

**SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE DE FRANCE
CONSEIL D'ADMINISTRATION**

**DEFINITION DU CONTENU DES SCHEMAS DE PRINCIPE
ET AVANT-PROJETS**

**DECISION n° 7452
prise dans sa séance du 4 avril 2002**

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° 59-1090 du 23 septembre 1959 modifié portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France,

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

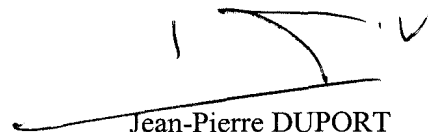
DECIDE

Article 1^{er} : le contenu type des schémas de principe approuvés par le Syndicat des transports d'Ile-de-France est celui précisé en annexe 1.

Article 2 : le contenu type des avant-projets approuvés par le Syndicat des transports d'Ile-de-France est celui précisé en annexe 2.

Article 3 : les dispositions des articles 1 et 2 s'appliquent aux projets dont la concertation préalable n'est pas encore lancée au jour de la présente décision.

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


Jean-Pierre DUPORT

**CONTENU TYPE DES SCHEMAS DE PRINCIPE
SOU MIS A L'APPROBATION DU SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE**

1- Description du secteur concerné par le projet

- présentation du secteur dans le cadre de l'analyse de la situation actuelle ; comparaison de l'urbanisation actuelle avec les objectifs du SDRIF à l'aide des données disponibles (population, emplois),
- perspectives d'évolution de l'urbanisation : occupation du sol, population, emplois, grands équipements, opérations d'urbanisme ; cohérence avec les cadrages SDRIF,
- description des réseaux et de l'offre de transport (situation actuelle),
- présentation et analyse des déplacements.

2- Définition des objectifs du projet

- analyse des dysfonctionnements éventuels et définition des besoins du secteur,
- définition exhaustive des objectifs : techniques, économiques, de desserte, de qualité de service, d'aménagement urbain, de politique de la ville,
- exigences fonctionnelles définies par le STIF, autorité organisatrice (techniques, environnementales...).

3- Description du projet

- présentation des principales caractéristiques du projet,
- définition du tracé pour les projets de liaison : définition d'une solution de base et de variante(s) de tracé, le cas échéant ; tracés en plan à une échelle supérieure ou égale au 1/5000,
- vue en plan et élévation pour les projets de pôle, à une échelle inférieure ou égale au 1/1000,
- compatibilité avec le SDRIF,
- prise en compte des objectifs du PDU Ile-de-France,
- prise en compte des orientations de la Charte régionale des infrastructures,
- prise en compte de la concertation prévue par l'article L300-2 du code de l'urbanisme et du débat public éventuel au titre de l'article L121-1 du code de l'environnement,
- définition (pour la solution de base et chaque variante) :
 - des fonctionnalités des installations,
 - de la consistance des dessertes envisagées,
 - des dispositions techniques retenues (options principales, modalités),
 - du dimensionnement des installations; justification en fonction des deux points ci-dessus,
- justification du mode de transport collectif à retenir,

- description des aménagements urbains et interfaces avec le projet : une solution de référence sera définie pour le traitement des abords de la plate-forme du projet ou certains aménagements ponctuels (rétablissements de communication ou de fonctions urbaines perturbées par le projet, quartier de gare,...) financés par le projet de transport collectif. Lorsque la ou les collectivités territoriales concernées souhaiteront un aménagement urbain différent (variante d'aménagement urbain spécifique), les impacts techniques sur le projet et les surcoûts correspondants seront décrits et estimés ainsi que le coût total de réalisation de la variante,
- proposition de répartition des périmètres de maîtrise d'ouvrage,
- estimation des coûts de réalisation des solutions et variantes : le schéma de principe donnera leur décomposition selon les principaux postes techniques, par maître d'ouvrage (s'il y en a plusieurs) et par composante fonctionnelle du projet (infrastructure hors gares et stations, ateliers - dépôts, stations, aménagements connexes aux stations, gares routières, PSR, accès)¹ ; elle précisera, les montants bruts, les provisions pour aléas, les frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage,
- tableau de synthèse des financements déjà identifiés ; dans le cas d'une variante d'aménagement urbain spécifique, le schéma de principe indiquera, s'il a pu être identifié à ce stade, le montage financier permettant aux collectivités territoriales demanderesse de financer la différence entre le coût de la solution de référence et le coût de la solution avec variante d'aménagement urbain spécifique,
- phasages fonctionnels envisageables ; coûts de ces phasages et calendrier des dépenses (par année) et avantages/inconvénients techniques respectifs des divers phasages (si plusieurs sont possibles),
- vérification de l'adéquation entre le projet et les objectifs précédemment définis, ainsi que d'autres objectifs définis de manière permanente (par exemple: objectifs du PDU, ou cohérence de desserte).

