et la Région ont décidé de lancer les études du projet de nouvelle rocade ferrée structurante en proche couronne (projet Métrophérique ou Arc Express : cette dernière dénomination est retenue pour la suite) en vue du lancement d'un grand débat public sur ce projet dont les enjeux pour l'Île de France en terme budgétaire, de transport et d'urbanisme sont majeurs.

L'objectif est d'organiser un débat public au 2<sup>ème</sup> semestre 2009.

Ces études seront placées sous l'autorité conjointe du préfet de la Région Ile de France et du président du Conseil Régional d'Île de France au sein d'un comité décisionnel des financeurs. Elles seront suivies dans le cadre d'un comité de pilotage réunissant l'Etat, la Région et le STIF, se déclinant en comités de suivi associant les conseils généraux et les collectivités locales concernés et en comités techniques ad hoc.

L'Etat, la Région et le STIF conviennent que ce dernier mènera ces études, conformément à l'article 15 I de ses statuts, pour définir l'opération Arc Express. Ces études sont financées par l'Etat et la Région dans le cadre du contrat de projet. La RATP sera étroitement associée à leur réalisation en tant qu'exploitant de réseaux de transport existants.

Elles ont pour objectif de rassembler tous les éléments permettant l'organisation du débat public. Elles porteront notamment sur la conception générale du système de transport, sur la base d'un métro automatique, les tracés envisageables, la conception du système d'échange avec les réseaux existants, et ce en intégrant les perspectives d'évolution de ces réseaux. Elles permettront d'identifier les enjeux en terme d'urbanisme, notamment au regard des impératifs du développement résidentiel et économique du territoire. Enfin, elles comporteront une évaluation des enjeux socio-économiques du projet dans ses différentes composantes, et préciseront les modalités envisageables pour le financement du projet.

Par ailleurs, ces études apporteront l'éclairage spécifique de deux analyses territoriales plus restreintes, sur le fuseau Sud Est compris entre les RER A et B, et sur le fuseau Nord Ouest, des Hauts de Seine à Saint Denis.

### **Article 1<sup>er</sup> : OBJET DE LA CONVENTION**

La présente convention a pour objet de préciser les attendus des études du projet de métro automatique en rocade (dénommée par la suite Arc Express) à travers leur programme joint en annexe. Elle définit également les modalités de la participation de l'Etat et de la Région au financement de ces études.

Ces études sont conduites en vue d'organiser un débat public sur le Arc Express au second semestre 2009.

### **Article 2 : OBJECTIFS DU PROJET "ARC EXPRESS"**

La liaison Arc Express est un projet structurant de transport et d'urbanisme à l'échelle métropolitaine.

En matière de transports, ce projet de rocade vient notablement améliorer le fonctionnement du réseau au bénéfice de l'ensemble des usagers de la région. En effet, et d'une première part, il facilite l'accès à la zone dense pour les usagers venant de la moyenne et grande couronne en leur évitant de passer systématiquement par Paris, dont les grandes stations sont aujourd'hui des hubs incontournables.

Ces trajets évités dans Paris déchargeront ces grands pôles d'échanges., et le projet a ainsi pour objectif de décharger les radiales existantes.

D'autre part, le projet Arc Express structurera également les déplacements internes à la proche couronne, aujourd'hui majoritairement effectués en voiture (environ 74 %), alors que pour les déplacements vers Paris, les transports en commun sont prépondérants (environ 62 %). Un report modal important est attendu. L'objectif visé est que 20% des usagers d'Arc Express soient des nouveaux utilisateurs des

transports en commun qui n'avaient jusqu'alors aucune alternative satisfaisante à l'utilisation de leur voiture.

En terme d'aménagement urbain, Arc Express est un outil indispensable à la mise en oeuvre de la ville plus compacte nécessaire au développement durable de la région.

Cette nouvelle infrastructure permet autour de certaines de ses stations de constituer ou renforcer des pôles urbains. Elle représente ainsi un levier de développement important pour les territoires divers qui polariseront une bonne part de la croissance urbaine des 20 prochaines années afin de lutter contre l'étalement urbain.

### **Article 3 : FINANCEMENT ET MAITRISE D'OUVRAGE**

L'Etat et la Région financent l'intégralité des études.

Le STIF est le maître d'ouvrage du programme d'études du projet Arc Express, conformément au décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile de France

### **Article 4 : EVALUATION DES DEPENSES**

Le montant prévisionnel des dépenses correspondant à l'objet de la présente convention précisé à l'article 1 est évalué à 4 millions d'euros aux conditions économiques de janvier 2007.

### **Article 5 : FINANCEMENT**

#### **5 – 1 Engagement des financeurs**

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires à la réalisation des études visées à l'article 1 selon le plan de financement détaillé ci-après au 4 – 2.

#### **5 - 2 Plan de financement**

Le montant prévisionnel des dépenses évaluées à 4 millions d'euros sera comptabilisé au titre de la rubrique « Arc Express » de l'Article 4 du Contrat de Projets, "études et premiers travaux d'opérations de transports en commun". Son plan de financement est le suivant :

- 30% de subvention de l'Etat, soit 1,2 M€,
- 70% de subvention de la Région, soit 2,8 M€.

**Globalement au titre du contrat de projets 2007-2013, l'Etat et la Région ont inscrit une enveloppe de 25,50 millions d'euros pour réaliser les études de la nouvelle liaison Arc Express.**

## **Article 6 : MODALITES DE PAIEMENT**

### **6 – 1 Modalités de demandes de versement**

Les demandes de versement aux financeurs découlent de l'avancement des études et des dépenses réalisées par le STIF. Ces demandes s'effectuent de façon au moins trimestrielle au regard de l'avancement des études.

Les demandes de versement seront établies par application de la clé de financement définie à l'article 4.2.

### **6 – 2 Modalités de mandatement**

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

Pour la Région Ile-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 solde de la subvention sera versé au vu d'un bilan financier attesté par le comptable public.

Le versement sera effectué auprès de l'Agent Comptable du STIF, établissement public à caractère administratif ayant son siège au 9/11 avenue de Villars 75007 Paris, sur le compte ouvert à la Recette Générale des Finances de Paris, sous le compte n° 30081 75000 00002005079 21.

## **Article 7 : MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI**

### **7 – 1 Comptabilité de l'opération**

Le STIF s'engage à faire ressortir directement dans ses écritures la comptabilité propre aux dépenses faisant l'objet de la présente convention.

Il s'engage en outre à faciliter le contrôle par l'Etat, par la Région, 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.

### **7 – 2 Information**

Le STIF s'engage, pendant toute la durée de validité de la convention à présenter au 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.

### **7 – 3 Comité de pilotage et contrôle des études par les services de l'Etat et de la Région**

Les études menées par le STIF dans le cadre de la présente convention sont placées sous l'autorité conjointe du préfet de la Région Ile de France et du président du Conseil Régional d'Ile de France au sein d'un comité décisionnel des financeurs.

Elles seront réalisées sous le contrôle des services de l'Etat et de la Région par le biais du comité de pilotage, et des comités techniques ad hoc définis en préambule.. Tous les rapports d'études et de prestations leur seront notamment fournis.

Les cahiers des charges de chacun des éléments de l'étude seront fournis au comité de pilotage préalablement à l'engagement de ces éléments.

Des comités techniques seront constitués avec un ou des représentants de chacune des parties pour analyser le contenu technique des offres préalablement au choix des prestataires.

Des réunions du comité de pilotage seront toujours organisées par le STIF préalablement à la présentation de résultats d'étude en commission de suivi réunissant les collectivités territoriales.

L'avis du comité décisionnel sera demandé par le STIF avant présentation pour approbation d'un document issu de ces études à son conseil.

### **Article 8 : COMMUNICATION**

La diffusion à des personnes ou organismes extérieurs aux équipes de conception et aux services de l'Etat, de la Région 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, à la Commission Nationale de Débat Public, et aux enquêtes publiques porteront le logo des parties et feront l'objet d'une consultation des parties avant diffusion.

## Article 9 : DATE D'EFFET ET VALIDITE DE LA CONVENTION

La convention prend effet à compter de la signature des trois exemplaires originaux par l'ensemble des parties. Sa durée est de trois ans, prorogable par tacite reconduction jusqu'à la fin du XIIIème CPER.

En cas de réévaluation du montant précisé à l'article 2, un avenant à la présente convention devra être signé par l'ensemble des parties.

Etablie en trois exemplaires originaux.

## SIGNATAIRES

Date d'effet de la convention à compter de la dernière signature : le     /     / 2007 .

Le Préfet de Région Ile de France, Préfet de Paris <i>Date et signature</i>	Le Président du Conseil Régional d'Ile-de-France <i>Date et signature</i>	La Directrice Générale du Syndicat des Transports d'Ile de France <i>Date et signature</i>
Pierre MUTZ	Jean-Paul HUCHON	Sophie MOUGARD

**Délibération n° 2007/0951**

**Séance du 12 décembre 2007**

**CONVENTION DE FINANCEMENT COMPLÉMENTAIRE  
TRANCHE FONCTIONNELLE TF (B+C)  
A1a- PROLONGEMENT DU TRAMWAY T2  
DE LA DEFENSE AU PONT DE BEZONS**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,
- VU** le décret n°75-470 du 4 juin 1975 portant approbation du cahier des charges de la régie des transports parisiens, en application de l'article 13 du décret n°59-1091 du 23 septembre 1959 modifié portant statut de la Régie autonome des transports parisiens,
- 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,
- VU** le contrat de projets État- Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007,
- VU** la délibération n°2006/1166 du conseil du syndicat des transports d'Ile-de-France, séance du 13 décembre 2006,
- VU** la délibération n°2007/00444 du conseil du syndicat des transports d'Ile-de-France, séance du 11 juillet 2007,
- VU** le rapport n° 2007/0951
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de plan du 5 décembre 2007

**Considérant** que la convention relative à la première tranche fonctionnelle TFA de cette opération a été notifiée le 9 juillet 2007, et que la convention relative à la deuxième tranche fonctionnelle TF B, approuvée par tous ses co-signataires, est en cours de signature.

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

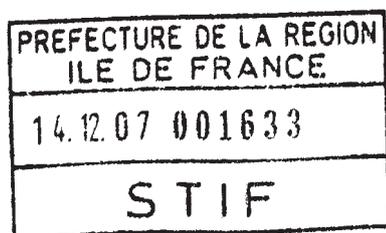
**ARTICLE 1 :** la convention de financement complémentaire, qui correspond à la tranche fonctionnelle TF (B+C), d'un montant de 159,204 M€ aux conditions économiques de janvier 2006 avec :

- l'État,
- la Région Ile-de-France,
- le département des Hauts-de-Seine,
- le département du Val d'Oise,

et le STIF, annexée à la présente délibération, est approuvée.

**ARTICLE 2 :** la directrice générale du syndicat des transports d'Ile-de-France est habilitée à signer ladite convention.

**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

## CONVENTION

### *régissant les rapports entre les financeurs, les maîtres d'ouvrage et le Syndicat des Transports d'Ile de France, relative à la réalisation de l'opération*

#### **A1a-PROLONGEMENT DU TRAMWAY T2 A BEZONS tranche fonctionnelle TF (B+C)**

\* \* \*

Version	auteur	remarques
1	STIF	
1.1	STIF - FG	Modifications de forme
2.0	STIF – FG/MP	Modifications de forme : regroupement en une phrase pour l'évocation des TF A et TF B Modifications de fond : convention TF B et C pour solde et régularisation dépenses DDE
2.1	STIF – FG	Intégration remarques MP : - (B+C) en lieu et place de B et C - compléments et corrections sur annexe 5 Complément article 3 : durée prévisionnelle
2.2	STIF – MP	Relecture et corrections de forme annexe 5
2.3	STIF – FG	Corrections de forme : prise en compte remarques E. Sabatié par téléphone du 18/10/07
2.4	STIF – FG	Intégration échéanciers RATP adressés par e-mail A. Avenel du 19/10/07 et échéanciers CG 92 adressé par e-mail G. Duré du 30/10/07
2.5	STIF – FG	Intégration échéanciers CG 95 adressé par e-mail E. Sabatié du 26/11/07
2.6	STIF – FG	Corrections annexe 3 répartition par financeurs des échéanciers CG 92 et CG 95
3.0	STIF – FG	Précision de forme page 12 et corrections annexe 3 répartition par financeurs des échéanciers CG 92 et CG 95

