

**Délibération n° 2013/169**  
**Séance du 10 juillet 2013**

**MARCHE 2012-103**  
**PROLONGEMENT DU TRAMWAY T7 PHASE 2 (ATHIS-MONS/JUVISY-SUR-ORGE) - MARCHE NEGOCIE SANS PUBLICITE NI MISE EN CONCURRENCE (ARTICLE 144-II-3 CMP) POUR LES ETUDES DE MAITRISE D'ŒUVRE NIVEAU PRO ET AVP POUR LES COURANTS FAIBLES LIES A L'EXPLOITATION DE LA LIGNE - CONVENTION DE MAITRISE D'OUVRAGE PARTAGEE (ARTICLE II-2 LOI MOP) POUR LES ETUDES D'ADAPTATIONS (NIVEAUX AVP ET PRO) DU SMR ET PCL**

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** la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, dite loi « MOP » ;
- 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 Code des Marchés Publics notamment son article 144-II-3° ;
- VU** l'avis de la Commission d'Appel d'Offres en date du 23 mai 2013 ;
- VU** le rapport n°2013/169 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 7 juin 2013 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'abroger la délibération n°2013-021 qui autorisait à signer le marché n° 2012-103 avec la RATP correspondant à la réalisation des études de maîtrise d'œuvre niveaux AVP et PRO dans les domaines dits de spécialités qui concernent les courants faibles liés à l'exploitation de la ligne, l'adaptation du Poste de Commande Local (PCL) et l'extension du Site de Maintenance et de Remisage (SMR) pour un montant de 764 403 € HT, soit 914 225,99 € TTC ;

**ARTICLE 2 :** d'autoriser la Directrice générale à signer le nouveau marché n° 2012-103 avec la RATP correspondant à la réalisation des études de maîtrise d'œuvre niveaux AVP et PRO dans le domaine dit de spécialité qui concerne les courants faibles liés à l'exploitation de la ligne pour les montants suivants :

- Pour la tranche ferme (phase AVP et mission complémentaire de la tranche ferme) : 148 987 € HT, soit 178 188,45 € TTC,
- Pour la tranche conditionnelle (phase PRO et mission complémentaire de la tranche conditionnelle) : 283 950 € HT, soit 339 604,2 € TTC ;

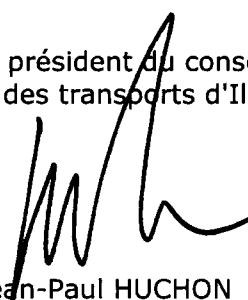
Accuse de réception en préfecture  
0028007840031043-69-DE  
Date de télétransmission : 12/07/2013  
Date de réception préfecture : 12/07/2013

**ARTICLE 3 :** d'approuver la convention de maîtrise d'ouvrage partagée en application de l'article II.2 de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique (loi MOP) avec la RATP correspondant à la réalisation des adaptations du Poste de Commande Local (PCL) et l'extension du Site de Maintenance et de Remisage (SMR), niveaux AVP et PRO pour un montant ferme de 229 504 € HT (phase AVP) et prévisionnel de 329 472 € HT (Phase PRO).

**ARTICLE 4 :** d'autoriser la Directrice Générale à signer ladite convention de maîtrise d'ouvrage partagée avec la RATP.

**ARTICLE 5 :** La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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



Jean-Paul HUCHON

Projet d'extension de la ligne de tramway T7 entre Athis-Mons et Juvisy

**CONVENTION DE TRANSFERT DE MAITRISE D'OUVRAGE  
(ARTICLE II-2 LOI MOP)  
POUR L'ADAPTATION DU POSTE DE COMMANDE DE LA LIGNE DE  
TRAMWAY T7 ET DE COORDINATION DE LA MAITRISE  
D'OUVRAGE DE L'EXTENSION DE LA LIGNE T7 AVEC CELLE DE  
L'EXTENSION DU SITE DE MAINTENANCE ET DE REMISAGE**

Entre :

**Le syndicat des transports d'Île-de-France**, Etablissement public à caractère administratif, dont le siège est situé 39 bis - 41, rue de Châteaudun (Paris 9e), représenté par sa Directrice Générale, Madame Sophie MOUGARD, agissant en vertu d'une délibération du conseil du STIF en date du 10 juillet 2013,

Ci-après dénommé le « STIF ».

