

**Délibération n°2013/224  
Séance du 10 juillet 2013**

**TCSP DU MANTOIS ET PÔLE DE MANTES-LA-JOLIE  
CONVENTION DE FINANCEMENT DES ETUDES DE DOCP,  
CONCERTATION, SCHEMA DE PRINCIPE ET ENQUETE PUBLIQUE**

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

- VU** le Code des Transports (et notamment, les articles L. 1241-1 à L.1241-20)
- VU** les articles L 300-2 et R 300-1 du Code de l'Urbanisme ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notamment son article 15-I qui stipule que le STIF élabore lui-même ou fait élaborer les schémas de principe de projets d'infrastructures nouvelles ;
- VU** le Schéma directeur de la Région Ile de France adopté par délibération n° CR 82-08 du Conseil Régional en date du 25 septembre 2008 ;
- VU** la convention particulière relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs en Île-de-France de 2011 à 2013 adoptée par délibération n° CR 50-11 du Conseil Régional en date du 24 juin 2011 et signée le 26 septembre 2011 par l'Etat ;
- Vu** le Contrat Particulier Région Ile-de-France - Département des Yvelines approuvé par le Conseil régional le 17 avril 2008 et par le Conseil général le 15 février 2008 ;
- Vu** l'avenant n°1 au Contrat Particulier Région Ile-de-France - Département des Yvelines approuvé par le Conseil régional le 22/11/2012 et par le Conseil général le 23 novembre 2012 ;
- VU** le rapport n°2013/224 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 5 juillet 2013 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver la convention de financement des études de DOCP, de concertation préalable, de schéma de principe et d'enquête publique du TCSP du Mantois et du pôle de Mantes-la-Jolie, entre la Région Ile-de-France, le Département des Yvelines, la Communauté d'Agglomération de Mantes-en-Yvelines et le STIF ;

**ARTICLE 2 :** d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention et à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet.

**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.

Accusé de réception en préfecture  
des transports d'Ile-de-France  
Date de télétransmission : 12/07/2013  
Date de réception préfecture : 12/07/2013

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

Jean-Paul HUICHON

2013

## TCSP du Mantois et pôle de Mantes-la-Jolie

Convention de financement  
des études relatives

au Dossier d'Objectifs et de  
Caractéristiques Principales  
(DOCP),

à la concertation préalable,

au Schéma de Principe,

et à l'Enquête Publique.



**Yvelines**  
Conseil général



<p align="center"><b>Convention relative au financement du DOCP à l'enquête publique du TCSP du Mantois et du pôle de Mantes-la- Jolie</b></p>
--

**Entre :**

D'une part

La **Région Île-de-France**, représentée par le Président du Conseil régional, ci-après désigné par « la Région » dûment mandaté par la délibération n° CP 13-..... de la Commission Permanente du .....du Conseil régional d'Ile-de-France,

D'autre part

Le **Département des Yvelines**, représenté par le Président du Conseil général des Yvelines, ci-après désigné par le « Département » dûment habilité par délibération de l'Assemblée départementale n°..... en date du 12 juillet 2013,

D'autre part

La **Communauté d'Agglomération de Mantes en Yvelines**, représentée par le Président de l'Agglomération, ci-après désigné par « la CAMY » dûment mandaté par la délibération n°..... du conseil communautaire du ...28 juin 2013.....,

Ci-après désignés par « les financeurs »,

**Et :**

Le **Syndicat des Transports d'Ile-de-France**, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39-41 rue de Châteaudun à Paris (9<sup>ème</sup>), n° SIRET 287 500 078 00020, représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD, dûment habilitée par la délibération n°..... en date du ....., ci-après désigné « le STIF ».