## SOMMAIRE

<b>PREAMBULE</b>	<b>6</b>
<b>ARTICLE 1 OBJET DE LA CONVENTION</b>	<b>7</b>
<b>ARTICLE 2 DESIGNATION, RESPONSABILITES ET COORDINATION DES MAITRES D'OUVRAGE</b>	<b>7</b>
2.1 LES MAITRES D'OUVRAGE	7
2.2 LE MAITRE D'OUVRAGE COORDINATEUR	8
<b>ARTICLE 3 DELAI ET CALENDRIER DE REALISATION</b>	<b>9</b>
<b>ARTICLE 4 ESTIMATION DES DEPENSES DE L'OPERATION - COUTS D'OBJECTIF POUR CHAQUE MAITRE D'OUVRAGE</b>	<b>9</b>
4.1 ESTIMATION DES DEPENSES DE L'OPERATION	9
4.2 BASE DE COMPARAISON DES COUTS	9
4.3 COUT D'OBJECTIF DU DEPARTEMENT DES HAUTS-DE-SEINE	9
4.4 COUT D'OBJECTIF DU DEPARTEMENT DU VAL D'OISE	10
4.5 COUT D'OBJECTIF DE LA RATP	10
<b>ARTICLE 5 DECOMPOSITION EN TRANCHES FONCTIONNELLES</b>	<b>10</b>
5.1 PROGRAMME ET COUT DE LA DEUXIEME TRANCHE FONCTIONNELLE TF (B+C)	10
<b>ARTICLE 6 FINANCEMENT DE LA TRANCHE TF (B+C)</b>	<b>11</b>
6.1 ENGAGEMENT DES FINANCEURS	11
6.2 PLAN DE FINANCEMENT DE LA TRANCHE TF (B+C)	12
6.3 AJUSTEMENTS DANS LA MISE EN PLACE DES FINANCEMENTS	12
6.4 ENGAGEMENT DU STIF	12
<b>ARTICLE 7 ECHEANCIERS FINANCIERS DE L'OPERATION</b>	<b>13</b>
7.1 ECHEANCIER DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME	13
7.2 ECHEANCIER DES DEPENSES DES MAITRES D'OUVRAGE	13
7.3 AJUSTEMENT DES ECHEANCIERS	13
<b>ARTICLE 8. MODALITES D'ATTRIBUTION DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME ET DES CREDITS DE PAIEMENT</b>	<b>13</b>
8.1 AUTORISATIONS DE PROGRAMME	13
8.2 CREDITS DE PAIEMENT	13
8.3 INFORMATION DU STIF	14
8.4 MANDATEMENT ET REGLEMENT	14
8.5 BENEFICIAIRES	14
<b>ARTICLE 9 COMITE DE SUIVI DE L'OPERATION</b>	<b>14</b>
<b>ARTICLE 10 MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI</b>	<b>15</b>
10.1 COMPTABILITE DE L'OPERATION	15
10.2 INFORMATION	16
10.3 SUIVI DE LA MAITRISE D'OUVRAGE	16
10.4 INTERVENTION D'EXPERTS	16
<b>ARTICLE 11 MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET</b>	<b>16</b>
<b>ARTICLE 12 DEFINITION ET GESTION DES ECARTS</b>	<b>17</b>
12.1 CONTROLE DU RESPECT DES COUTS D'OBJECTIF DE CHAQUE MAITRE D'OUVRAGE	17
12.2 MODALITES DE MODIFICATION DU COUT D'OBJECTIF	17
12.3 MODALITES DE MODIFICATION DES DELAIS	18
12.4 CLAUSE D'INTERESSEMENT SUR LE RESPECT DU COUT D'OBJECTIF	18
<b>ARTICLE 13 ACHEVEMENT DES TRAVAUX</b>	<b>19</b>
<b>ARTICLE 14 BILAN</b>	<b>19</b>
14.2 BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER	19
14.3 EVALUATION ECONOMIQUE, SOCIALE ET ENVIRONNEMENTALE	19
<b>ARTICLE 15 PUBLICITE - COMMUNICATION</b>	<b>20</b>
<b>ARTICLE 16 MODIFICATION DE LA CONVENTION</b>	<b>20</b>

<b>ARTICLE 17</b>	<b>RESILIATION DE LA CONVENTION.....</b>	<b>20</b>
<b>ARTICLE 18</b>	<b>DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION.....</b>	<b>21</b>

## **ENTRE LES FINANCEURS, LES MAITRES D'OUVRAGE ET LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE DE FRANCE**

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 n°                      du

Ci-après désignés par les financeurs.

En deuxième lieu,

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

**Le Département du Val d'Oise**, représenté par le Président du Conseil Général, dûment mandaté par délibération de la Commission Permanente en date du.....,

**La R.A.T.P.**, Régie Autonome des Transports Parisiens, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC) inscrit au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro RCS B775663438, dont le siège est à Paris 12<sup>ème</sup>, 54 quai de la Râpée, représentée par son Président Directeur Général,

Ci-après désignés par les financeurs et maîtres d'ouvrage.

En troisième lieu,

**le Syndicat des Transports d'Ile-de-France**, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est au 11, avenue de Villars - 75007 PARIS, représenté par sa Directrice Générale, en vertu de la délibération du Conseil n°2007/                      en date du ..... 2007,

Ci-après désigné par le STIF ou l'autorité organisatrice,

VU le Contrat de Plan Etat – Région d'Ile-de-France 1994 – 1999 signé le 20 juillet 1994,

VU le Contrat de Plan Etat - Région d'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 la décision n° 7723 du STIF du 2 avril 2003 approuvant le schéma de principe du tramway T2 de La Défense à Bezons dans lequel le STIF a désigné les maîtres d'ouvrage de l'opération,

VU l'arrêté DDE2005/323 de M. le Préfet des Hauts-de-Seine du 14 décembre 2005 portant constatation du transfert de routes nationales au Conseil général des Hauts-de-Seine, par lequel le Conseil général des Hauts-de-Seine se substitue à la Direction Départementale de l'Equipement des Hauts-de-Seine dans ses responsabilités vis-à-vis de l'opération,

VU la délibération du Conseil général des Hauts-de-Seine en date du 23 mars 2006 faisant suite au rapport de M. le Président du Conseil général n°06.120 en date du 8 mars 2006 relative à la maîtrise d'ouvrage départementale du projet,

VU la convention du 21 juillet 2006 régissant les rapports de la RATP et de RFF pour la réalisation d'un pont-rail en sortie de La Défense,

VU la convention d'organisation de la maîtrise d'ouvrage signée le 2 octobre 2006 par le Président du Conseil Général des Hauts-de-Seine, le Président du Conseil Général du Val d'Oise et le Président Directeur Général de la RATP,

VU l'avant-projet de l'opération « Prolongement du tramway T2 à Bezons » approuvé par le Conseil du STIF le 13 décembre 2006,

VU les conventions de financement entre l'Etat, la Région Ile de France, le Département des Hauts-de-Seine, le Département du Val d'Oise et la RATP, relatives aux tranches fonctionnelles TF A et TF B de l'opération « A1a – prolongement du tramway T12 à Bezons », respectivement notifiées le 9 juillet 2007, et le .....,

Il est précisé et convenu ce qui suit :

## PREAMBULE

Le prolongement du tramway T2 entre La Défense (92) et Bezons (95) est prévu au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) de 1994. Il a pour principal objectif d'améliorer la desserte du pôle d'emplois et d'activités de La Défense. Il permet de relier une commune du Val d'Oise au réseau de transports en commun en site propre de la Petite Couronne parisienne et constitue une étape supplémentaire de la construction de la Rodeo de Tramways qui offrira un service de transports collectifs de qualité aux usagers de la banlieue.

L'opération intitulée « Prolongement du tramway T2 à Bezons » est également inscrite au Contrat de Plan Etat - Région Ile-de-France 2000-2006 du 18 mai 2000 et au contrat de projets Etat-Région Ile de France 2007-2013 du 23 mars 2007. Cette opération a fait l'objet de l'avant-projet visé ci-dessus. Celui-ci est consultable au STIF, auprès des maîtres d'ouvrage et des financeurs.

Cet avant-projet décrit le prolongement du tramway T2 existant, sur une longueur de 4,2 km, depuis La Défense jusqu'au terminus à Bezons, en passant par les communes de Puteaux, Courbevoie, La Garenne-Colombes, Colombes, Nanterre et Bezons. 7 nouvelles stations seront créées : Danton, Les Fauvelles, Place de Belgique, Estienne d'Orves, Quatre Chemins Louis Aragon, Rond-Point du Petit Colombes, Pont de Bezons. La station Rond-Point du Petit Colombes préserve la faisabilité d'une station commune aux tramways T1 et T2. L'avant-projet prévoit également l'aménagement de la station existante de La Défense, la construction d'un pont rail à la sortie de La Défense, d'une passerelle piétons et cycles au droit du pont de Charlebourg, de deux passerelles piétons et cycles au niveau du pont de Bezons, le Pont Bouilloche, et la construction d'un site de maintenance et de remisage sur les terrains de la Marine à Colombes.

L'avant-projet précise le coût d'objectif de l'opération. Le montant total de l'opération, réévalué, validé par les maîtres d'ouvrage, les financeurs et le STIF, est de 223, 490 M€ (Conditions Economiques de janvier 2006).

Dans la convention de financement de la tranche fonctionnelle A, ce coût global se répartissait par financeurs comme suit (CE de 01/2006)<sup>1</sup> :

- Etat :	38,801 M€
- Région Ile-de-France	118,403 M€
- Département 92	19,806 M€
- Département 95	13,005 M€
- RATP (prêts bonifiés Région)	33,476 M€

Cette répartition a évolué pour tenir compte des règles décidées à l'occasion de la signature, le 23 mars 2007, du contrat de projets Etat-Région Ile de France 2007-2013, les participations de la Région étant

<sup>1</sup> En fait, les financements inscrits au contrat de plan 1994-1999, aux conditions économiques de janvier 2000, s'établissaient à 30,490 M€, décomposés comme suit :

- Subvention Région Ile-de-France : 24,392 M€
- Prêts bonifiés de la Région Ile-de-France à la RATP : 6,098 M€

S'y ajoutent les financements inscrits au contrat de plan 2000-2006 actualisés aux CE de 01/2006, pour un montant de 138,848 M€, répartis de la manière suivante :

- Etat : 38,801 M€
- Subvention Région Ile-de-France : 64,669 M€
- Prêts bonifiés de la Région Ile-de-France à la RATP : 25,868 M€
- Département du Val d'Oise : 9,510 M€

S'y ajoutent également l'actualisation aux conditions économiques de janvier 2006 des financements inscrits au contrat de plan 1994-1999 :

- Subvention Région Ile-de-France : 6,041 M€
- Prêts bonifiés de la Région Ile-de-France à la RATP : 1,510 M€

Au total, 176,889 M€ (CE 01/2006) sont donc inscrits.

Par ailleurs, le Département des Hauts-de-Seine, le Département du Val d'Oise et la Région Ile-de-France se sont engagés à financer la différence entre le coût d'objectif définitif (223,49 M€) et les financements déjà acquis, soit 46, 601 M€ (CE 01/2006) : ainsi, la Région contribue à hauteur de 50 %, le Département des Hauts-de-Seine de 42,5 % et le Département du Val d'Oise de 7,5 %, soit, aux CE de 01/2006 :

- Région Ile-de-France : 23, 301 M€
- Département des Hauts-de-Seine : 19, 806 M€
- Département du Val d'Oise : 3, 495 M€

désormais versées intégralement sous forme de subvention. Sans remettre en cause le montant des prêts inscrits dans la première tranche fonctionnelle TFA (5,648 M€ (CE 01/2006)), cette disposition a été appliquée pleinement dès la deuxième tranche fonctionnelle de l'opération.

Le financement du projet au coût d'objectif indiqué ci-dessus s'obtient désormais comme suit :

- Etat :	38,801 M€
- Région Ile-de-France	146,231 M€
- Département 92	19,806 M€
- Département 95	13,005 M€
- RATP (prêts bonifiés Région)	5,648 M€

L'opération a été décomposée en 3 tranches fonctionnelles (TF A, TF B, TF C).

Le financement des tranches fonctionnelles TF A et TF B a été fixé dans les conventions susvisées.

Il était prévu une troisième et dernière tranche TF C qui devait permettre, entre autres, de régulariser les montants attribués aux DDE 92 et 95 et les montants dépensés par ces mêmes DDE avant le transfert de leur maîtrise d'ouvrage aux départements respectifs.

Ces montants n'ont pu être évalués avec exactitude qu'en octobre 2007. Ils imposent un ajustement des montants qui étaient prévus dans le découpage entre les tranches TF B et TF C, et dans la répartition entre leurs financements. Aussi, l'ensemble des parties ont convenu d'établir la présente convention pour le financement global des tranches B et C réunies, la précédente convention pour la tranche TF B se trouvant ainsi complétée et corrigée.

L'article 9 de la convention de financement TF B prévoyait une réunion du comité de suivi préalablement à la TF C ; elle s'est tenue le 12 octobre 2007.

## **ARTICLE 1 OBJET DE LA CONVENTION**

L'objet de la présente convention est de définir les engagements réciproques des parties concernant les conditions techniques et financières dans lesquelles est réalisée et financée l'opération « Prolongement du tramway T2 à Bezons ».

La présente convention présente les conditions de financement de l'opération et fixe les engagements des financeurs sur la tranche TF (B+C).