**D'une part,**

**Et**

La **Régie Autonome des Transports Parisiens**, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), immatriculé au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le n° B 777 663 438, dont le siège est à Paris XIIème, 54, quai de la Râpée, représentée par Laurent FOURTUNE, Directeur du département de la Maîtrise d'Ouvrage des Projets, dûment habilité à cet effet,

Ci-après dénommé la « RATP »

**D'autre part**

## Préambule

**Il est d'abord rappelé ce qui suit :**

Le projet phase 2 du Tramway T7 consiste à étendre la ligne de ce tramway d'Athis-Mons à Juvisy. Cette extension s'étend sur 3,8km et prévoit 6 nouvelles stations dont une dans la partie souterraine de l'extension. Le STIF assure la MOA des infrastructures de cette extension.

Ce projet nécessite également d'étendre le site de maintenance et de remisage du tramway (SMR). Celui-ci a été construit, lors de la première phase de construction du tramway T7 entre Villejuif et Athis-Mons, sous la maîtrise d'ouvrage de la RATP qui en est aujourd'hui propriétaire. C'est pourquoi l'extension du SMR dans le cadre de ce projet relève de la maîtrise d'ouvrage de la RATP.

Toutefois le SMR abrite le poste de commande de la ligne (PCL). Or une partie des éléments de ce PCL sont réputés être constitutifs de l'infrastructure de la ligne T7 et donc, à ce titre, relever de la maîtrise d'ouvrage du STIF. Ces éléments doivent également être adaptés dans le cadre de cette phase 2 du tramway T7.

La réalisation du projet nécessite donc l'intervention de deux maîtres d'ouvrage également compétents au sens du II de l'article 2 de la loi du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique.

En raison de l'imbrication géographique et technique du SMR et d'une partie des équipements du PCL constitutifs de l'infrastructure, et parce que les travaux d'extension du SMR et l'adaptation de ces équipements seront effectués concomitamment, il a été décidé qu'un maître d'ouvrage unique serait désigné pour réaliser l'ensemble de ces travaux. Le STIF transfère donc à cette fin sa maîtrise d'ouvrage d'adaptation d'une partie des équipements du PCL constitutifs de l'infrastructure à la RATP.

En outre les exercices de la maîtrise d'ouvrage de l'extension du SMR, d'une part, et de l'extension des ouvrages constitutifs de l'infrastructure de la ligne, d'autre part, doivent être compatibles et donc coordonnés.

Compte tenu de ce qui vient d'être exposé, les parties se sont rapprochées pour convenir, d'une part, du principe et des modalités de transfert, par le STIF à la RATP, de la maîtrise d'ouvrage des équipements constitutifs de l'infrastructure situés dans le SMR, et d'autre part, des conditions de coordination de la maîtrise d'ouvrage de l'extension du SMR exercée par la RATP avec celle de l'extension de la ligne exercée par le STIF.

**En conséquence, il est arrêté ce qui suit :**

### ARTICLE 1 OBJET

Etablie sur le fondement des dispositions de l'article 2-II de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée modifiée par l'Ordonnance n°2004-566 du 17 juin 2004 (loi MOP), la présente convention a pour objet :

- ✓ de désigner la RATP comme maître d'ouvrage de l'adaptation des équipements du PCL constitutifs de l'infrastructure définis aux articles suivants
- ✓ de définir les conditions d'exercice de cette maîtrise d'ouvrage par la RATP, et notamment le contenu de sa mission, les modalités de réalisation, les conditions de réception, de remises de certains des ouvrages au STIF et de transfert des garanties associées.

La présente convention définit également les principes de coordination de l'exercice de la maîtrise d'ouvrage par les deux parties.

## **ARTICLE 2 DEFINITION DU PERIMETRE DES DIFFERENTES MAITRISES D'OUVRAGE**

**2.1 Les parties d'équipements constitutifs de l'infrastructure pour lesquelles la RATP est autorisée par l'effet des présentes à exercer la maîtrise d'ouvrage en lieu et place du STIF portent notamment sur :**

- l'adaptation d'une partie des équipements du PCL constitutifs de l'infrastructure et induit par son extension.