Ci-après collectivement désignés « les parties »,

## TABLE DES MATIERES

<b>0</b>	<b><u>CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION</u></b>	<b>5</b>
<b>0.1</b>	<b>HISTORIQUE</b>	<b>5</b>
<b>0.2</b>	<b>OBJECTIFS DU PROJET</b>	<b>5</b>
	LE PROJET DE TCSP	5
	LE PROJET DE POLE	5
<b>0.3</b>	<b>INSCRIPTION DU PROJET DANS LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION ET DE PROGRAMMATION</b>	<b>5</b>
<b>0.4</b>	<b>CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU PROJET</b>	<b>6</b>
	LE PROJET DE TCSP	6
	LE PROJET DE POLE	6
<b>1</b>	<b><u>OBJET DE LA CONVENTION</u></b>	<b>7</b>
<b>1.1</b>	<b>DEFINITIONS ET CONTENU DES ETUDES</b>	<b>7</b>
	A- SOUS MAITRISE D'OUVRAGE STIF	7
	1.1.1 DOCP ET CONCERTATION PREALABLE	7
	1.1.2 PRESTATIONS COMPLEMENTAIRES EVENTUELLES	8
	B- SOUS MAITRISE D'OUVRAGE CAMY	9
	1.1.3 SCHEMA DE PRINCIPE ET ENQUETE PUBLIQUE	9
	1.1.4 ENQUETE PUBLIQUE	9
	1.1.5 PRESTATIONS COMPLEMENTAIRES EVENTUELLES	11
	1.1.6 CONTENU DES DOSSIERS	11
<b>1.2</b>	<b>CALENDRIER DE REALISATION DES ETUDES</b>	<b>11</b>
<b>2</b>	<b><u>ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES</u></b>	<b>12</b>
<b>2.1</b>	<b>L'AUTORITE ORGANISATRICE DES TRANSPORTS</b>	<b>12</b>
<b>2.2</b>	<b>LA MAITRISE D'OUVRAGE DES ETUDES</b>	<b>12</b>
	2.2.1 IDENTIFICATION, ENGAGEMENTS ET PERIMETRE D'INTERVENTION DES MAITRES D'OUVRAGE	12
	2.2.2 COORDINATION DU MAITRE D'OUVRAGE DU PROJET ET DES PROJETS CONNEXES	12
<b>2.3</b>	<b>LES FINANCEURS</b>	<b>12</b>
	2.3.1 IDENTIFICATION	12
	2.3.2 ENGAGEMENTS	13
<b>3</b>	<b><u>MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT</u></b>	<b>13</b>
<b>3.1</b>	<b>ESTIMATION DU COUT DES ETUDES</b>	<b>13</b>
<b>3.2</b>	<b>COUTS DETAILLES</b>	<b>13</b>
<b>3.3</b>	<b>PLAN DE FINANCEMENT</b>	<b>14</b>
	3.3.1 RAPPEL DES FINANCEMENTS DISPONIBLES AU CPRD	14
	3.3.2 PLAN DE FINANCEMENT DE LA CONVENTION	14

<b>3.4</b>	<b>MODALITES DE VERSEMENT DES CREDITS DE PAIEMENT POUR LES FINANCEURS</b>	<b>15</b>
3.4.1	VERSEMENT D'ACOMPTES .....	15
3.4.2	VERSEMENT DU SOLDE .....	15
3.4.3	PAIEMENT .....	15
3.4.4	BENEFICIAIRES ET DOMICILIATION .....	16
<b>3.5</b>	<b>CADUCITE DES SUBVENTIONS .....</b>	<b>17</b>
3.5.1	AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA REGION ILE-DE-FRANCE .....	17
3.5.2	AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE ET FINANCIER DU DEPARTEMENT DES YVELINES .....	17
3.5.3	AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE ET FINANCIER DE LA CAMY .....	17
<b>3.6</b>	<b>COMPTABILITE DU MAITRE D'OUVRAGE .....</b>	<b>17</b>
<b>4</b>	<b><u>MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS .....</u></b>	<b><u>17</u></b>
<b>5</b>	<b><u>GESTION DES ECARTS .....</u></b>	<b><u>18</u></b>
<b>6</b>	<b><u>DISPOSITIONS GENERALES.....</u></b>	<b><u>18</u></b>
6.1	MODIFICATION DE LA CONVENTION .....	18
6.2	REGLEMENT DES LITIGES .....	18
6.3	RESILIATION DE LA CONVENTION.....	18
6.4	DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION.....	19
6.5	MESURES D'ORDRE.....	19
<b>7</b>	<b><u>ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION .....</u></b>	<b><u>19</u></b>
<b>8</b>	<b><u>PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES.....</u></b>	<b><u>20</u></b>
8.1	DIFFUSION DES ETUDES .....	20
8.2	COMMUNICATION DES FINANCEURS .....	21
8.3	MISE A DISPOSITION AUX FINANCEURS DES INFORMATIONS CARTOGRAPHIQUES 21	
<b>9</b>	<b><u>ANNEXES.....</u></b>	<b><u>23</u></b>