La présente convention fixe notamment un coût d'objectif de l'opération globale sur lequel chacun des maîtres d'ouvrage s'engage, dans la limite des éléments constitutifs concernant son périmètre, tel que défini dans l'Avant-Projet visé ci-dessus.

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

« A1a - Prolongement du tramway T2 à Bezons »

## **ARTICLE 2 DESIGNATION, RESPONSABILITES ET COORDINATION DES MAITRES D'OUVRAGE**

### **2.1 Les Maîtres d'ouvrage**

Par la décision 7723 du STIF du 2 avril 2003, la RATP est désignée maître d'ouvrage des travaux du système de transport. Les Directions Départementales de l'Équipement des Hauts-de-Seine et du Val d'Oise sont désignées maîtres d'ouvrage des aménagements de voirie sur leur territoire. La Direction Départementale de l'Équipement des Hauts-de-Seine est désignée coordinateur de l'opération. Concernant les travaux nécessaires à la réalisation de l'Ouvrage d'Art de sortie de La Défense, les relations entre la

Convention régissant les rapports entre les financeurs, les maîtres d'ouvrage et le Syndicat des Transports d'Ile de France relative à la réalisation de l'opération « Prolongement du Tramway T2 à Bezons » TF(B+C)

RATP et RFF pour les interactions avec le domaine de ce dernier sont régies par la convention RATP / RFF pour la réalisation d'un pont-rail en sortie de La Défense du 21 juillet 2006.

Dans le cadre de la poursuite de la décentralisation, la maîtrise d'ouvrage du « Prolongement du tramway T2 à Bezons » a été transférée au Département des Hauts-de-Seine et au Département du Val d'Oise, la RATP restant maître d'ouvrage du système de transport.

La responsabilité des maîtres d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP. Les maîtres d'ouvrage sont notamment responsables de la conception du système et des ouvrages qui le composent, tel que défini dans le dossier d'avant-projet approuvé par le Conseil du STIF.

La convention de partenariat entre les maîtres d'ouvrage visée ci-dessus et relative aux modalités de pilotage du projet précise les périmètres opérationnels de chaque maître d'ouvrage.

En tant que maîtres d'ouvrage, le Département des Hauts-de-Seine, le Département du Val d'Oise et la RATP sont notamment responsables, chacun dans la limite de leur périmètre d'action et sous réserve de la mise en place des financements correspondants :

- du respect des délais fixés à l'article 3 et du coût d'objectif défini à l'article 4,
- du suivi des dépenses et notamment de leur échelonnement fixé à l'article 7.

Les opérations communes, réalisées sous maîtrise d'ouvrage de un, deux ou trois des partenaires, engagent la responsabilité des trois maîtres d'ouvrage. Il s'agit notamment des études préalables, des frais d'élaboration de dossier, de reprographie, de communication.

## **2.2 Le Maître d'ouvrage coordinateur**

Par sa décision numéro 7723 du 2 avril 2003 approuvant le schéma de principe complémentaire, le STIF a désigné la Direction Départementale de l'Équipement des Hauts de Seine en qualité de maître d'ouvrage coordinateur.

Par arrêté DDE2005/323 de M. le Préfet des Hauts-de-Seine du 14 décembre 2005 portant constatation du transfert de routes nationales au Conseil général des Hauts-de-Seine, le Conseil général des Hauts-de-Seine se substitue à la Direction Départementale de l'Équipement des Hauts-de-Seine dans ses responsabilités vis-à-vis de l'opération.

Par délibération en date du 23 mars 2006 du Conseil général des Hauts-de-Seine faisant suite au rapport de M. le Président du Conseil général n°06.120 en date du 8 mars 2006 relative à la maîtrise d'ouvrage départementale du projet, le Conseil général des Hauts-de-Seine accepte officiellement d'assumer la maîtrise d'ouvrage de l'opération « Prolongement du Tramway T2 à Bezons ».

Conformément à la convention de partenariat entre les maîtres d'ouvrage relative aux modalités de pilotage du projet visée ci-dessus, le Département des Hauts-de-Seine est désigné maître d'ouvrage coordinateur.

Le maître d'ouvrage coordinateur ne se substitue en aucun cas aux différents maîtres d'ouvrage dans les responsabilités propres qui leur incombent et ne peut leur imposer des choix ou des solutions qui relèvent de leurs prérogatives. Chaque maître d'ouvrage s'engage à apporter les éléments qui le concernent pour que le maître d'ouvrage coordinateur puisse exercer la mission qui lui est dévolue.

La convention de partenariat entre les maîtres d'ouvrage visée ci-dessus et relative aux modalités de pilotage du projet précise le rôle de chacun des maîtres d'ouvrage, ainsi que celui du maître d'ouvrage coordinateur.

Le Département des Hauts-de-Seine assure la maîtrise d'ouvrage des études et des aménagements urbains sur son territoire, ainsi que de la réalisation de la passerelle pour piétons au droit du pont de Charlebourg. Le Département du Val d'Oise assure la maîtrise d'ouvrage des études et des aménagements urbains sur son territoire, ainsi que des ouvrages suivants : passerelles pour piétons de part et d'autre du pont de Bezons, dalle conservatoire pour la RD 311, bretelle de raccordement au niveau du carrefour de Pontoise entre les RD 311 et RD 992. Il assure également la maîtrise d'ouvrage de la démolition de la passerelle pour piétons au niveau du terminus à Bezons et du passage inférieur pour piétons qui se trouve à cet endroit. La RATP assure la maîtrise d'ouvrage des études et de la réalisation du système de transport dans son ensemble.

### ARTICLE 3 DELAI ET CALENDRIER DE REALISATION

La durée prévisionnelle de réalisation globale des travaux et des procédures préalables à la mise en service est fixée à 40 mois selon le planning annexé, à compter de la date de notification de la présente convention de financement par le STIF, sous réserve de la mise en place, dans les temps prévus, des financements correspondants à l'ensemble des tranches de l'opération décrites à l'article 5.

Le calendrier prévisionnel des réalisations, 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. Ce planning prévisionnel n'a pas de valeur contractuelle.

### ARTICLE 4 ESTIMATION DES DEPENSES DE L'OPERATION - COUTS D'OBJECTIF POUR CHAQUE MAITRE D'OUVRAGE

#### 4.1 Estimation des dépenses de l'opération

Les dépenses afférentes à l'opération sont évaluées aux conditions économiques de l'avant-projet à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2006. Elles incluent les frais de maîtrise d'ouvrage, de maîtrise d'œuvre, de coordination de la maîtrise d'ouvrage et de communication.

Elles s'élèvent à **223, 490 M€ (CE 01/2006)**.

L'estimation de ces dépenses comprend une provision pour aléas et imprévus, déterminée au stade de l'avant-projet et destinée à couvrir un ensemble de petits postes de dépenses non individualisés, et les aléas normaux.

Elle ne comprend pas de provision destinée à couvrir les aléas exceptionnels. Ces aléas sont financés selon les modalités prévues à l'article 12 ci-après.

#### 4.2 Base de comparaison des coûts

Pour être comparables, tous les coûts finaux de réalisation doivent être ramenés aux conditions économiques de référence de la présente convention (CE du 1<sup>er</sup> janvier 2006) par application des indices professionnels pertinents.

Le choix définitif des indices et de leur pondération éventuelle sera arrêté en concertation avec les maîtres d'ouvrage, le STIF et les financeurs. A défaut d'accord entre les parties, l'index TP01 sera utilisé.

#### 4.3 Coût d'objectif du Département des Hauts-de-Seine

Le coût prévisionnel de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage du Département des Hauts-de-Seine est fixé à **74, 358 M€ (CE 01/2006)** y compris le coût des travaux, la provision pour aléas et imprévus, les frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage, les dépenses communes aux trois maîtres d'ouvrage affectées au périmètre sous maîtrise d'ouvrage du Département des Hauts-de-Seine.

Ce coût d'objectif se décompose comme suit :

Acquisitions foncières	25, 000 M€
Travaux	39, 626 M€
Frais de maîtrise d'œuvre yc coordination MOE	4, 964 M€
Frais de maîtrise d'ouvrage yc coordination MOA (Dont communication 0, 396 M€)	4, 066 M€
Provision pour aléas et imprévus	<u>0, 702 M€</u>
	<b>74, 358 M€</b>

#### 4.4 Coût d'objectif du Département du Val d'Oise

Le coût prévisionnel de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage du Département du Val d'Oise est fixé à **32, 658 M€ (CE 01/2006)** y compris le coût des travaux, la provision pour aléas et imprévus, les frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage, les dépenses communes aux trois maîtres d'ouvrage, affectées au périmètre sous maîtrise d'ouvrage du Département du Val d'Oise.

Ce coût d'objectif se décompose comme suit :

Travaux	26, 473 M€
Frais de maîtrise d'oeuvre	4, 336 M€
Frais de maîtrise d'ouvrage (Dont communication 0, 265 M€)	1, 309 M€
Provision pour aléas et imprévus	<u>0, 540 M€</u>
	<b>32, 658 M€</b>

#### 4.5 Coût d'objectif de la RATP

Le coût prévisionnel de l'opération sous la maîtrise d'ouvrage de la RATP est fixé à **116, 474 M€ (CE 01/2006)** y compris le coût des travaux, la provision pour aléas et imprévus, les frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage, les dépenses communes aux trois maîtres d'ouvrage, affectées au périmètre sous maîtrise d'ouvrage de la RATP.

Ce coût d'objectif se décompose comme suit :

Acquisitions foncières	3, 513 M€
Travaux système	83, 167 M€
Ouvrage RFF	15, 936 M€
Frais de maîtrise d'oeuvre	9, 122 M€
Frais de maîtrise d'ouvrage (Dont communication 0, 610 M€)	3, 336 M€
Provision pour aléas et imprévus	<u>0, 790 M€</u>
	<b>116, 474 M€</b>

### ARTICLE 5 DECOMPOSITION EN TRANCHES FONCTIONNELLES

L'opération est décomposée en trois tranches fonctionnelles, TFA, TFB et TFC.

Les coûts et les plans de financement des tranches TF A et TF B ont été définis dans les conventions de financement susvisées, pour des montants de 64,286 et 121 M€ (CE 01/2006).

Comme indiqué en préambule, les tranches B et C sont finalement regroupées en une seule tranche (B+C) ; le plan de financement afférent est défini à l'article 5 :

#### 5.1 Programme et coût de la deuxième tranche fonctionnelle TF (B+C)

##### Programme sous maîtrise d'ouvrage CG 92 :

La tranche fonctionnelle TF (B+C) correspond aux acquisitions foncières, aux travaux d'infrastructures (chaussée, assainissement, équipement d'exploitation et aménagement d'environnement), y compris les travaux de finition, et aux frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage correspondants, ainsi qu'à la régularisation des dépenses passées effectuées par la DDE 92 pour les études, acquisitions foncières et travaux qu'elle a réalisés.

##### Programme sous maîtrise d'ouvrage CG 95 :

La tranche fonctionnelle TF (B+C) et correspond aux travaux d'infrastructures (chaussée, assainissement, équipement d'exploitation et aménagement d'environnement) y compris les travaux de finition, et aux frais

de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage correspondants, ainsi qu'à la régularisation des dépenses passées effectuées par la DDE 95 pour les études, acquisitions foncières et travaux qu'elle a réalisés.

Programme sous maîtrise d'ouvrage RATP :

La tranche fonctionnelle TF (B+C) correspond aux travaux d'infrastructures et d'équipement des voies du tramway sur les départements des Hauts-de-Seine et du Val d'Oise, aux travaux de terrassement et de gros œuvre des bâtiments du site de maintenance, aux travaux d'équipement complémentaires de la ligne et du site de maintenance (signalisation ferroviaire, électricité, fluides), aux travaux d'infrastructure et d'équipement des voies du tramway du site de maintenance et de remisage, aux travaux de bâtiment et d'équipement des postes de redressement, et aux frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage correspondants.

Les montants indiqués ci-dessous sont exprimés aux conditions économiques de janvier 2006

**Dép 92**

Acquisitions foncières	6,557 M€
Travaux	35,731 M€
FMOA et FMOE	7,229 M€
PAI	0,702 M€
<b>Total</b>	<b>50,219 M€</b>

**Dep 95**

Travaux	21,268 M€
FMOA et FMOE	4,950 M€
PAI	0,540 M€

**RATP**

<b>Total</b>	<b>26,758 M€</b>
Travaux	75,272 M€
FMOA et FMOE	6,165 M€
PAI	0,790 M€
<b>Total</b>	<b>82,227 M€</b>

Total de la tranche fonctionnelle TF (B+ C) : 159,204 M€ (CE 01/2006)

**ARTICLE 6 FINANCEMENT DE LA TRANCHE TF (B+C)**

**6.1. Engagement des financeurs**

La présente convention vaut engagement financier des financeurs pour un coût total de 159,204 M€ (CE 01/2006).