**2.2 Les équipements et ouvrages réalisés sous la propre maîtrise d'ouvrage de la RATP sont d'une manière générale tous les ouvrages et équipements non constitutifs de l'infrastructure, et notamment :**

- Le génie civil et de second œuvre de bâtiments et des locaux du SMR en général
- Les voies, les systèmes d'alimentation et de distribution de l'énergie, et la signalisation du SMR
- La modification des systèmes spécifiques au SMR

**2.3 Les équipements et ouvrages réalisés sous la propre maîtrise d'ouvrage du STIF sont :**

- Les équipements et ouvrages, constitutifs de l'infrastructure de la ligne du tramway T7 entre Athis-Mons et Juvisy, hors SMR

## **ARTICLE 3 CONDITIONS D'ORGANISATION DE LA MAITRISE D'OUVRAGE EXERCEE PAR LA RATP EN LIEU ET PLACE DU STIF**

La RATP exerce, en lieu et place du STIF, et à compter de la date de notification de la présente convention, toutes les attributions de la maîtrise d'ouvrage définie par la loi du 12 juillet 1985 pour l'exercice de la maîtrise d'ouvrage définis à l'article 2.1 de la présente.

La RATP exerce donc l'ensemble des attributions du maître d'ouvrage telles que définies à l'article 2 de la loi précitée.

### **3.1 Conditions liées aux études des travaux dont la maîtrise d'ouvrage est transférée à la RATP**

La RATP a en charge les études de conception générale puis, sous réserve de validation de l'AVP par des instances délibérantes, celles de conception détaillée, enfin la réalisation des éléments constitutifs de l'infrastructure pour lesquels la maîtrise d'ouvrage lui est transférée.

A ce titre elle assurera la production des études de niveau AVP sur son périmètre. Ces études sont constitutives de l'AVP global dont la réalisation est assurée par SYSTRA en tant que mandataire du STIF et qui sera présenté devant le conseil du STIF.

Les études d'avant-projet ont pour objet :

- de définir les caractéristiques fonctionnelles et techniques des ouvrages et des équipements,
- de définir les principes constructifs des ouvrages,
- de préciser les caractéristiques générales du projet,
- de contrôler la cohérence fonctionnelle d'ensemble du système,
- de figer l'implantation topographique des ouvrages,
- de vérifier la compatibilité des solutions retenues avec l'ensemble des contraintes identifiées y compris les contraintes réglementaires,
- de proposer, le cas échéant, une décomposition en tranches de réalisation et de préciser la durée de cette réalisation,
- d'établir l'estimation du coût prévisionnel des travaux, en distinguant les dépenses par partie d'ouvrage et nature de travaux et en indiquant l'incertitude qui est attachée, compte tenu des bases d'estimation utilisées

Sur la base de l'AVP approuvé par le STIF, les études de la phase Projet devront permettre notamment :

- De préciser la solution d'ensemble et les choix techniques proposés en AVP,
- De fixer les caractéristiques et dimensions des différents ouvrages et équipements,
- De préciser les dispositions générales et les spécifications techniques de l'ensemble des équipements répondant aux besoins de l'exploitation,
- D'optimiser le coût prévisionnel des travaux décomposés en éléments techniquement homogènes,
- D'arrêter le coût prévisionnel de la solution d'ensemble, de chacune des tranches de réalisation, d'évaluer les coûts d'exploitation et de maintenance, de fixer l'échéancier d'exécution et d'arrêter le partage en lots

Le STIF s'engage à fournir dans les 20 jours à compter de la signature des présentes les données d'entrée nécessaires à l'exercice de la MOA transférée tel que définie dans l'article 2.1.

### **3.2 Conditions liées à la passation des marchés**

La RATP est seule compétente pour organiser les procédures de passation des marchés pour l'exercice de la maîtrise d'ouvrage sur les périmètres décrits dans les paragraphes 2.1 de la présente convention.

Cette compétence couvre la passation des marchés pour les prestations intellectuelles liées à l'ingénierie travaux (notamment la maîtrise d'œuvre éventuelle, l'ordonnancement, pilotage et coordination, la coordination en matière de sécurité et protection de la santé, la coordination en matière de sécurité incendie, le contrôle technique), et la passation des marchés de réalisation, conformément à la réglementation à laquelle elle se trouve soumise, ainsi que pour signer lesdits marchés.