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu le code des transports (partie législative) ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de l'expropriation ;

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

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

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

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

Vu le Contrat Particulier Région Ile-de-France - Département des Yvelines approuvé par le Conseil régional le 17 avril 2008 et par le Conseil général le 15 février 2008 ;

Vu l'avenant n°1 au Contrat Particulier Région Ile-de-France - Département des Yvelines approuvé par le Conseil régional le 22/11/2012 et par le Conseil général le 23 novembre 2012;

Vu la délibération n°2011/631 du Conseil du STIF en date du 6 juillet 2011 approuvant le contenu type des Dossiers d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) et des Schémas De Principe (SDP) ;

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

Vu la délibération de la CAMY n° \_\_\_\_\_ du 28 juin 2013\_\_\_\_\_;

Vu la délibération du Conseil Général des Yvelines n° 2012-CG-2-3806 du 12 juillet 2013 ;

Vu la délibération n° \_\_\_\_\_ de la commission permanente du \_\_\_\_\_ du Conseil Régional ;

Vu la délibération n° \_\_\_\_\_ du Conseil du STIF du \_\_\_\_\_,

Il est convenu ce qui suit :

## **0 Contexte général de l'opération**

### **0.1 Historique**

L'étude de la desserte en transports collectifs de Seine Aval, menée par le STIF entre 2008 et 2010 en association avec les partenaires locaux, comportait un volet sur l'agglomération de Mantes. Elle a permis de déterminer sur quelles liaisons il serait utile de prévoir un transport en commun en site propre de type TZen, mais également d'apporter une priorisation entre ces projets.

Sur l'agglomération de Mantes en Yvelines, le projet de transport en commun entre le futur écoquartier fluvial Mantes-Rosny et la gare de Mantes-la-Jolie est ainsi apparu prioritaire.

En parallèle, le projet de prolongement d'Eole à l'ouest a été déclaré d'utilité publique en janvier 2013. Le prolongement du RER E s'accompagnera d'évolutions pour les gares du parcours, dont le pôle d'échanges de Mantes-la-Jolie qui constituera le nouveau terminus de la ligne. Dans ce cadre, des réflexions ont été initiées sur le périmètre de la gare, sur les évolutions à prévoir en son sein pour accueillir le RER E, ainsi que sur de premiers éléments relatifs à l'intermodalité.

Ces études, ainsi que toutes celles menées préalablement, constituent une donnée d'entrée pour le présent projet de pôle et le projet de TCSP.

La conclusion de l'avenant n°1 au contrat particulier Région – Département en novembre 2012 a permis de disposer d'un cadre de programmation financière pour engager les études proposées dans cette convention.

### **0.2 Objectifs du projet**

#### **Le projet de TCSP**

Le projet de TCSP du Mantois a pour objectif d'offrir un mode de transport de qualité, offrant capacité et régularité aux voyageurs, entre le futur écoquartier Mantes – Rosny, le quartier du Val-Fourré et la gare de Mantes-la-Jolie. Sa conception devra être étroitement coordonnée avec les projets sur ces deux quartiers, le premier en cours de conception et le second en cours de restructuration urbaine, afin de favoriser leur réussite.

#### **Le projet de pôle**

L'accroissement des flux attendus avec l'arrivée d'Eole ainsi que l'accroissement des emprises de la gare (périmètres RFF et SNCF) induit par ce prolongement du RER E d'une part, l'arrivée sur la gare du TCSP d'autre part, nécessitent de reconfigurer le pôle d'échanges pour être en adéquation avec la situation future.

### **0.3 Inscription du projet dans les documents de planification et de programmation**

Le projet de TCSP du Mantois est inscrit :

- au projet de SDRIF arrêté par la Région en octobre 2012,
- au projet de PDU voté par le STIF en février 2011 et arrêté par la Région en février 2012,

- au Plan Régional pour la mobilité durable voté par la Région en février 2012,
- au CPRD 78.

Le projet de pôle de Mantes-la-Jolie est inscrit :

- au projet de PDU voté par le STIF en février 2011 et arrêté par la Région en février 2012 (pôle de niveau 1),
- au CPRD 78.