Les financeurs s'engagent, en tout état de cause, à financer la tranche, selon le plan de financement présenté ci-après et dans la limite de l'article 12.4.

## 6.2 Plan de financement de la tranche TF (B+C)

		Coûts d'objectif	Etat	Région IdF	Dép92	Dép95
Maîtres d'ouvrage	Dép92	50,219	8,181*	25,323	16,715	
		31,54%	16,29%	50,43%	33,28%	
	Dép95	26,758	1,746**	14,009		11,003
		16,81%	6,53%	52,35%		41,12%
	RATP	82,227	22,865	59,362		
		51,65%	27,81%	72,19%		
<b>Total</b>	<b>159,204</b>	<b>32,792</b>	<b>98,694</b>	<b>16,715</b>	<b>11,003</b>	
	100,00%	20,60%	61,99%	10,50%	6,91%	

M€ (CE 01/2006)

Ce plan de financement vient compléter et régulariser le plan de financement indiqué à l'article 6.2 de la convention de financement pour la tranche TF B susvisée, repris en annexe 5 pour mémoire.

## 6.3 Ajustements dans la mise en place des financements

En cas de difficultés dans la mise en place des financements, les financeurs se réservent le droit de demander conjointement aux maîtres d'ouvrage un décalage de l'opération. Les besoins ajustés sont alors proposés par les maîtres d'ouvrage dans ce cadre.

Dans les cas où les difficultés de mise en place des financements n'ont pas pour origine un dépassement du coût d'objectif de l'opération, les charges induites pour les maîtres d'ouvrage par le retard de paiement de l'un des financeurs ou par un report de l'opération demandé par l'un des financeurs sont supportées par ce dernier. Le comité de suivi de l'opération, selon les modalités de l'article 9, validera l'estimation du préjudice financier subi par les maîtres d'ouvrage et définira les modalités de compensation due par le financeur auquel le retard est imputable.

Etant donné l'importance des avances de fonds propres effectuées par les Départements, il sera procédé à une vérification du respect du plan de financement global de l'opération et, le cas échéant, aux régularisations nécessaires.

## 6.4 Engagement du STIF

Du fait de l'évolution des procédures de financement de la Région et contrairement à l'article 6.4 de la convention de financement de la TFA, le montant des investissements que doit faire la RATP sur fonds propres pour la mise en œuvre de ce projet s'établit finalement à 5,648 M€ HT (CE janvier 2006) au titre de l'infrastructure, financés par prêts bonifiés de la Région, comme indiqué au préambule, et 53,000 M€ HT (CE janvier 2006) au titre du matériel roulant, comme indiqué dans l'avant-projet visé en tête de cette convention.

\* Ce montant se décompose en 3,822 M€ déjà affectés et dépensés sous maîtrise d'ouvrage DDE 92 et 4,359 M€ à mettre en place dans le cadre de la présente convention au titre de la régularisation post-transfert de maîtrise d'ouvrage au département des Hauts-de-Seine.

\*\* Ce montant se décompose en -0,430 M€ (l'arrêt définitif des comptes de la DDE 95 fait apparaître un trop-versé de la Région au fond de concours, montant régularisé dans la présente tranche de l'opération) et 2,176 M€ à mettre en place dans le cadre de la présente convention au titre de la régularisation post-transfert de maîtrise d'ouvrage au département du Val d'Oise.

Le STIF et la RATP négocieront les conditions de prise en compte de l'impact de la mise en service du tramway entre La Défense et Bezons dans le cadre de la convention pluriannuelle mentionnée à l'article 5 du décret 59-157 du 7 Janvier 1959, communément appelée "contrat STIF-RATP". A ce titre, les investissements en fonds propres de la RATP seront pris en compte sur la base de leur réalisation effective et dans la limite de chacun des montants rappelés ci-dessus.

## **ARTICLE 7 ECHEANCIERS FINANCIERS DE L'OPERATION**

### **7.1 Échéancier des autorisations de programme**

S'agissant des autorisations de programme complémentaires nécessaires à la réalisation des travaux, leur affectation et leur échelonnement relèvent de la responsabilité de chaque financeur.

### **7.2 Echancier des dépenses des maîtres d'ouvrage**

Les échéanciers prévisionnels des dépenses de chaque maître d'ouvrage s'établissent selon les tableaux figurant en annexe 3. Les montants indiqués sont établis en euros constants (CE janvier 2006) et en euros courants, selon le mode d'actualisation décrit à l'article 7.3.

### **7.3 Ajustement des échéanciers**

Ces échelonnements sont ajustés chaque année à l'occasion du comité de suivi prévu à l'article 9 ci-après, au cours de sa réunion annuelle et sur proposition des maîtres d'ouvrage, en fonction de l'avancement des études, du déroulement du chantier et de l'évolution des taux d'actualisation.

Les échéanciers, joints en annexe, ont été élaborés sur la base d'un taux d'actualisation par rapport aux conditions économiques de l'avant-projet (CE janvier 2006) de 1,8%.

## **ARTICLE 8. MODALITES D'ATTRIBUTION DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME ET DES CREDITS DE PAIEMENT**

### **8.1 Autorisations de programme**

Les financeurs s'engagent à notifier leurs autorisations de programme au minimum en fonction des besoins des maîtres d'ouvrage, selon les calendriers fournis par ceux-ci, et approuvés par les financeurs.

Pour simplifier la comptabilité des AE (autorisations d'engagements) ou AP, celles-ci seront notifiées aux maître d'ouvrage sans précision de tranche fonctionnelle particulière et donc affectable à l'ensemble de l'opération.

### **8.2 Crédits de paiement**

Les crédits de paiement sont versés par les financeurs au fur et à mesure de l'avancement des travaux sur présentation par le maître d'ouvrage concerné d'un état des dépenses constatées et, pour la Région d'Ile-de-France, de la demande de versement de subvention selon le modèle type de la Région, indiquant notamment les autorisations de programme de rattachement de ces crédits.

Les crédits de paiement relatifs aux dépenses réalisées par les maîtres d'ouvrage pour les études, les travaux préparatoires et les commandes anticipées pourront être versés avant la signature de la présente convention.

### **8.3 Information du STIF**

Les financeurs et les maîtres d'ouvrage s'engagent à informer le STIF de la notification des AE ou AP, des demandes d'appels de fond et de versement des crédits de paiement selon des modalités à définir conjointement.

### **8.4 Mandatement et règlement**

Le mandatement des crédits de paiement à un maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai de 45 jours à compter de la date de réception l'appel de fonds (utilisation éventuelle d'un courrier avec accusé de réception).

A défaut de mandatement à la date prévue, les sommes sont passible d'intérêts moratoires (calculés sur la période courant entre la date limite de paiement et la date effective de mandatement) au taux de l'intérêt légal en vigueur majoré de deux points.

Dans l'hypothèse où les demandes de versement d'un maître d'ouvrage seraient, en € courants, d'un montant supérieur au montant inscrit dans l'échéancier prévisionnel remis au dernier comité de suivi ou au plus tard au 1<sup>er</sup> juillet de l'année en cours, les financeurs n'encourraient pas d'intérêts moratoires sur la partie d'excédents non prévus, pendant six mois.

### **8.5 Bénéficiaires**

Les participations et subventions sont versées à :

#### **Département des Hauts-de-Seine**

sur le compte ouvert au nom du Payeur départemental des Hauts-de-Seine, Banque de France, Nanterre, dont le RIB est le suivant :

Code banque : 30001  
Code guichet : 00936  
N° compte : D920000000  
Clé : 03.

#### **Département du Val d'Oise**

sur le compte ouvert au nom de la paierie départementale du Val d'Oise, Banque de France, Pontoise, dont le RIB est le suivant :

Code banque : 30001  
Code guichet : 00651  
N° compte : C9560000000  
Clé : 97

#### **RATP**

sur le compte ouvert au nom de RATP ENCAISSEMENTS COLLECTIVITES du CREDIT AGRICOLE INDOSUEZ, dont le RIB est le suivant :

Code banque : 31489  
Code guichet : 00010  
N° compte : 00 198 757 753  
Clé : 47.

## **ARTICLE 9 COMITE DE SUIVI DE L'OPERATION**

Les parties conviennent d'assurer un suivi du déroulement de l'opération. Pour cela, il est créé un comité de suivi co-présidé par les financeurs et comprenant l'ensemble des signataires de la présente convention, qui se réunit au moins une fois par an à l'initiative des co-présidents jusqu'à la mise en service de l'opération.

Convention régissant les rapports entre les financeurs, les maîtres d'ouvrage et le Syndicat des Transports d'Ile de France relative à la réalisation de l'opération « Prolongement du Tramway T2 à Bezons » TF(B+C)

Ce comité de suivi a bien entendu, compétence pour suivre l'ensemble des tranches et des conventions correspondantes pour cette opération.

Si nécessaire, le STIF peut provoquer une réunion du comité de suivi. Il peut se réunir de façon exceptionnelle si une décision urgente doit être prise en application de l'article 11 ou sur demande d'un signataire.

En préparation du Comité de suivi, les maîtres d'ouvrage transmettent au maître d'ouvrage coordinateur et au STIF un état technique administratif et financier de l'avancement de l'opération.

Le maître d'ouvrage coordinateur établit un rapport sur l'avancement de l'opération sur la base des documents transmis par les différents maîtres d'ouvrage. Ce rapport est analysé par le STIF et fait l'objet d'un avis du STIF aux financeurs.

Le rapport et l'ensemble des documents centralisés par le maître d'ouvrage coordinateur sont transmis au STIF sous forme de minute, 2 semaines avant le Comité de Suivi.

Les informations communiquées sont les suivantes :

- le point sur l'avancement des travaux,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- le point sur le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il peut être estimé à la date du rapport,
- 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, d'autre part, le coût d'objectif fixé pour chacun des maîtres d'ouvrage 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 réalisés par rapport aux estimations prévisionnelles des maîtres d'ouvrage,
- la liste des principaux marchés à venir,
- un état des lieux sur la consommation des provisions définies à l'article 4,
- le point sur le traitement des problèmes rencontrés qui pourraient engendrer une modification des coûts et des délais, et l'indication des réclamations et 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).

Les maîtres d'ouvrage effectuent également une mise à jour des prévisions pluriannuelles de leurs dépenses. Ces prévisions couvrent la totalité de la période de l'opération. Elles sont établies en euros courants et en euros constants aux conditions de l'avant-projet pour toute la période de réalisation.

## **ARTICLE 10 MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI**

### **10. Comptabilité de l'opération**

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à faire ressortir dans leur 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.

Les maîtres d'ouvrage conservent l'ensemble des pièces justificatives de l'opération pendant dix ans, à compter de la date d'expiration de la convention.

## **10.2 Information**

Les maîtres d'ouvrage s'engagent 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.

## **10.3 Suivi de la maîtrise d'ouvrage**

En complément du décret 59-157 du 7 janvier 1959 et conformément au contrat de plan Etat Région d'Ile-de-France, les financeurs chargent conjointement le STIF d'assurer pour leur compte le contrôle des maîtres d'ouvrage. Le STIF s'assure notamment du respect, par les maîtres d'ouvrage, des dispositions techniques de l'Avant-Projet approuvé, des coûts d'objectif définis aux articles 4.3 à 4.5, et du délai indiqué à l'article 3 pour la mise en service de l'opération.

Dans ce cadre, chaque maître d'ouvrage s'engage à remettre au STIF, sur sa demande, tous les documents relatifs à l'opération 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...). Chaque 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, notamment les revues de projet.

Par ailleurs, complémentaiement aux justificatifs propres à sa partie de maîtrise d'ouvrage, le maître d'ouvrage coordinateur s'engage à remettre au STIF l'ensemble des documents relatifs à l'exercice de sa mission de coordination telle que définie à l'article 2.2, et notamment ceux relatifs à l'organisation des maîtrises d'ouvrage et des maîtrises d'œuvre.

## **10.4 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, les maîtres d'ouvrage concernés s'engagent 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. Les maîtres d'ouvrage sont eux chargés de l'organisation des visites et du respect des règles de sécurité.

## **ARTICLE 11 MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET**

Toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou, sans faire obstacle à l'application des dispositions prévues à l'article 12, toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais prévus à l'article 3 ou des coûts d'objectif prévus à l'article 4 à la présente convention, peut conduire, selon la réglementation applicable aux maîtres d'ouvrage ou selon l'appréciation du STIF, à la réalisation d'un Avant-Projet Modificatif, présenté au Conseil du STIF.

Le maître d'ouvrage concerné transmettra au maître d'ouvrage coordinateur, 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 sur les autres maîtres d'ouvrage. Le maître d'ouvrage coordinateur demandera l'avis à l'ensemble des maîtres d'ouvrage et s'assurera de la mise au point d'un accord dont il informera formellement le STIF. 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.

En cas de désaccord persistant entre maîtres d'ouvrage sur la consistance et la portée des modifications à apporter, le STIF tranchera par la rédaction d'un cahier des charges de l'Avant-Projet Modificatif.