La RATP est chargée du suivi de l'exécution des marchés visés à l'alinéa précédent et du règlement des titulaires. Il fera notamment à cet effet, application de ses Cahiers des Clauses Administratives Générales (CCAG-FPS et CCAG-TX) et y apportera, le cas échéant, toutes les dérogations nécessaires.

### **3.3 Modalités de réception des équipements**

Avant que ne s'effectuent les opérations préalables à la réception des travaux ou les vérifications et essais des prestations pour lesquels le STIF a transféré sa maîtrise d'ouvrage à la RATP par la présente, une visite sera organisée entre la RATP et le STIF pour permettre à ce dernier de soulever, le cas échéant, des observations qui seront consignées dans un constat contradictoire, daté et signé par les deux parties.

Ces observations ne pourront porter que sur des non conformités des équipements à d'éventuelles prescriptions définies dans l'avant projet présenté au STIF.

La RATP, en sa qualité de maître d'ouvrage de l'opération, prononcera ensuite, s'il y a lieu, la réception des ouvrages, équipements et autres prestations et contrôlera, dans l'hypothèse où des réserves ont été émises, que les Titulaires des marchés passés s'attachent à lever lesdites réserves dans les conditions prescrites par la RATP.

### **3.4 Régime des équipements et ouvrages, constitutifs de l'infrastructure définis à l'article 2.1**

Conformément à l'accord conclu le 21 septembre 2012 entre le STIF et la RATP fixant le montant de l'indemnité dû au titre des transferts de propriété des biens de reprise et définissant le régime des ouvrages constitutifs de l'infrastructure tramway et Transport en Commun en Site Propre (TCSP), les équipements et ouvrages constitutifs de l'infrastructure définis à l'article 2.1 pour lesquels la RATP est autorisée par l'effet des présentes à exercer la maîtrise d'ouvrage en lieu et place du STIF, sont des biens de retour.

Le régime de propriété de ces biens, et notamment les modalités de leur remise au STIF par la RATP, sont déterminées par les dispositions de l'accord du 21 septembre 2012 et de la convention ad hoc prévue par cet accord.

### **3.5 Garanties**

Tant que la RATP exploite et gère la ligne de tramway T7, elle sera seule habilitée à actionner les garanties des éléments définis à l'article 2.1. En revanche, à compter de la date à laquelle un nouvel exploitant et gestionnaire sera désigné, le STIF sera subrogé dans les droits de la RATP liés à l'exercice de ces garanties.

### **3.6 Achèvement de la mission de maîtrise d'ouvrage unique de la RATP**

La mission de maître d'ouvrage unique de la RATP prend fin à la réception des équipements et ouvrages définis à l'article 2.1. Le STIF devra délivrer un quitus à la RATP à cette date.

## **ARTICLE 4 COORDINATION DES PERIMETRES DE MAÎTRISE D'OUVRAGE**

### **4.1 Principes**

Dans le cadre du projet Tramway T7 – phase 2 - d'Athis-Mons à Juvisy, le STIF assure la coordination des périmètres de maîtrise d'ouvrage STIF et RATP. Il veille en conséquence au respect des coûts qu'il a déterminé dans le cadre des études préliminaires et à leur optimisation, au respect du planning des études et des travaux.

Un comité de maîtrise d'ouvrage est organisé par le STIF une fois par trimestre tout au long du projet afin de :

- coordonner les actions de la RATP et du STIF dans l'exercice de leur MOA respectives
- préparer les différents comités et commissions.

Ce comité réunit le directeur d'opération du STIF, éventuellement représenté ou accompagné de son mandataire, et le chef de projet RATP. Les membres peuvent être accompagnés, si nécessaire, de leurs maîtres d'œuvre ou autres intervenants de l'opération. Le maître d'ouvrage coordinateur établit un compte-rendu des séances du comité et en assure la diffusion.

L'organisation et le suivi du comité des maîtres d'ouvrage viennent en complément des divers comités et/ou commission prévues dans le cadre de la convention de financement liant le STIF et la RATP, à savoir le comité des financeurs, la commission de suivi.