#### **0.4 Caractéristiques principales du projet**

##### **Le projet de TCSP**

Il consiste en la création d'une liaison en site propre sur une distance de 4 à 5 km entre l'écoquartier fluvial Mantes-Rosny à l'Ouest et la gare de Mantes-la-Jolie à l'Est.

Il circulera majoritairement en site propre, sur une voirie créée dans la ZAC de l'écoquartier fluvial Mantes-Rosny, puis sur des voies existantes qui feront l'objet de réaménagements.

Dans le cadre de ces études, l'ensemble des fonctionnalités de la voirie est pris en considération (cheminements piétons, cyclables, stationnement, etc.)

Le DOCP permettra d'étudier des variantes de tracés et de terminus. Les deux terminus devront prendre en compte les besoins actuels et futurs des liaisons bus urbaines et interurbaines.

##### **Le projet de pôle**

Dans le cadre de l'opération « prolongement d'Eole à l'ouest », dont l'horizon de mise en service est prévu pour 2020, les aménagements prévoient d'une part, la création d'une voie supplémentaire scindant le quai 2-3 en deux quais distincts de 400m de long et d'autre part, la démolition des bâtiments présents sur le quai 2-3 et leur relocalisation vers des emplacements appropriés, à proximité de la gare.

La création de la voie nouvelle nécessite le remaniement de la passerelle existante au niveau de l'accès à ce quai. Les appuis, l'ascenseur, et les escaliers fixes et mécaniques seront déposés et reconstitués au droit des deux quais nouveaux.

Une nouvelle passerelle sera créée permettant la simplification du phasage travaux et l'amélioration de la gestion des flux de voyageurs en gare et la désaturation du passage souterrain au regard des prévisions de trafic.

Une halle sera créée entre le bâtiment voyageurs et la passerelle afin de capter tous les flux et compenser la disparition de la salle d'attente existante dans le bâtiment du quai 2-3 voué à la démolition.

L'ensemble de ces aménagements, rendus nécessaires par le projet de prolongement du RER E, n'est pas inscrit dans le périmètre de la présente convention. En revanche, ces éléments seront pris comme données d'entrée. Par ailleurs, une étude d'intermodalité a été menée par la maîtrise d'ouvrage du projet Eole, permettant de disposer d'un premier éclairage global sur les aménagements du pôle, et qui sera également utilisée comme donnée d'entrée, puis complétée.

L'objectif de la présente opération est de permettre une insertion de qualité du TCSP, et de prévoir les aménagements nécessaires à l'intermodalité. Il s'agit d'une part de clarifier leurs modalités de financement et de maîtrise d'ouvrage, et d'autre part de permettre une bonne articulation avec le projet Eole.



## 1 Objet de la convention

La présente convention a pour objet :

- de définir les modalités de la participation du Département des Yvelines, de la CAMY et de la Région Île-de-France au financement des études du DOCP, de la concertation préalable, du schéma de principe et de l'enquête publique du TCSP du Mantois et du pôle de Mantes-la-Jolie.
- de préciser le contenu des études nécessaires à la constitution :
  - du DOCP ;
  - de la concertation préalable commune ;
  - du schéma de principe ;
  - de l'enquête publique.

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

**« TCSP du Mantois, pôle de Mantes-la-Jolie, étapes DOCP - EP »**

### 1.1 Définitions et contenu des études

Le programme porte sur :

- la constitution du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) du TCSP et du pôle,
- la concertation préalable
- le contenu des prestations complémentaires
- la mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage coordination et planning
- la constitution du schéma de principe et du dossier d'enquête publique
- l'enquête publique

### A- Sous maîtrise d'ouvrage STIF

#### 1.1.1 DOCP et concertation préalable

Le DOCP porte sur :

- l'**opportunité** du projet ;
- les **caractéristiques principales** du projet : principes guidant le choix du/des modes, du (des) tracé(s) et des variantes retenu(s) ainsi que la définition des solutions techniques, eu égard au réseau existant, aux caractéristiques des projets de développement économique et urbain à desservir et à l'incidence du projet sur l'environnement ;
- une évaluation sommaire du **coût**, du **calendrier** de réalisation avec phasage éventuel, des **impacts** et de l'**intérêt socio-économique** ;
- l'**identification des solutions les plus pertinentes** sur la base d'une analyse comparative multicritères.