Cet Avant-Projet Modificatif sera présenté au Conseil du STIF. Il donnera lieu à la conclusion d'un avenant à la présente convention, indiquant toutes les conséquences notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût d'objectif ou de périmètre par maître d'ouvrage, 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.

Cette disposition ne fait pas obstacle à la prise en compte par les maîtres 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.

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.

## **ARTICLE 12 DEFINITION ET GESTION DES ECARTS**

### **12.1 Contrôle du respect des coûts d'objectif de chaque maître d'ouvrage**

Les maîtres d'ouvrage s'engagent sur le respect de leur coût d'objectif, tel qu'il est défini à l'article 4 (hors travaux relatifs à l'Ouvrage d'Art de sortie de La Défense sur le périmètre RATP réalisé dans le cadre de la convention RATP / RFF du 21 juillet 2006 sous maîtrise d'ouvrage RFF). 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 Economiques de l'avant-projet, selon les modalités de l'article 4.2.

A cet effet, au moment de l'établissement du solde des dépenses à réaliser sur le projet, chaque maître d'ouvrage fournira aux financeurs le calcul du coût de sa part du projet, actualisé à l'aide des index professionnels pertinents. Ce calcul servira de référence pour le solde de financement de l'opération.

Dès qu'à l'occasion d'un comité de suivi ou, en cas d'événement exceptionnel, à tout instant, il apparaît que le coût prévisionnel final estimé de l'opération dépasse le coût d'objectif, le maître d'ouvrage concerné indique au STIF et aux financeurs :

- l'existence et l'importance de cet écart
- son origine
- les mesures de toute nature qu'il entend prendre pour y remédier

Le STIF rend un avis aux financeurs sur les explications fournies par le maître d'ouvrage et les moyens proposés pour résorber l'écart constaté.

### **12.2 Modalités de modification du coût d'objectif**

#### **12.2.1 Dépassement du coût d'objectif**

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures correctives proposées, le respect du coût d'objectif ne peut être assuré, le maître d'ouvrage concerné fournit au maître d'ouvrage coordinateur, 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 coordinateur selon les dispositions de l'article 11 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 aux articles 5 et 6 au titre du coût d'objectif initial du maître d'ouvrage concerné.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs et le STIF. Les maîtres d'ouvrage sont entendus et informés de la nécessité éventuelle de la formalisation d'un Avant-Projet Modificatif.

Si, en application des statuts du maître d'ouvrage concerné, ou des règles qui lui sont applicables, ces propositions doivent faire l'objet d'une décision d'approbation du STIF, notamment au titre de l'article 11 de la présente convention, le maître d'ouvrage transmet au STIF l'ensemble des pièces et dossier justificatif éventuel (Avant-Projet Modificatif) accompagné de la réponse des financeurs.

Le STIF fait alors part de sa position aux maîtres d'ouvrage et financeurs et approuve le cas échéant l'Avant-Projet Modificatif et arrête un nouveau coût d'objectif pour le maître d'ouvrage concerné et pour 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 concerné résultant de l'application de la clause d'intéressement prévue à l'article 12.4.

### **12.2.2 Diminution du coût d'objectif**

Le maître d'ouvrage concerné transmet aux financeurs et au STIF un rapport justificatif de la diminution proposée de son coût d'objectif. Ce rapport fait l'objet d'un avis du STIF aux financeurs indiquant son accord.

Un avenant formalisera la diminution du coût d'objectif initial pour le maître d'ouvrage concerné et l'intéressement consécutif en résultant.

### **12.3 Modalités 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 concerné fournit au maître d'ouvrage coordinateur, 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 coordinateur selon les dispositions de l'article 11 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, tous maîtres d'ouvrage confondus, et les conséquences sur les autres maîtres d'ouvrage telles qu'elles apparaissent au vu des éléments transmis par le maître d'ouvrage coordinateur. Par ailleurs cet avis précisera l'impact sur l'offre de transport.

Au vu de ce rapport, et des avis éventuels formulés par les autres maîtres d'ouvrage, les financeurs émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre les financeurs, le STIF et les maîtres d'ouvrage.

Si, en application des statuts du maître d'ouvrage, ou des règles qui lui sont applicables, ces propositions doivent faire l'objet d'une décision d'approbation du STIF, notamment au titre de l'article 11 de la présente convention, le maître d'ouvrage concerné transmet au STIF l'ensemble des pièces et dossier justificatif éventuel (Avant-Projet Modificatif) accompagné de la réponse des financeurs.

Le STIF fait alors part de sa position aux maîtres d'ouvrage et financeurs et approuve le cas échéant l'Avant-Projet Modificatif et arrête 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 délai initial.

### **12.4 Clause d'intéressement sur le respect du coût d'objectif**

Si le dépassement du coût d'objectif de chacun des maîtres d'ouvrage (hors travaux relatifs à l'Ouvrage d'Art de La Défense sur le périmètre RATP réalisés dans le cadre de la convention RATP / RFF du 21 juillet 2006 sous maîtrise d'ouvrage RFF) ne peut être imputé à un ou des événements exceptionnels ou aux évolutions des indices professionnels pertinents, et indépendamment des modalités arrêtées vis-à-vis des surcoûts, la rémunération du maître d'ouvrage concerné définie à l'article 4 est réduite d'une somme calculée par application du pourcentage de dépassement du coût d'objectif en euros d'origine de l'estimation du montant des dépenses de maîtrise d'œuvre, telle qu'elle est définie à l'article 4, sans pouvoir dépasser 15% du montant des dépenses de maîtrise d'ouvrage, les subventions étant réduites de la même somme.

De même, en cas d'économie réalisée sur le coût d'objectif, la rémunération du maître d'ouvrage concerné définie à l'article 4 est augmentée d'une somme calculée par l'application du pourcentage d'économies

réalisées par rapport au coût d'objectif en euros d'origine de l'estimation du montant des dépenses de maîtrise d'œuvre, telle qu'elle est définie à l'article 4, sans pouvoir dépasser 15% du montant des dépenses de maîtrise d'ouvrage, les subventions étant augmentées de la même somme.

En cas de litige sur la responsabilité des dépassements, il sera fait appel au comité de gestion du contrat de plan Etat – Région qui, avec l'aide du STIF, proposera le montant de dépassement imputable à chaque maître d'ouvrage. Ce montant servira de base au calcul de la pénalité provisoire qui lui est applicable. Il en est de même pour l'attribution de l'intéressement en cas d'économie sur le coût total du projet.

## **ARTICLE 13 ACHEVEMENT DES TRAVAUX**

Avant la mise en service de l'opération, les maîtres d'ouvrage invitent le Syndicat des Transports d'Ile-de-France et les financeurs à constater sa conformité par rapport aux dispositions de l'avant-projet approuvé ou de l'avant-projet modificatif.

## **ARTICLE 14 BILAN**

### **14.2 Bilan physique et financier**

Chaque maître d'ouvrage établit sous sa responsabilité, au plus tard trois 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, ramenée aux conditions économiques de l'Avant-Projet (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par les maîtres 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 effectivement payées 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 effectivement payées 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.

Le maître d'ouvrage coordinateur établira un bilan global de l'opération synthétisant l'ensemble des données des bilans des maîtres d'ouvrage, destiné notamment à une comparaison avec le coût de l'opération tel que défini à l'article 4.1. Le bilan global de l'opération accompagné d'un rapport général de présentation et des bilans de chacun des maîtres d'ouvrage est transmis au STIF et aux financeurs. Le STIF formule un avis sur le bilan global et éventuellement les bilans individuels des maîtres d'ouvrage et le transmet aux financeurs.

### **14.3 Evaluation économique, sociale et environnementale**

Les signataires de la présente convention ont décidé la réalisation de l'opération « A1a – Prolongement du tramway T2 à Bezons » en tenant compte de l'évaluation économique et sociale effectuée par les maîtres

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.

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

Ce bilan sera réalisé en application de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982.

## **ARTICLE 15 PUBLICITE - COMMUNICATION**

Les maîtres d'ouvrage s'engagent, 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 créer les outils de communication.
- 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 coordinateur.

## **ARTICLE 16 MODIFICATION DE LA CONVENTION**

Toute modification de la présente convention qui serait nécessaire, notamment dans les cas prévus à l'article 11, fait l'objet d'un avenant.

## **ARTICLE 17 RESILIATION DE LA CONVENTION**

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.

Jusqu'à l'expiration du délai de préavis défini ci-dessus, les parties s'engagent au strict respect des obligations que leur assigne la présente convention.

## **ARTICLE 18 DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION**

La convention prend effet à compter de sa notification. Elle expire après la réalisation des quatre étapes suivantes :

- réception des ouvrages et installations par les maîtres d'ouvrage et mise en service après accomplissement des procédures prévues par la réglementation de sécurité,
- solde des paiements constatés par les financeurs et les maîtres d'ouvrage, sur présentation d'un bilan général et définitif,
- remise par les maîtres d'ouvrage aux financeurs et au Syndicat des Transports d'Ile-de-France du bilan physique et financier visé à l'article 14,
- versement de la totalité des subventions dues aux maîtres d'ouvrage.

Fait en SIX exemplaires originaux.  
Signée par toutes les parties et notifiée le :

Le Préfet de la Région Île-de-France, Préfet de Paris  Pierre MUTZ	Le Président du Conseil Régional d'Île-de-France  Jean-Paul HUCHON
Le Président du Conseil Général des Hauts de Seine  Patrick DEVEDJIAN	Le Président du Conseil général du Val d'Oise  François SCHELLIER
Le Président Directeur Général de la RATP  Pierre MONGIN	La Directrice Générale du STIF  Sophie MOUGARD

## **LISTE DES ANNEXES**

**Annexe 1 : Organigramme nominatif**

**Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de l'opération**

**Annexe 3 : Échéanciers des dépenses et des paiements de la tranche de l'opération TF (B+C)**

**Annexe 4 : Rappel du plan de financement global**

**Annexe 5 : Rappel des plans de financement initialement envisagés TF B et TF C et du plan de financement TF (B+C)**

## Annexe 1 : organigramme nominatif

### **ORGANIGRAMME NOMINATIF** *Prolongement du tramway T2 à Bezons*

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

#### Maîtrise d'ouvrage Conseil général des Hauts-de-Seine

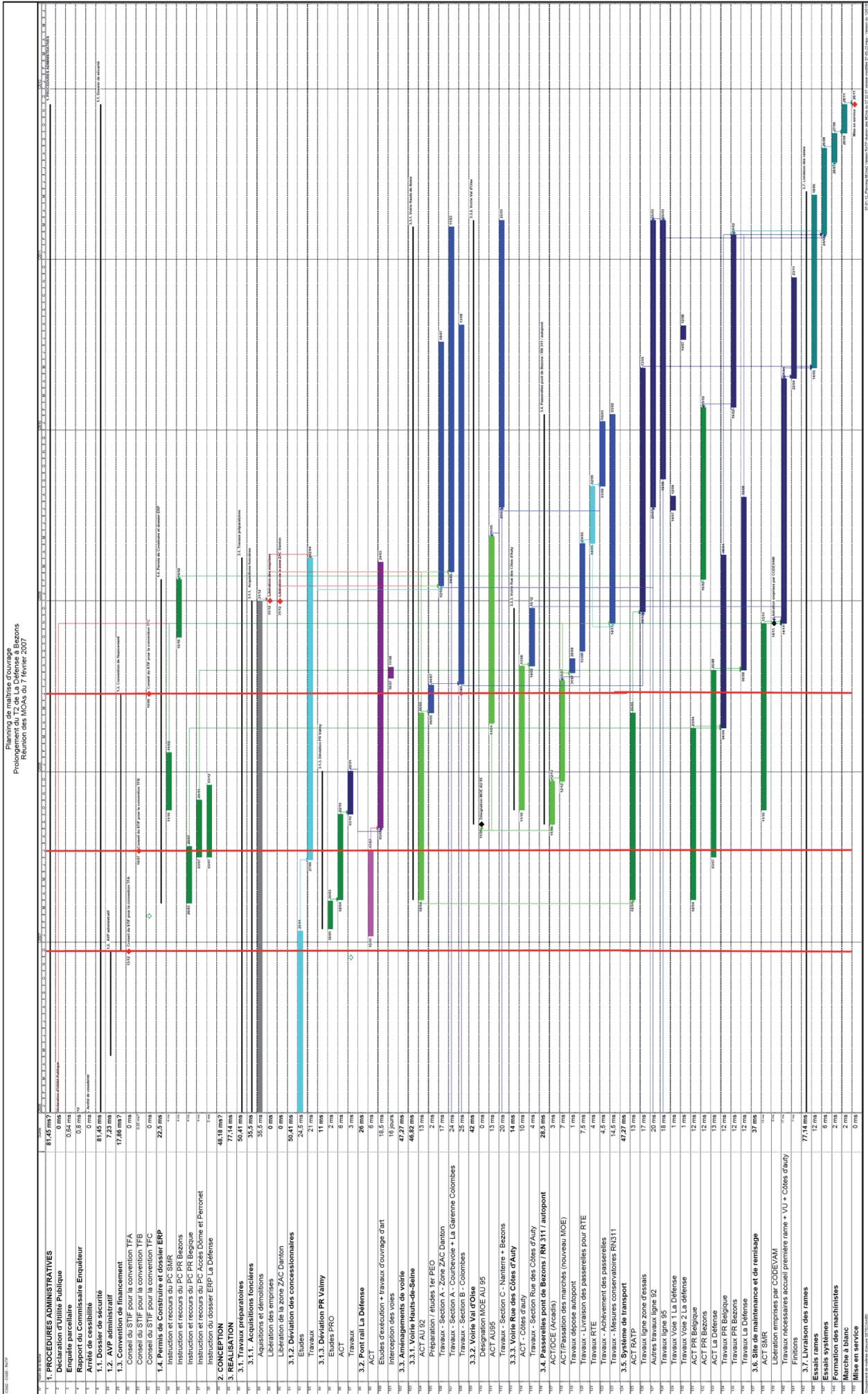
Maître d'ouvrage : M. Patrick DEVEDJIAN, Président du Conseil général  
Représentant du Maître d'ouvrage : Mme Martine ROMÉLOT, Directeur des Infrastructures de Transports  
Chef de Projet : Mme Claire PICHON