4- Impact du projet

- état initial de l'environnement,
- analyse comparative des variantes de tracé étudiées,
- impact du projet ou du tracé retenu, notamment sur les réseaux concessionnaires,
- description et coût des mesures destinées à atténuer les impacts,
- principes d'insertion paysagère et architecturale du projet dans son environnement naturel et urbain.

5- Intérêt du projet

- populations et emplois desservis par le projet,

¹ L'élaboration des valeurs fournies dans la décomposition fonctionnelle sera détaillée, par section homogène, dans un dossier technique accompagnant le schéma de principe, à destination du STIF, contenant des plans et les notes justificatives (coûts unitaires, quantités).

- prévisions de trafic afférentes au projet : heure de pointe, jour, année, en distinguant les diverses composantes nécessaires au calcul de l'évaluation du projet,
- bilan socio-économique coûts-avantages établi conformément à la note « évaluation socio-économique et financière des projets de transports collectifs » du STIF de mars 1998 et à sa dernière mise à jour² à la date d'élaboration du schéma de principe,
- présentation et justification des gains pour la collectivité (y compris justification des investissements érudés, le cas échéant) et bilan socio-économique pour celle-ci,
- présentation, le cas échéant, des esquisses de restructuration d'autres réseaux de transport collectif liée au projet et d'éventuels impacts financiers,
- évaluation des conséquences du projet sur chacun des modes de déplacements et, s'agissant du mode ferroviaire, évaluation de l'incidence sur les autres circulations ferrées s'il y a lieu (grandes lignes et fret),
- bilan financier pour l'exploitant et bilan financier pour les collectivités publiques, établis conformément à la note du STIF de mars 1998 et à sa dernière mise à jour à la date d'élaboration du schéma de principe.

6- Calendrier indicatif et procédures

- calendrier indicatif prévu pour le déroulement des procédures et la réalisation des travaux,
- état et calendrier des procédures particulières aux autres autorités susceptibles d'être concernées par le projet, notamment en matière d'infrastructure ferroviaire ou de voirie.

Annexes

- décision du conseil d'administration du STIF pour le lancement de la réalisation du schéma de principe
- demandes spécifiques de l'Etat et des collectivités territoriales, s'il y a lieu
- cahier des charges du schéma de principe
- principaux éléments constitutifs du bilan socio-économique
- bilan de la concertation préalable prévue par l'article L300-2 du code de l'urbanisme ou, le cas échéant, bilan du débat public mené au titre de l'article L121-1 du code de l'environnement
- s'il y a lieu, dossier de définition de sécurité accompagné de l'avis de la DTT ou de la DREIF selon le cas.

² prenant notamment en compte les recommandations du rapport « transports : choix des investissements et coûts des nuisances » établi en juin 2001 par le groupe de travail du Commissariat Général du Plan présidé par M. Marcel BOITEUX et celles du Conseil général des ponts et chaussées.

**CONTENU TYPE DES AVANT-PROJETS
SOU MIS A L'APPROBATION DU SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE**

1- Description du secteur concerné par le projet

- présentation du secteur ou rappel abrégé de celle figurant dans le schéma de principe,
- perspectives d'évolution de l'urbanisation ou rappel abrégé de celles figurant dans le schéma de principe,
- description des réseaux et de l'offre de transport (situation actuelle),
- analyse des déplacements ou rappel abrégé de celle figurant dans le schéma de principe.

2- Définition des objectifs du projet

- analyse des dysfonctionnements éventuels ou rappel abrégé de celle figurant dans le schéma de principe, et définition des besoins du secteur,
- définition exhaustive des objectifs: techniques, économiques, de desserte, de qualité de service, d'aménagement urbain, de politique de la ville,
- spécification, en tant que de besoin, de certaines contraintes ou spécifications fonctionnelles, techniques et environnementales.