Le contenu du DOCP est précisé dans la décision n°2011/0631 du STIF du 6 juillet 2011, annexée à la présente convention.

Le DOCP prendra en compte l'horizon de mise en service du TCSP, ainsi que celui du prolongement du RER E.

La concertation porte sur les objectifs du DOCP approuvé par le Conseil du STIF ainsi que sur les variantes retenues. Les objectifs et les modalités de la concertation sont validés par le Conseil du STIF à l'issue du DOCP. La concertation pourra comporter :

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

Ces modalités sont précisées par le STIF puis soumises aux collectivités locales et aux financeurs avant le lancement de la concertation.

A l'issue de la concertation préalable, le STIF tire le bilan de la concertation. Les variantes de tracé du TCSP seront précisées puis une variante sera retenue pour être étudiée dans le cadre du schéma de principe.

Le contenu du DOCP est précisé en annexe 2.

### **1.1.2 Prestations complémentaires éventuelles**

Les besoins d'études techniques seront définis ultérieurement en fonction de l'évolution du projet et des besoins de précisions techniques de certains aspects. Dans ce cadre, une enveloppe financière est dédiée à ces études. Elles pourront comprendre :

- Assistance à maîtrise d'ouvrage coordination et planning ;
- Sondages géotechniques ;
- Les levés topographiques ;
- Etude technique ouvrage d'art pour le franchissement des voies ferrés ;
- Les levés d'ouvrage ;
- Les levés d'assainissement et de concessionnaires ;
- Un diagnostic physique (géologie, hydrogéologie) ;
- Un diagnostic des plantations et des espaces verts ;
- Etude de stationnement ;
- Simulation de trafic statique ;
- Simulation de trafic dynamique ;
- Comptages sur voirie ;
- Comptages de voyageurs ;
- Exploitabilité et maintenabilité du projet
- etc.

Les deux maîtrise d'ouvrage s'informeront mutuellement du lancement et des résultats des prestations complémentaires afin d'éviter toute redondance.

## **B- Sous maîtrise d'ouvrage CAMY**

### **1.1.3 Schéma de principe et enquête publique**

#### *Schéma de principe*

Le schéma de principe doit être validé en Conseil du STIF.

Le contenu du schéma de principe est précisé dans l'article 15-I des statuts du STIF et dans la décision n° 2011/0631 du STIF du 6 juillet 2011.

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

Le schéma de principe doit contenir les éléments suivants :

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

#### *L'étude d'impact*

L'étude d'impact sera réalisée conformément à la législation en vigueur et servira de base à l'élaboration du dossier d'enquête publique et au volet impact du schéma de principe.

Les modalités de réalisation du schéma de principe, de l'étude d'impact et du dossier d'enquête publique seront présentées aux financeurs dans le cadre des instance de gouvernance de l'opération.

Le contenu du schéma de principe est précisé en annexe 4.

### **1.1.4 Enquête publique**

#### *Le dossier d'enquête publique*

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

Le dossier d'enquête publique vise :

- la déclaration d'utilité publique des projets de TCSP et de pôle
- la mise en conformité des documents d'urbanisme des communes concernées

Le dossier porte sur :

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

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

- **Enquête publique régie par le code de l'environnement**
- **Enquête publique relevant du code de l'expropriation**

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

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

### *L'enquête publique*

L'enquête publique porte sur le projet du Schéma de Principe approuvé par le Conseil du STIF.

L'objectif de l'enquête publique est d'assurer l'information et la participation du public, ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement et le foncier. Elle permet de procéder à la déclaration d'intérêt général du projet.

Les modalités d'organisation de l'enquête publique seront définies par la commission d'enquête, ou le commissaire enquêteur, en charge de la procédure.

Le programme de travail de l'enquête publique est précisé en annexe 2.