#### Maîtrise d'ouvrage Conseil général du Val d'Oise

Maître d'ouvrage : M. SCELLIER, Président du Conseil général  
Représentant du Maître d'ouvrage : M. JUVENCE, Directeur de la programmation et des études routières

#### Maîtrise d'ouvrage RATP

Maître d'ouvrage : M. STAUFFERT, Directeur de l'Agence de Développement des Hauts-de-Seine  
Représentant du Maître d'ouvrage : M. COHEN  
Chef de Projet : Mme AVENEL



Décembre 2006 : approbation de la convention de financement TFA au conseil du STIF et mise en signature  
 Juillet 2007 : approbation de la convention de financement TFB au conseil du STIF et mise en signature  
 Décembre 2007 : approbation de la convention de financement TF (B+C) au conseil du STIF et mise en signature

**Annexe 3 : Echéanciers des dépenses et des paiements de la tranche TF (B+C)**

**MAITRISE D'OUVRAGE CG 92**

Dépenses	2005 et ant.	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	TOTAL
<b>M€ CE 01/2006</b>	6,898		7,304	12,066	12,261	11,403	0,286		<b>50,219</b>
<b>M€ Courants</b>	6,898		7,745	13,026	13,475	12,757	0,326		<b>54,227</b>
<b>État</b>	3,822			4,705					8,528
<b>Région</b>	3,076		4,422	4,751	7,694	7,284	0,186		27,414
<b>Dép92</b>			3,323	3,569	5,781	5,473	0,140		18,286
<b>Dép95</b>									
<b>RATP (prêts bonifiés de la Région)</b> (M€ Courants)									

**MAITRISE D'OUVRAGE CG 95**

Dépenses	2005 et ant.	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	TOTAL
<b>M€ CE 01/2006</b>	1,928		0,900	8,000	7,000	6,000	2,930		<b>26,758</b>
<b>M€ Courants</b>	1,928		0,954	8,636	7,693	6,712	3,337		<b>29,260</b>
<b>État</b>	-0,430 *			2,349					1,919
<b>Région</b>	2,358 *		0,491	3,233	3,956	3,452	1,716		15,207
<b>Dép92</b>									
<b>Dép95</b>			0,464	3,054	3,736	3,260	1,621		12,134
<b>RATP (prêts bonifiés de la Région)</b> (M€ Courants)									

\* Maîtrise d'ouvrage DDE 95 antérieure ; l'arrêté définitif des comptes de la DDE fait apparaître un trop versé de la Région au fonds de concours, montant régularisé dans la présente tranche de l'opération.

**MAITRISE D'OUVRAGE RATP**

	2005 et ant.	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	TOTAL
<b>Dépenses</b>									
<b>M€ CE 01/2006</b>				4,802	35,037	26,515	12,009	3,864	<b>82,227</b>
<b>M€ Courants</b>				5,180	38,479	29,644	13,668	4,477	<b>91,448</b>
<b>État</b>				1,441	10,701	8,244	3,801	1,245	25,432
<b>Région</b>				3,740	27,778	21,400	9,867	3,232	66,016
<b>Dép92</b>									
<b>Dép95</b>									
<b>RATP (prêts bonifiés de la Région)</b>									

(M€ Courants)

L'échéancier des CP sur la TFB+C a été actualisé avec l'indice professionnel TP01 sur les CP 2006 (à 4,1%) et avec le taux PIB contractuel (1,8%) sur les années suivantes pour déterminer les montants en € Courant.

#### Annexe 4 : plan de financement de l'opération globale

Pour un coût total de **223, 490 M€ (CE 01/2006)**.

Le plan de financement aux conditions économiques de référence de janvier 2006 est le suivant :

		Financiers				
		Etat	Région IdF	Dép92	Dép95	RATP (prêts bonifiés de la Région)
Maitres d'ouvrage	Dép92	8, 181 11,00%	46,371 62,36%	19,806 26,64%		
	Dép95	1,746 5,35%	17,907 54,83%		13, 005 M€ 39, 82 %	
	RATP	28,874 24,79%	81,952 70,36%			5,648 M€ 4,85 %
	<b>Total</b>	<b>38, 801 M€</b> 17, 36 %	<b>146, 230 M€</b> 65,43 %	<b>19, 806 M€</b> 8, 86 %	<b>13, 005 M€</b> 5, 82 %	<b>5,648 M€</b> 2,53%

M€ (CE 01/2006)

Les prêts attribués par la Région Ile-de-France sont régis par les dispositions des conventions générales signées entre la Région et la RATP et la loi sur les établissements bancaires.

Les coûts objectif des Départements englobent les dépenses faites par les DDE avant transfert de maîtrise d'ouvrage.

**Annexe 5 : Rappel des plans de financement initialement envisagés TF B et TF C et du plan de financement définitif TF (B+C)**

Les plans de financement initialement envisagés respectivement pour les tranches TF B et TF C aux conditions économiques de référence de janvier 2006 étaient les suivants :

TF B		Coûts d'objectif	Etat	Région IdF	Dép92	Dép95
Maitres d'ouvrage						
Dép92	44,000 M€	36,36 %	0,00 M€	28,000M€	16,000M€	
Dép95	25,000 M€	20,66 %	0,00 M€	14,000M€		11,000
RATP	52,000 M€	42,98 %	13,690M€	38,310M€		44,00 %
<b>Total</b>	<b>121,000 M€</b>		<b>13,690M€</b>	<b>80,310M€</b>	<b>16,000M€</b>	<b>11,000 M€</b>
	100,00 %		11,31 %	66,37 %	13,22 %	9,09 %

M€ (CE 01/2006)

139

TF C		Coûts d'objectif	Etat	Région IdF	Dép92	Dép95
Maitres d'ouvrage						
Dép92	6,219M€	16,28%	1,811 M€	3,693 M€	0,715M€	
Dép95	1,758 M€	4,60%	0,490M€	1,265M€		0,003 M€
RATP	30,227 M€	79,12%	16,801M€	13,426M€		0,17%
<b>Total</b>	<b>38,204 M€</b>		<b>19,102M€</b>	<b>18,384M€</b>	<b>0,715M€</b>	<b>0,003 M€</b>
	100,00 %		50,00 %	48,12 %	1,87 %	0,01 %

M€ (CE 01/2006)

soit, en additionnant ces deux tranches TF B + TF C :

TF B + TF C		Coûts d'objectif	Etat	Région IdF	Dép92	Dép95
Maitres d'ouvrage						
Dép92	50,219	31,54%	1,811	31,693	16,715	
Dép95	26,758	16,81%	0,490	15,265		11,003
RATP	82,227	51,65%	30,491	51,736		41,12%
<b>Total</b>	<b>159,204</b>		<b>32,792</b>	<b>98,694</b>	<b>16,715</b>	<b>11,003</b>
	100,00 %		20,60 %	61,99 %	10,50 %	6,91 %

M€ (CE 01/2006)

Toujours aux conditions économiques de référence de janvier 2006, après rectification des montants réels de régularisation pour les AE affectées aux DDE et les dépenses effectuées par ces mêmes DDE, le plan de financement pour la tranche TF (B+C), qui l'emporte sur le précédent, est le suivant :

TF (B+C)		Coûts d'objectif	Etat	Région IdF	Dép92	Dép95
Maitres d'ouvrage						
Dép92	50,219	31,54%	8,181	25,323	16,715	
Dép95	26,758	16,81%	1,746	14,009		11,003
RATP	82,227	51,65%	22,865	59,362		41,12%
<b>Total</b>	<b>159,204</b>		<b>32,792</b>	<b>98,694</b>	<b>16,715</b>	<b>11,003</b>
	100,00%		20,60%	61,99%	10,50%	6,91%

M€ (CE 01/2006)

**Délibération n° 2007/0952**

**Séance du 12 décembre 2007**

**AVANT-PROJET COMPLEMENTAIRE  
A3C – TRAMWAY SUR PNEUS  
CHATILLON VELIZY VIROFLAY**



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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,
- VU** le décret n°75-470 du 4 juin 1975 portant approbation du cahier des charges de la régie des transports parisiens, en application de l'article 13 du décret n°59-1091 du 23 septembre 1959 modifié portant statut de la Régie autonome des transports parisiens, et notamment son article 2.1.
- 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,
- VU** le contrat de projets État- Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007,
- VU** la délibération n°2006/1164 du conseil du syndicat des transports d'Ile-de-France, séance du 13 décembre 2006,
- VU** la délibération du conseil d'administration de la RATP du 30 Novembre 2007,
- VU** le rapport n° 2007/0952,
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de plan du 5 décembre 2007,

**CONSIDERANT** que la convention relative à la première tranche fonctionnelle TF1 de cette opération a été notifiée le 9 août 2007,

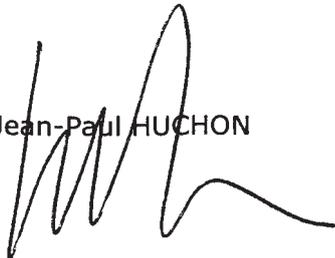
Après en avoir délibéré,

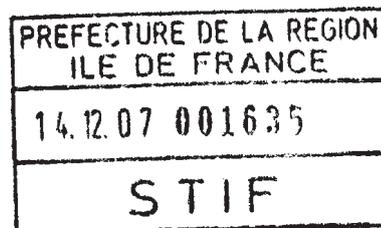
**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** l'avant-projet complémentaire relatif à l'aménagement de la section souterraine du Tramway Chatillon Vélizy Viroflay, annexé à la présente délibération, est approuvé. Les réserves émises lors de l'approbation de l'avant-projet sont levées conformément à l'annexe au présent rapport, permettant de fixer le coût d'objectif global à 381,70 M€ aux conditions économiques de janvier 2006.

**ARTICLE 2 :** la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON  




**Délibération n°2007/0953**

**Séance du 12 décembre 2007**

**DECLARATION DE PROJET DU GRAND POLE INTERMODAL  
DE JUVISY-SUR-ORGE**

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

- VU** la Loi n°2002-276 du 27 février 2002, les articles L.123-1 et suivants, L.126-1, R126-1 et R126-2 du code de l'environnement, l'article L.11-1-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et les articles R123-24 et R123-25 du code de l'urbanisme ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** La décision n°8348 du 13 mai 2005 du conseil d'administration du STIF approuvant le schéma de principe relatif au projet d'aménagement du grand pôle intermodal de Juvisy-sur-Orge ;
- VU** La délibération n°2006/1170 du 13 décembre 2006 du conseil du STIF approuvant le dossier d'enquête publique relatif au projet d'aménagement du grand pôle intermodal de Juvisy-sur-Orge ;
- VU** l'arrêté préfectoral n°2006/SP2/BAIEU/014 du 21 décembre 2006 du sous préfet de Palaiseau par délégation du Préfet de l'Essonne prescrivant l'ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité du PLU pour la commune de Juvisy-sur-Orge ;
- VU** Le dossier soumis à enquête publique qui s'est déroulée du 22 janvier 2007 au 24 février 2007 ;
- VU** Les observations consignées sur les registres mis à disposition du public, ensemble des lettres annexées aux dits registre ;
- VU** Le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur en date du 22 juin 2007 ;
- VU** la demande du 26 juin 2007 du Sous Préfet de Palaiseau de se prononcer sur l'intérêt général du projet et de procéder aux mesures de publicité ;
- VU** le rapport de présentation n° 2007/0953
- VU** les avis de la commission des investissements et de suivi du contrat de plan et de la commission de la démocratisation du 5 décembre 2007

Considérant les éléments suivants :

## **I. Intérêt général de l'opération**

### **1. Présentation globale de l'opération**

Considérant :