### **4.2 Modalités particulières relatives à la phase travaux**

Les chantiers du SMR et du PCL ainsi que celui de l'extension de la ligne nécessitent pendant la réalisation effective des travaux, une coordination et un suivi particulier afin qu'ils soient parallèles et simultanés avec la réalisation des travaux du T7 phase 2. Le Comité des maîtres d'ouvrage se réunira mensuellement. Un avancement détaillé des travaux sera réalisé à cette occasion (planning, coût, risques, contraintes de réalisation, impacts, mesures à adoptées....etc.).

Dès lors que l'une des deux parties identifie une contrainte susceptible d'impacter de façon significative la réalisation des travaux dont elle assure la maîtrise d'ouvrage ou les travaux de l'autre partie, elle en informe cette autre partie sans délai. Un comité de maîtrise d'ouvrage est alors spécifiquement organisé.

## **ARTICLE 5 EMPRISES - OCCUPATION DES TERRAINS**

Chacune des parties font leur affaire des autorisations d'occupation à obtenir pour réaliser les travaux sous leur propre maîtrise d'ouvrage.

## **ARTICLE 6 FINANCEMENT DES AMENAGEMENTS DEFINIS AUX ARTICLES 2.1 ET 2.2**

### **6.1 Estimation**

Le montant des frais de maîtrise d'ouvrage et d'études pour la phase AVP, pour le périmètre relatif à l'exercice de la maîtrise d'ouvrage par la RATP en son nom propre et par transfert de la maîtrise d'ouvrage du STIF s'élève à **229 504€ HT** (deux cent vingt-neuf mille cinq cent quatre euros) hors taxe dont 88 704€ pour les frais liés à la maîtrise d'ouvrage et 140 800€ pour les frais liés à la maîtrise d'œuvre. Ce montant est en euros constants aux conditions économiques de janvier 2012.

Pour les études de niveau projet, pour ce même périmètre, les montants des frais de maîtrise d'ouvrage et d'étude sont estimés à **270 336 € HT** (soit 59 136€ pour les frais liés à la maîtrise d'ouvrage et 211 200 € pour les frais liés à la maîtrise d'œuvre). Ces montants de frais de maîtrise d'ouvrage et d'études PRO seront à recalculer en fin d'AVP.

Une fois les études AVP finalisées et le coût des travaux établis, les parties se rapprocheront pour fixer d'un commun accord les coûts d'objectif de la RATP pour les frais de maîtrise d'ouvrage et d'études et pour la réalisation des ouvrages.

## **6.2 Principes de financement**

En application de l'article 2 de la loi MOP, chacun des maîtres d'ouvrage doit assurer le financement de son programme et donc de la réalisation des études et travaux qui relèvent de sa maîtrise d'ouvrage.

- Etudes AVP

Le financement des études réalisées dans le cadre de la phase AVP est prévu dans la convention de financement relative aux études d'avant-projet et d'acquisitions foncières, n°12DPI015, notifiée le 9 janvier 2013.

Dans le cadre du présent projet phase 2 du Tramway T7, les modalités de financement sont définies dans la convention de recettes citée précédemment et sont au profit du STIF. C'est pourquoi une convention de reversement liant le STIF et la RATP sera établie, elle définira les modalités de reversement de la subvention allouée initialement au STIF à la RATP sur les périmètres définis aux articles 2.1 et 2.2.

- Phases PRO et suivantes

Les modalités de financement des phases PRO et suivantes seront définies en collaboration avec les financeurs et feront l'objet d'une convention de financement spécifique, auquel le STIF, la RATP et les financeurs seront parties.

## **ARTICLE 7 CONFIDENTIALITE**

Le contenu de la présente convention, ainsi que toutes les informations, documents s'y rapportant communiqués par l'une des parties à l'autre lors de son exécution, sous quelque forme que ce soit, y compris orale, et sur tout type de support sont confidentiels.

Tous les documents communiqués par l'une des parties à l'autre au titre de la présente convention resteront sa propriété exclusive, dès lors qu'ils ne font pas l'objet d'une cession prévue par la présente convention, et lui seront obligatoirement restitués, sur simple demande de sa part, par l'autre partie.

Les parties s'engagent à prendre les mesures nécessaires pour que tout élément qui leur est transmis soit protégé et maintenu strictement confidentiel et ne soit communiqué qu'aux seules personnes ayant à en connaître dans le cadre de l'exécution de la présente convention.

Les parties s'engagent à ce que de tels éléments ne soient pas utilisés, totalement ou partiellement, dans un but autre que celui défini par la présente convention.