### **1.1.5 Prestations complémentaires éventuelles**

Les besoins d'études techniques seront définis ultérieurement en fonction de l'évolution du projet et des besoins de précisions techniques de certains aspects. Dans ce cadre, une enveloppe financière est dédiée à ces études. Elles pourront comprendre :

- Assistance à maîtrise d'ouvrage coordination et planning ;
- Sondages géotechniques ;
- Les levés topographiques ;
- Etude technique ouvrage d'art pour le franchissement des voies ferrés ;
- Les levés d'ouvrage ;
- Les levés d'assainissement et de concessionnaires ;
- Un diagnostic physique (géologie, hydrogéologie) ;
- Un diagnostic des plantations et des espaces verts ;
- Etude de stationnement ;
- Etude de fonctionnement de carrefour : gestion des feux tricolores, des priorités, régulation
- Simulation de trafic statique ;
- Simulation de trafic dynamique ;
- Comptages sur voirie ;
- Comptages de voyageurs ;
- Exploitabilité et maintenabilité du projet
- etc.

Les deux maîtrise d'ouvrage s'informeront mutuellement du lancement et des résultats des prestations complémentaires afin d'éviter toute redondance.

### **1.1.6 Contenu des dossiers**

Les documents remis comprendront :

Sous maîtrise d'ouvrage STIF

- Le DOCP, ainsi que l'intégralité des études nécessaires à sa réalisation.
- L'ensemble des documents utilisés pour la concertation préalable.

Sous maîtrise d'ouvrage CAMY

- Le schéma de principe, ainsi que l'intégralité des études nécessaires à sa réalisation.
- L'ensemble des documents utilisés pour l'enquête publique.

L'annexe 2 de la présente convention en détaille les éléments constitutifs.

## **1.2 Calendrier de réalisation des études**

A titre indicatif, le calendrier prévisionnel des études est le suivant, sur la base d'une notification de la convention mi-2013 :

Elaboration du DOCP	De mi-2013 à mi-2014
Concertation et bilan	De mi-2014 à début 2015
Elaboration du schéma de principe	De début 2015 à début 2016
Enquête publique	mi-2016

## **2 Rôle et engagements des parties**

### **2.1 L'autorité organisatrice des transports**

Conformément aux dispositions prévues à l'article 14 du décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du STIF et à l'article L1241-2 du code des transports, le STIF veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

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

### **2.2 La maîtrise d'ouvrage des études**

#### **2.2.1 Identification, engagements et périmètre d'intervention des maîtres d'ouvrage**

La responsabilité des maîtres d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP.

Conformément à l'article 15-II du décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France, le STIF peut désigner le ou les maîtres d'ouvrage des projets d'infrastructures nouvelles destinées au transport public de voyageurs.

**Le STIF** est maître d'ouvrage de la partie A du programme des études décrit au 1.1 de la présente convention.

**La CAMY** est maître d'ouvrage de la partie B du programme des études décrit au 1.1 de la présente convention.

#### **2.2.2 Coordination du maître d'ouvrage du projet et des projets connexes**

Les maîtres d'ouvrage réaliseront ces études en étroite collaboration avec les maîtres d'ouvrage des projets connexes au projet de TCSP du Mantois et du pôle d'échanges, en particulier l'EPAMSA et RFF-SNCF.

Chaque maître d'ouvrage s'engage également à inviter les financeurs ou les experts missionnés par l'un d'eux à assister, sur leur demande, à toute réunion permettant essentiellement d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet.

Par ailleurs, le Conseil Général, gestionnaire de la RD113, sera étroitement associé aux études liées à la circulation sur le fonctionnement du réseau routier départemental, ainsi qu'à l'élaboration du projet d'aménagement sur le tronçon du TCSP utilisant le domaine public départemental.

Dans le même objectif de concertation, les communes seront également associées aux différentes études qui auront un impact sur leur territoire.

### **2.3 Les financeurs**

#### **2.3.1 Identification**

Le financement des études, objet de la présente convention, est assuré par :

- La Région Ile-de-France,
- Le Département des Yvelines,
- La CAMY.

### 2.3.2 Engagements

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à verser les subventions nécessaires à la réalisation, à compter de la notification par le STIF de la présente convention,

Les dépenses engagées, à compter de l'approbation par le Conseil du STIF de la présente convention, pourront être prises en considération.