- Que, avec deux lignes de RER (19 000 entrants et 30 000 correspondants par jour) et une vingtaine de lignes de bus, la gare de Juvisy-sur-Orge concentre l'offre de transport la plus attractive du sud parisien ;
- Que l'analyse de la situation actuelle fait apparaître un certain nombre de dysfonctionnements :
  - au sein de la gare ferroviaire proprement dite, dus en grande partie au fait qu'elle a peu évolué pour répondre à une demande devenue très forte ;
  - aux abords de la gare, dus principalement à son éclatement physique en trois sites distincts, « Centre », « Seine » et « Condorcet », matérialisés par les trois points d'entrées dans la gare et les trois gares routières associées. Ce dispositif induit des cheminements souvent longs, pénibles et peu lisibles ;
- Que le grand pôle intermodal de Juvisy-sur-Orge est inscrit au SDRIF de 1994 et a été inscrit au Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006, au titre des infrastructures de transport en commun, pour un montant de 15,24 M€. Ce pôle fait également partie des pôles PDU d'Ile de France ;
- Que la maîtrise d'ouvrage est confiée :
  - à la SNCF, pour le relogement de ses activités côté Centre, la création du nouveau bâtiment de services et la restructuration des locaux et du hall Condorcet. La SNCF est coordonnateur des maîtres d'ouvrage ;
  - à RFF, pour le relogement de ses activités côté Centre, l'extension des passages souterrains et la restructuration de la salle d'échanges et des souterrains ;
  - au Conseil Général de l'Essonne, pour la réhabilitation du pont routier, la démolition et reconstruction de la rampe côté Centre, l'aménagement de la rue des Gaulois et l'aménagement provisoire de la gare routière Seine ;
  - à la Communauté de Commune des Portes de l'Essonne (CCPE), pour la création de la passerelle « circulations douces », les parvis, les abords des entrées de gare, et la gare routière côté Centre ;
  - à la commune de Juvisy-sur-Orge, pour la réhabilitation de la rampe Pasteur ;
  - au STIF, pour la création du pont « transports en commun ».

### **2. Objectifs d'intérêt général**

Considérant que le projet de réaménagement du grand pôle intermodal de Juvisy-sur-Orge répond aux objectifs généraux suivants :

- améliorer les correspondances entre les gares routières, le tramway Villejuif - Athis-Mons – Juvisy et la gare ferroviaire ;
- améliorer l'accessibilité à la gare SNCF et la gestion des flux sur l'ensemble du site ;
- développer l'accueil, la sécurité et l'information aux voyageurs ;
- optimiser l'insertion des aménagements dans le paysage urbain ;
- rendre compatible l'arrivée du tramway Villejuif - Athis-Mons – Juvisy.

Considérant que le projet présenté répond parfaitement aux objectifs du PDU d'Ile-de-France.

### 3. Adéquation du Projet à ces objectifs

Considérant :

Qu'afin de répondre aux objectifs précédents, le projet retenu consiste notamment à :

- Réhabiliter le pont routier existant au-dessus des voies ferrées afin d'assurer le maintien de ses fonctionnalités à long terme. La reconstruction de la rampe d'accès « Centre » le long des voies ferrées permet de libérer les terrains d'assise de la rampe actuelle.
- Réaliser un nouveau pont au-dessus des voies ferrées au nord du pôle. Ce pont, réservé aux transports en commun, permet de basculer les terminus des lignes de bus du réseau Garrel & Navarre à l'ouest du faisceau ferroviaire, améliorant de façon significative les échanges entre les bus, le RER et le futur tramway. Le pont est dimensionné pour pouvoir accueillir, à terme, un futur prolongement du tramway en provenance de Villejuif vers la rive droite de la Seine.
- Créer une gare routière principale côté Centre disposant des surfaces nécessaires à l'accueil des lignes des réseaux RATP/Athis Cars et Garrel & Navarre, grâce au remaniement d'une partie des installations RFF-SNCF, réinstallées dans la gare de triage et les terrains Condorcet, et grâce au déplacement de la rampe d'accès au pont routier. L'aménagement de la gare routière tient compte de l'arrivée du terminus du tramway en gare de Juvisy et de son éventuel prolongement. La gare routière secondaire « Condorcet » est réaménagée en tenant compte des nouvelles emprises de circulation des bus dans la rue Condorcet.
- Conserver les trois accès actuels de la gare ferroviaire, à savoir « Centre », « Seine » et « Condorcet » et créer côté Centre un nouveau bâtiment de services sur un parvis autour duquel s'organise la gare routière principale. Le souterrain sud dont l'extrémité ouest est remaniée, et le souterrain nord prolongé à l'ouest débouchent directement sur le parvis vers le bâtiment de services SNCF. Côté Seine, des accès directs aux quais du RER D depuis le souterrain permettent d'alléger le flux de voyageurs en salle d'échanges.
- Rénover la salle d'échange existante entre les voies utilisées par les RER C et D. L'orientation de la clientèle et la signalétique sont revues afin de faciliter les circulations et de rendre plus lisibles les destinations.
- Aménager côté Condorcet et Seine des parvis d'accès à la gare, avec un traitement architectural et paysager équivalent aux aménagements réalisés côté Centre.
- Réaliser une passerelle le long du pont routier réhabilité afin d'assurer les liaisons interquartiers « circulations douces » pour les piétons, les personnes à mobilité réduite et les vélos. Elle relie les trois quartiers « Centre », « Condorcet » et « Seine » - via les trois parvis de gare - par des systèmes d'accès composés de rampes, d'escaliers et d'ascenseurs.

Que les aménagements décrits précédemment nécessitent et s'accompagnent de relogements d'activités ferroviaires RFF et SNCF sur le site, ainsi que la restitution de capacités de stationnement pour les agents SNCF et le public.

Que le projet de réaménagement du grand pôle intermodal de Juvisy-sur-Orge répond ainsi pleinement aux objectifs d'intérêt général.

## II Conclusion de l'enquête publique et conditions de la poursuite du projet

Considérant :

Qu'à l'issue de l'enquête publique qui s'est déroulée du 22 janvier 2007 au 24 février 2007 inclus, le commissaire enquêteur a, dans ses conclusions, admis de manière indiscutable l'utilité publique du projet.

Que le commissaire enquêteur donne un avis favorable à la déclaration d'utilité publique du projet de réaménagement du grand pôle intermodal de Juvisy-sur-Orge assorti de la réserve suivante :

*« Que le maître d'ouvrage recherche et propose une solution de protection partielle contre les intempéries, des piétons qui emprunteront la passerelle ».*

Que l'avis du commissaire enquêteur est en outre assorti des 5 recommandations suivantes :

- *« Que des plans à une échelle suffisante pour être lisibles et compréhensibles soient établis (s'ils n'existent pas) et joints au dossier pour indiquer de façon claire et compréhensible par le public quels sont les cheminements retenus pour se rendre d'un point à un autre du pôle non seulement pour les PMR mais pour tout public. »*
- *« Que soient mis en place des feux de circulation sur le pont pour protéger les piétons lors de leur passage d'un côté à l'autre de la circulation automobile »*
- *« Que soient explicitées les solutions qui sont appliquées dans les autres gares pour permettre aux PMR d'accéder aux trains dans l'attente d'une véritable solution en cours d'élaboration »*
- *« Qu'une procédure spécifique d'intervention rapide en cas d'incidents dans cette gare soit envisagée pour une gare de cette importance »*
- *« Que le maître d'ouvrage mette en place sinon toutes, mais au moins quelques toilettes gratuites (mais correctement entretenues).*

Considérant :

- Que en réponse à la réserve formulée par le commissaire enquêteur, tout en prenant en compte les contraintes techniques liées à la résistance aux vents de la superstructure et à la sécurité du cheminement des piétons (effet de tunnel dans le cas d'une couverture totale), le maître d'ouvrage propose la réalisation d'un écran latéral plein et continu en méthacrylate (ou tout autre matériaux présentant des caractéristiques équivalentes d'un point de vue technique et esthétique) d'une hauteur de 2,50m, protégeant des vents dominants, équipé d'une main courante et assurant le rôle des grilles anti-chute et anti-projection réglementaires actuellement mises au dessus du réseau ferré. Cet écran sera complété ponctuellement par l'installation de plusieurs auvents d'une portée d'environ 2,50m. Ces modules seront répartis de façon régulière tout au long du cheminement de la passerelle. Ces différentes dispositions répondront au souci de protection partielle des piétons qui emprunteront la passerelle lors d'intempéries tout en conservant l'esprit d'une liaison inter quartier qui reste ouverte sur le pôle d'échanges et la ville.
- Que en réponse à la première recommandation, neuf plans représentant les cheminements tout public et PMR entre les différents points du pôle multimodal à l'extérieur de la gare, et à l'intérieur de la gare ferroviaire depuis les différents accès « Centre », « Condorcet » et « Seine » ont été réalisés par le maître d'ouvrage et transmis par le STIF au sous préfet de Palaiseau par courrier en date du 15 novembre 2007;
- Que en réponse à la deuxième recommandation, le maître d'ouvrage prévoit que la traversée des piétons sur le pont routier s'effectuera via un aménagement surélevé de type plateau ralentisseur avec traitement de surface spécifique (matériau, couleur,

éclairage) assurant ainsi la sécurité du cheminement entre les deux sections de la passerelle et qu'un dispositif de feu tricolore réservé aux piétons sur appel équipé à l'attention des malvoyants pourra être mis en place. Ces différents équipements seront complétés par la mise en « zone trente » de la voirie du pont supérieur. L'aménagement d'une liaison départementale en bords de Seine entre Juvisy-sur-Orge et Athis-Mons permettra par ailleurs une redistribution de la circulation en tête de pont, côté rive droite, en soulageant le pont routier d'une grande partie du trafic de transit.

- Que en réponse à la troisième recommandation, le maître d'ouvrage précise que le volet de l'accessibilité quais / trains n'est pas traité dans le cadre du projet de pôle car il répond plus au traitement de l'ensemble d'une ligne que d'une gare seule. Actuellement, les quais ont une hauteur de 550 mm. Ils sont desservis par plusieurs types de matériel, mais les trains Transilien (lignes C et D du RER) ont tous une hauteur de plancher de 970 mm. De fait, l'accessibilité aux trains des lignes C et D du RER pour les PMR nécessite à la fois une adaptation du matériel (pour combler la lacune horizontale) et un rehaussement des quais (pour combler la lacune verticale). La hauteur cible des quais desservis par les RER C et D sur l'ensemble des deux lignes est en cours de discussion entre les différents acteurs concernés (RFF, SNCF Transilien, STIF) et sera définie dans le cadre du Schéma Directeur de l'Accessibilité des services de transport en cours d'élaboration sous l'égide du STIF. Aujourd'hui, pour pallier le fait que cette gare n'est pas habilitée aux PMR quais / trains une procédure est prévue, comme dans d'autres gares, pour tout client se présentant en gare pour emprunter le RER. Celui-ci fait appel aux agents d'accueil de la gare. Ces derniers accompagnent le voyageur jusqu'à sa montée dans le train dans la voiture située derrière la motrice. Ce service est réalisé de 6h à 20h.
- Que en réponse à la quatrième recommandation, le maître d'ouvrage indique que les modalités d'intervention en cas d'incidents en milieu ferroviaire pour des accidents de personnes, des incendies, des voyageurs malades et de la découverte de colis abandonnés sur le réseau francilien sont reprises dans un guide d'intervention en milieu ferroviaire sur le réseau francilien. Ce document, qui émane de la Préfecture de Police et est signé par les Transporteurs SNCF et RATP, a été transmis au sous préfet de Palaiseau par le STIF par courrier en date du 15 novembre 2007. Le maître d'ouvrage précise que les postes de secours installés dans les gares parisiennes comme par exemple à Paris Nord, Paris Gare de Lyon ...) prennent en charge des voyageurs ayant subi un désagrément physique qui ne nécessite pas de moyens de réanimation (malaise, chute...). Ces centres se justifient par le flux important de voyageurs transitant dans ces gares (250 000 à 500 000 voyageurs/jours pouvant aller à 2 millions de voyageurs les week-ends de grands départs). En ce qui concerne plus particulièrement la gare de Juvisy-sur-Orge, qui présente un trafic de 47 5000 voyageurs/jours le centre de secours est situé au centre ville à environ 500 mètres de la gare. Par ailleurs, la Ville de Juvisy-sur-Orge souhaite le transférer à proximité de la gare. Les maîtres d'ouvrage n'envisagent donc pas de mettre en place une procédure spécifique d'intervention rapide en cas d'incident en gare de Juvisy.
- Que en réponse à la cinquième recommandation, le maître d'ouvrage précise qu'un sanitaire publique, compatible avec les normes d'accessibilité PMR, est prévu dans le projet de pôle, dans le bâtiment de services et dans une zone hors contrôle côté « Centre ». Il pourra donc être utilisé par les clients de l'ensemble du pôle intermodal. Selon la politique actuelle de la SNCF Transilien, les toilettes automatiques sont payantes et entretenues par un prestataire de services. A ce jour, la CCPE n'envisage pas de mettre à disposition des toilettes publiques sur les gares routières, en raison des coûts de fonctionnement (maintenance et entretien) engendrés par un tel équipement.
- Que l'avant-projet sera en conséquence établi conformément à la réserve du commissaire enquêteur ;
- Que la prise en compte de la réserve et des recommandations émises par le commissaire enquêteur n'est pas de nature à bouleverser l'économie générale de l'opération.