3- Définition du projet

- présentation des principales caractéristiques du projet,
- présentation détaillée et chiffrée des modifications apportées au projet suite aux procédures de concertation interadministrative et d'enquête publique,
- définition du tracé : rappel des recommandations ou prescriptions découlant de la concertation interadministrative (ex instruction mixte) et de l'enquête publique ; tracés en plan à une échelle supérieure ou égale au 1/2000 ; profil en long ; coupes et profils en travers en fonction du projet,
- compatibilité avec le SDRIF,
- prise en compte des objectifs du PDU Ile-de-France,
- prise en compte des orientations de la Charte régionale des infrastructures,
- définition :
 - des fonctionnalités des installations,
 - de la consistance des dessertes envisagées,
 - des dispositions techniques retenues (options principales, modalités),
 - du dimensionnement des installations; justification en fonction des deux points ci-dessus,
- description des aménagements urbains et interfaces avec le projet,

- détermination précise et détaillée des coûts de réalisation, avec leur décomposition selon les principaux postes techniques, par maître d'ouvrage (s'il y en a plusieurs) et par composante fonctionnelle du projet (acquisitions foncières et démolitions, infrastructure hors stations, ateliers - dépôts, stations, aménagements connexes aux stations, gares routières, PSR, accès)³ ; elle précisera les montants bruts, les provisions pour aléas, les frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage ; elle sera établie dans les conditions économiques du dossier d'avant projet ;
- ces coûts étant appelés à devenir les coûts d'objectif de la convention de financement, annexée en projet au dossier le cas échéant, ils seront en outre présentés, par agrégation des coûts plus détaillés évoqués à l'alinéa précédent, selon la décomposition exacte figurant dans cette convention, et ceci, pour chacun des maîtres d'ouvrage, dans les conditions économiques du dossier d'avant projet ;
- les principales évolutions par rapport au coût prévu dans le dossier de schéma de principe sont explicitées et regroupées par nature : incidences des modifications apportées par les procédures de concertation interadministrative et d'enquête publique, estimation plus fine des coûts ; afin de faciliter cette comparaison, le coût d'objectif de l'opération est également donné aux conditions économiques du schéma de principe (l'impact de la variation des conditions économiques entre la date du schéma de principe et celle de l'avant-projet sera explicité) ;
- plan de financement détaillé; dans le cas d'aménagement urbain complémentaire au projet, l'avant projet indiquera le montage financier permettant aux collectivités territoriales demanderesse de financer la différence entre le coût de la solution de référence définie au stade du schéma de principe et le coût de la solution avec variante d'aménagement urbain,
- phasage : coûts des phases de réalisation, s'il en est encore envisagé dans le cadre de l'avant-projet, et calendrier des dépenses (par année); avantages/inconvénients techniques respectifs des divers phasages (si plusieurs sont possibles),
- vérification de l'adéquation entre le projet et les objectifs précédemment définis, ainsi que d'autres objectifs définis de manière permanente (par exemple: objectifs du PDU, ou cohérence de desserte).

4- Intérêt du projet

- populations et emplois desservis par le projet ou rappel abrégé de ceux figurant dans le schéma de principe, actualisés en tant que de besoin,
- prévisions de trafic afférentes au projet ou rappel abrégé de celles figurant dans le schéma de principe, actualisées en tant que de besoin,
- bilan socio-économique coûts - avantages établi conformément à la note « évaluation socio-économique et financière des projets de transports collectifs » du STIF de mars 1998 et à sa dernière mise à jour à la date d'élaboration de l'avant-projet,
- présentation et justification des gains pour la collectivité (y compris justification des investissements érudés, le cas échéant) et bilan socio-économique pour celle-ci,

³ l'élaboration des valeurs fournies dans la décomposition fonctionnelle sera détaillée, par section homogène, dans un dossier technique accompagnant l'avant-projet, à destination du STIF, contenant des plans et les notes justificatives (coûts unitaires, quantités)

- prise en compte des restructurations d'autres réseaux,
- rappel abrégé sur les conséquences du projet sur chacun des modes de déplacements,
- bilan financier pour l'exploitant et bilan financier pour les collectivités publiques établis conformément à la note du STIF de mars 1998 et à sa dernière mise à jour à la date d'élaboration de l'avant-projet,
- éléments chiffrés permettant l'établissement du contrat ou de l'avenant au contrat STIF – exploitant qui sera signé pour la mise en service de l'opération.

5- Calendrier

- calendrier prévu pour le déroulement de l'opération incluant les procédures administratives, les phases d'étude et la réalisation des travaux,
- état et calendrier des procédures particulières aux autres autorités susceptibles d'être concernées par le projet, notamment en matière d'infrastructures ferroviaires et de voirie.

Annexes :

- projet de convention de financement ;
- s'il y a lieu, projet de dossier préliminaire de sécurité.