## 3 Modalités de financement et de paiement

### 3.1 Estimation du coût des études

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la présente convention est évalué à 3 000 000€ HT en euros courants, **non actualisable et non révisable.**

**(valeur de référence 2013 – année de signature de la présente convention).**

### 3.2 Coûts détaillés

Le maître d'ouvrage fournit une estimation en euros courants HT des postes nécessaires pour mener à bien cette étape du projet :

En k€	TCSP + Pole
<b>MOA STIF</b>	
DOCP	400
Concertation Préalable	200
Provision pour études complémentaires et actualisation	100
<b>Sous-total</b>	<b>700</b>

En k€	TCSP + Pole
<b>MOA CAMY</b>	
Schéma de Principe / Enquête d'utilité publique	2000
Provision pour études complémentaires et actualisation	300
<b>Sous-total</b>	<b>2300</b>

### 3.3 Plan de financement

#### 3.3.1 Rappel des financements disponibles au CPRD

Les projets de TCSP du Mantois et de pôle de Mantes-la-Jolie sont inscrits au CPRD 78 selon les modalités suivantes :

(M€)	Total	Région	Département 78	Autre financeur
TZen du Mantois	1.5	0,6 40%	0,6 40%	0,3 20%
Etudes des pôles de Poissy et Mantes	1.5	0,6 40%	0,6 40%	0,3 20%

Pour la présente convention, la CAMY assure la part de financement libellée « autre financeur », soit 20% du montant de celle-ci.

#### 3.3.2 Plan de financement de la convention

Le plan de financement est établi en euros courants.

Les partenaires du projet conviennent de la **fungibilité** pour un maître d'ouvrage donné des deux lignes du CPRD TZen et Pôles pour financer les études et prestations décrites dans cette convention.

S'il était constaté, à l'issue de la concertation préalable que les 700 000 euros n'ont pas été consommés en totalité, le solde pourrait être reporté sur les phases suivantes, sous maîtrise d'ouvrage CAMY.

<b>(Euros courants HT) Montant et %</b>				
<b>Financier Bénéficiaire</b>	<b>Département</b>	<b>Région</b>	<b>CAMY</b>	<b>Total</b>
<i>Au titre du TCSP STIF</i>	140 000 40%	140 000 40%	70 000 20%	350 000
<i>Au titre du pôle STIF</i>	140 000 40%	140 000 40%	70 000 20%	350 000
<b>SOUS-TOTAL STIF</b>	<b>280 000</b>	<b>280 000</b>	<b>140 000</b>	<b>700 000</b>
<i>Au titre du TCSP CAMY</i>	460 000 40%	460 000 40%	230 000 20%	1 150 000
<i>Au titre du pôle CAMY</i>	460 000 40%	460 000 40%	230 000 20%	1 150 000
<b>SOUS-TOTAL CAMY</b>	<b>920 000</b>	<b>920 000</b>	<b>460 000</b>	<b>2 300 000</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1 200 000 40%</b>	<b>1 200 000 40%</b>	<b>600 000 20%</b>	<b>3 000 000 100%</b>



### **3.4 Modalités de versement des crédits de paiement pour les financeurs**

#### **3.4.1 Versement d'acomptes**

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

L'annexe 1 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses du maître d'ouvrage, par financeur.

Le comité des financeurs est avisé des évolutions de cet échéancier prévisionnel.

Pour les études objet de la présente convention, le maître d'ouvrage transmettra aux financeurs une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination unique indiquée à l'article 1 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

La demande de versement comprendra :

- le montant des acomptes déjà perçus au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des factures acquittées, leur date d'acquittement et le montant des factures acquittées ;
- La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 3.3 ;
- Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du maître d'ouvrage.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par les financeurs au maître d'ouvrage est plafonné à 80% du montant total de la subvention avant le versement du solde.

#### **3.4.2 Versement du solde**

Après achèvement des études couvertes par la présente convention, le maître d'ouvrage présente le relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses réalisées.

Le versement du solde est subordonné à la production des documents signés par le représentant légal de l'organisme et par le comptable public. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le maître d'ouvrage procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

#### **3.4.3 Paiement**

Le versement des montants de subvention appelés par le maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai conforme aux règlements budgétaires des financeurs, à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini à l'article 3.4.1 et 3.4.2 de la présente convention.

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

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

### 3.4.4 Bénéficiaires et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire auprès de l'Agent Comptable du STIF, établissement public à caractère administratif ayant son siège au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, sur le compte ouvert à la Recette Générale des Finances de Paris, dont le RIB est le suivant .