Cette obligation ne s'applique pas aux éléments qui sont du domaine public ou qui, à la date de leur communication, sont en la possession légitime de l'une ou l'autre partie sous réserve qu'elle soit en mesure d'apporter la preuve que ces éléments aient, de bonne foi, été acquis ou soient le résultat de développements internes entrepris par des membres de son personnel n'ayant pas eu accès à ces éléments confidentiels.

Cette obligation perdurera pendant une période de 10 ans à compter de la signature des présentes.

## **ARTICLE 8 PROPRIETE INTELLECTUELLE DES ETUDES REALISEES DANS LE CADRE DU TRANSFERT DE MOA**

Le régime de propriété des études préalables et des logiciels nécessaires à l'exploitation du tramway T7 objet de la présente convention sera défini de manière à permettre l'usage effectif des infrastructures conformément à l'accord du 21 septembre 2012 susvisé. Il sera précisé dans la convention ad hoc prévue par cet accord.



## **ARTICLE 9      RESPONSABILITES**

La RATP et le STIF supporteront chacune la responsabilité de la maîtrise d'ouvrage qu'ils exercent.

Ainsi tout accident ou dommage quelconque, provoqué par les études et travaux réalisés par l'une de ces deux parties, ou par ses préposés ou personnes intervenant pour son compte, entraîne la responsabilité de ladite partie, sans préjudice des actions récursoires ou en garantie qu'elle pourrait exercer, et sous réserve que l'autre partie, ou l'un de ses préposés ou personnes intervenant pour son compte n'ait pas commis une faute à l'origine dudit dommage.

Le STIF reste en outre responsable de l'exhaustivité et de la qualité des données d'entrée qu'il doit transmettre à la RATP pour permettre à celle-ci d'exercer la maîtrise d'ouvrage de l'extension du SMR ainsi que des équipements constitutifs de l'infrastructure situés dans le SMR et pour lesquels le STIF transfère sa maîtrise d'ouvrage au titre de la présente convention. La RATP ne pourra donc être tenue responsable de préjudice ou désordre résultant d'erreurs commises dans l'élaboration et la transmission de ces données.

Les parties font leur affaire personnelle des risques mis à leur charge au titre de cet article.

## **ARTICLE 10      RESILIATION**

En cas de non-respect par l'une des parties de ses engagements au titre de cette convention, la présente convention peut être résiliée de plein droit par l'autre partie, à l'expiration d'un délai de 1 mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure.

Dans l'hypothèse où le projet d'extension de la ligne de tramway T7 d'Athis-Mons à Juvisy serait abandonné, la présente convention sera résiliée.

Selon l'état d'avancement des travaux visés par la présente convention, après concertation entre les parties, la RATP décidera de terminer les travaux dans les conditions définies par les présentes, ou de remettre en état initial les lieux.

Sous réserve que la convention ne soit résiliée en raison de manquements commis par la RATP, le STIF versera à la RATP les frais relatifs aux études et/ou travaux effectivement réalisés avant la résiliation, au titre des études et travaux réalisés dans le cadre de la présente convention, ainsi qu'éventuellement des frais de remise en état si celle-ci était décidée.

## **ARTICLE 11      DUREE DE LA CONVENTION**

La présente convention prend effet à compter de sa date de notification en accusé/réception par le STIF à la RATP, après signature de la convention par l'ensemble des parties.

Elle prendra fin:

- A l'expiration des garanties des équipements définis à l'article 2.1 de la présente convention pour lesquels la RATP exerce la maîtrise d'ouvrage en lieu et place du STIF,
- Ou bien, à la date où un nouvel exploitant et gestionnaire de la ligne de tramway T7 est désigné si à cette date toutes les garanties ayant trait aux ouvrages définis à l'article 2.1 n'ont pas encore expiré.

**ARTICLE 12    REGLEMENT DES LITIGES**

En cas de différends dans l'interprétation ou l'exécution de la présente convention, les parties contractantes s'engagent à rechercher une solution amiable, avant de saisir, le cas échéant, le Tribunal Administratif de PARIS.

Fait en 2 (deux) exemplaires originaux, le .....

**Pour le STIF**

**Pour la RATP**

**Sophie MOUGARD**

**Laurent FORTUNE**