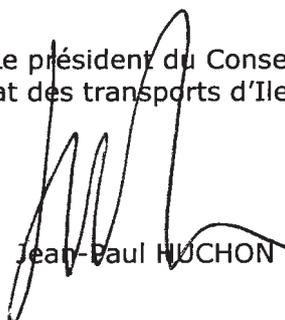
Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**Article 1** : le projet de réaménagement du grand pôle intermodal de Juvisy-sur-Orge 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 dans les mairies de Juvisy-sur-Orge et Athis-Mons. Cet affichage sera inséré en caractères apparents dans un journal du département.

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



Jean-Paul HUCHON

# Syndicat des transports d'Ile-de-France

## Délibération n°2007/0954

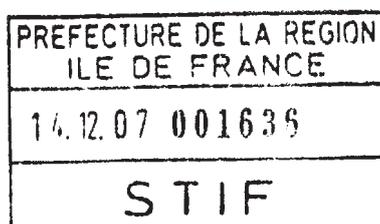
Séance du 12 décembre 2007

### DECLARATION DE PROJET DU TCSP SENART-CORBEIL

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

- VU** la Loi n°2002-276 du 27 février 2002, les articles L.123-1 et suivants, L.126-1, R126-1 et R126-2 du code de l'environnement, l'article L.11-1-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et les articles R123-24 et R123-25 du code de l'urbanisme ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** La délibération n°2006/1103 du 22 novembre 2006 du conseil du STIF approuvant le dossier d'enquête publique relatif au projet de transport en commun en site propre en Sénart et Corbeil-Essonnes ;
- VU** l'arrêté interpréfectoral n°07 DAIDD EXP 001 du 2 janvier 2007 des préfets de l'Essonne et de Seine et Marne prescrivant l'ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité des POS/PLU des communes concernées ;
- VU** Le dossier soumis à enquête publique qui s'est déroulée du 30 janvier 2007 au 2 mars 2007 ;
- VU** Les observations consignées sur les registres mis à disposition du public, ensemble des lettres annexées aux dits registre ;
- VU** Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête, en date du 28 juin 2007, donnant avis favorable au projet assorti de 5 réserves ;
- VU** la demande du 11 juillet 2007 de la Préfecture de Seine et Marne de se prononcer sur l'intérêt général du projet ;
- VU** le rapport de présentation n° 2007/0954 ;
- VU** les avis de la commission des investissements et de suivi du contrat de plan et de la commission de la démocratisation du 5 décembre 2007 ;

Considérant les éléments suivants :



## **I. Intérêt général de l'opération**

### **1. Présentation globale de l'opération**

Considérant :

- Que le projet de Transport en Commun en Site Propre (TSCP) entre Sénart et Corbeil-Essonnes, objet de la présente délibération, concerne 13,3 km. Treize stations desserviront quatre communes et deux départements : Lieusaint dans le département de la Seine et Marne, Saint-Pierre-du-Perray, Saint-Germain-Lès-Corbeil et Corbeil-Essonnes dans le département de l'Essonne,
- Que cette liaison s'inscrit dans une perspective d'une mise en relation ultérieure entre le terminus de Corbeil-Essonnes et la gare d'Evry-Courcouronnes, au moyen d'une extension de la ligne ou d'un maillage avec une autre ligne de transport en commun,
- Que le TSCP assure un maillage avec la branche de Melun du RER D à la gare de Lieusaint-Moissy et la branche de Malesherbes du RER D à la gare de Corbeil-Essonnes,
- Que le tracé chemine de la manière suivante : depuis la gare RER de Lieusaint-Moissy, où le terminus se situe au cœur de la gare routière existante, il emprunte l'avenue Pierre Point, l'avenue de Corbeil, rejoint le Carré Sénart qu'il traverse, dessert la future ZAC de Saint-Pierre-du-Perray, rejoint le carrefour du Fresne, emprunte l'avenue de la Tour Maury, puis la route de Villepècle, longe la RN 104 (Francilienne), dessert la ZAC de la pointe Ringale par la RD 33 et la rue de Gravois, emprunte l'avenue de la pointe Ringale puis longe de nouveau la RN 104 (Francilienne), franchit la Seine à l'aide d'un nouvel ouvrage à construire, dessert la Zone d'Activité de l'Apport Paris par la rue Decauville, longe les voies ferrées jusqu'à la gare RER de Corbeil-Essonnes,
- Que le matériel roulant, à plancher bas et accessible aux Utilisateurs de Fauteuil Roulant, sera de type routier, d'une capacité unitaire comprise entre 60 (véhicule standard) et 110 places (véhicule articulé) par matériel (4 voyageurs debout /m<sup>2</sup>). Il sera doté d'un rafraîchissement de l'air et d'un système d'information dynamique. Dans un premier temps, il est prévu que les véhicules soient à propulsion thermique mais dotés d'un design innovant (un Bus à Haut Niveau de Service). A terme, ils pourraient être alimentés par ligne aérienne de contact bifilaire (trambus),
- Qu'un atelier-dépôt sera construit dans le cadre de cette opération sur un terrain situé à l'extrémité Est de la ligne, à proximité de la gare RER de Lieusaint-Moissy, permettant d'accueillir les véhicules circulant sur cette liaison ainsi que les bus du réseau de Sénart Bus rayonnant autour de Lieusaint,
- Que cette liaison est inscrite au projet de nouveau SDRIF et au Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013, pour un montant de 60,50 M€, la part de financement des autres collectivités territoriales restant à déterminer,
- Que la maîtrise d'ouvrage est confiée à l'EPA Sénart pour la première phase de réalisation du site propre et de l'atelier-dépôt.

### **2. Objectifs d'intérêt général**

Considérant que le projet de réalisation d'un TSCP entre Sénart et Corbeil-Essonnes répond aux objectifs généraux suivants :

- Placer au cœur de la ville en devenir de Sénart un site propre de transport en commun qui soit le catalyseur d'une urbanisation de qualité dense et économe en déplacement en voiture particulière ;

- Permettre des rabattements rapides et réguliers, vers l'Est et l'Ouest, sur les branches du RER D ;
- Favoriser le développement des transports en commun pour satisfaire et fluidifier les échanges locaux ;
- Favoriser l'implantation d'emplois et d'établissements scolaires et universitaires le long du tracé ;
- Affermir les synergies entre l'Essonne et la Seine et Marne en accompagnant les projets urbains.

Considérant que le projet présenté répond parfaitement aux orientations du SDRIF et aux objectifs du PDU d'Ile-de-France.

### **3. Adéquation du Projet à ces objectifs**

Considérant :

Qu'afin de répondre aux objectifs précédents, le projet retenu consiste notamment à :

- Créer une plate-forme bus en site propre, isolée de la circulation générale par des séparateurs ou terre-pleins,
- Créer 13 stations, comportant notamment abris, systèmes d'information dynamique des voyageurs, stations accessibles aux personnes à mobilité réduite,
- Assurer aux deux terminus les correspondances avec les deux branches du RER D,
- Accorder dans les carrefours une priorité aux feux au véhicules afin de préserver sa régularité et d'assurer la sécurité des mouvements,
- Améliorer les circulations douces par la création d'un itinéraire cyclable continu sur la quasi totalité du tracé et par l'aménagement de trottoirs comportant des abaissements de bordures permettant une circulation aisée des personnes à mobilité réduite,
- Adopter des principes d'insertion dans le site garantissant une bonne qualité paysagère,
- Phaser la réalisation du TCSP depuis le terminus de Lieusaint-Moissy en fonction des financements disponibles, les véhicules pouvant cheminer en voirie banalisée pour rejoindre le terminus de Corbeil-Essonnes,

Que le projet de réalisation d'un TCSP entre Sénart et Corbeil-Essonnes répond ainsi pleinement aux objectifs d'intérêt général.

## **II Conclusion de l'enquête publique et conditions de la poursuite du projet**

Considérant :

Qu'à l'issue de l'enquête publique qui s'est déroulée du 30 janvier 2007 au 2 mars 2007 inclus, la commission d'enquête a donné un avis favorable à la déclaration d'utilité publique du projet de TCSP Sénart-Corbeil assorti des réserves suivantes :

- *« La création des murs végétalisés prévue devra être précédée, par la mise en œuvre d'essais in situ, sur quelques mètres de 2 à 3 solutions de types différents (coulé en place, préfabriqués, gabions...ce dernier type d'ouvrage présentant toutefois l'inconvénient d'exiger une sur largeur à la base), comportant un habillage rapporté de plantations, le choix retenu étant laissé à l'initiative d'une délégation composée de représentants du Golf et des riverains. »*

- « les dispositions relatives à la modification de l'emprise au sol du plan d'eau remanié, notamment la localisation des excavations à réaliser sera présentée in situ aux responsables de l'exploitation du Golf. »
- « Relativement au problème lié à la traversée des voies par les golfeurs, les maîtres de l'ouvrage devront approfondir l'étude entreprise. La solution passerelle paraissant inesthétique, l'étude à réaliser en complément portera sur la solution : passage souterrain (recherche de la présence de la nappe phréatique et des possibilités de débouchés amont et aval). Ce n'est qu'en cas de constat justifié de l'inappropriation de la solution (emplacement des débouchés – coûts à évaluer précisément - risque d'évolution de la pérennité des ouvrages dans le temps) que la solution passage de niveau sera préconisée. Dans ce cas toutes précautions seront prises (panneaux de signalisation, et incitant à la prudence pour les golfeurs), utilisant les deux traversées. »
- « Les maîtres de l'ouvrage devront obtenir l'accord amiable du principe valant pour l'acquisition ultérieure des 2 parcelles ou plus sises au carrefour de l'avenue de la Tour Maury et de la rue du Grand Maury. »
- « Les maîtres de l'ouvrage devront enfin préciser aux propriétaires et responsables de l'exploitation du Golf, la nature et le résultat des démarches qu'ils auront entreprises auprès de la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Essonne en vue de leur proposer une indemnisation pour le préjudice causé par la nature et la durée des travaux prévus à proximité du golf. »

Considérant :

- Que en réponse à première réserve formulée par la commission d'enquête, le maître d'ouvrage s'engage à prévoir la mise en œuvre d'essais in situ de deux à trois solutions de types différents pour la création des murs végétalisés prévue le long de l'avenue de la Tour Maury, le choix retenu étant laissé à l'initiative d'une délégation composée de représentants du Golf et des riverains ;
- Que en réponse à la deuxième réserve formulée par la commission d'enquête, le maître d'ouvrage s'engage à présenter aux responsables de l'exploitation du golf les dispositions relatives à la modification de l'emprise au sol du plan d'eau remanié, et notamment la localisation des excavations à réaliser ;
- Que en réponse à la troisième réserve formulée par la commission d'enquête, les études d'avant-projet entamées approfondissent l'étude entreprise sur les passages dénivelés permettant aux golfeurs la traversée de l'avenue de la Tour Maury. Au vu du résultat de ces études et si cette solution est jugée inappropriée, la solution passage de niveau sera préconisée, toutes précautions permettant la traversée en sécurité étant prises ;
- Que en réponse à la quatrième réserve formulée par la commission d'enquête, les études d'avant-projet entamées prévoient le passage du véhicule en voirie banalisée dans le carrefour entre l'avenue de la Tour Maury et la rue du Grand Maury, tant que l'accord amiable pour l'acquisition des deux parcelles nécessaires à la réalisation du site propre n'aura pas été obtenu ;
- Que en réponse à la cinquième réserve formulée par la commission d'enquête, le maître d'ouvrage s'engage à entreprendre des démarches auprès de la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Essonne en vue de proposer une indemnisation aux propriétaires et responsables de l'exploitation du golf pour le préjudice causé par la nature et la durée des travaux prévus à proximité du golf. Les propriétaires et responsables du golf seront tenus informés de la nature et du résultat de ces démarches.
- Que l'avant-projet sera en conséquence établi conformément aux réserves de la commission d'enquête ;
- Que la prise en compte des réserves émises par la commission d'enquête n'est pas de nature à bouleverser l'économie générale de l'opération.

Après en avoir délibéré,

## DECIDE

**Article 1** : le projet de création d'un transport en commun en site propre entre Sénart et Corbeil-Essonnes 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 dans les mairies de Lieusaint, Saint-Pierre-du-Perray, Saint-Germain-Lès-Corbeil et Corbeil-Essonnes.

Cet affichage sera inséré en caractères apparents dans un journal de chaque département concerné.

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

Jean-Paul HUCHON