Code banque : 10071

Code guichet : 75000

N° compte : 00001005079

Clé : 72

Pour les paiements à destination de la CAMY :

Titulaire du compte : Trésorerie de Mantes Collectivités locales

Code établissement : 30001

Code guichet : 0507

Numéro de compte : C78100000000

Clé RIB : 59

IBAN : FR95 3000 1005 07C7 8100 0000 059

La domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers est :

	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
Région Ile-de-France	35 Boulevard des Invalides 75007 PARIS	Unité Aménagement Durable Secrétariat Général	01.53.85.58.76
STIF	41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des projets d'investissements	01.82.53.80.70
Département des Yvelines	Place André Mignot 78012 VERSAILLES	Direction des Routes et des Transports/ Sous Direction Politique Transports et Mobilité	01.39.07.77.80
CAMY	Rue des Pierrettes 78200 Magnanville	Service des Finances	01 30 98 78 43

### **3.5 Caducité des subventions**

#### **3.5.1 Au titre du règlement budgétaire de la Région Ile-de-France**

Si à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date de délibération d'attribution de la subvention, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une demande de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et elle est annulée.

Ce délai peut être prorogé d'un an maximum par décision du Président, si le bénéficiaire établit avant l'expiration du délai de trois ans mentionnés ci-avant que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables. Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision du Président. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

A compter de la date de première demande de versement, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de l'opération ; à défaut, le reliquat de la subvention non versé est caduc. Lorsque l'opération a donné lieu à l'engagement d'une autorisation de programme de projets, celle-ci demeure valable jusqu'à l'achèvement de l'opération si elle a fait l'objet d'un premier appel de fonds émis dans les délais.

Dans le cas où la demande de premier acompte constitue la demande du solde de l'opération, les dates de caducité qui s'appliquent sont celles du premier acompte.

#### **3.5.2 Au titre du Règlement Budgétaire et Financier du Département des Yvelines**

Au titre de la parité des financements au CPRD, entre le Conseil général et le Conseil régional, la participation du Conseil général sera conditionnée à la non caducité des demandes de paiement à l'aide régionale.

#### **3.5.3 Au titre du Règlement Budgétaire et Financier de la CAMY**

Néant

### **3.6 Comptabilité du maître d'ouvrage**

Chaque maître d'ouvrage s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres à ces études.

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à informer préalablement les financeurs de toutes autres participations financières lui étant attribuées en cours d'exécution de la présente convention et relatives à l'objet de cette dernière.

## **4 Modalités de contrôle par les financeurs**

Les financeurs peuvent faire procéder, par toute personne habilitée, au contrôle sur place 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.

Le bénéficiaire de la subvention conserve l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix ans à compter de la date d'expiration de la présente convention pour tout contrôle effectué a posteriori.

Les financeurs peuvent demander, le cas échéant, toute explication ou toute pièce complémentaire qu'ils jugent utile quant à l'exécution de l'opération, activité ou action subventionnée.

## **5 Gestion des écarts**

Le montant total des subventions, tel qu'indiqué à l'article 3.3 de la présente convention constitue un plafond.

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par le maître d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant total initialement prévu, les subventions attribuées sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 3.3. Elles font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement au financeur en cas de trop perçu.

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 3.1, les financeurs sont informés lors de la réunion du comité de suivi de la convention de financement. Le maître d'ouvrage doit obtenir l'accord préalable des financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la présente convention formalise cet accord.

Dans le cas où l'accord préalable des financeurs n'a pas été sollicité, ou bien si les cofinanceurs et le maître d'ouvrage n'ont pu convenir d'un accord dans les conditions sus mentionnées, la prise en charge des dits dépassements incombe au maître d'ouvrage dans le périmètre duquel il est intervenu.

## **6 Dispositions générales**

### **6.1 Modification de la convention**

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception de l'annexe 1 et des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 3.4.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

### **6.2 Règlement des litiges**

Les parties s'engagent à rechercher une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.

Les litiges éventuels entre les Parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déférés au Tribunal Administratif de Paris.

### **6.3 Résiliation de la convention**

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

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération. La résiliation est effective à l'issue

d'un préavis d'un mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

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

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement total ou partiel de la subvention. Dans tous les cas, les co-financeurs s'engagent à rembourser au maître d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation. Sur cette base, le maître d'ouvrage procède à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop perçu auprès des co-financeurs au prorata de leur participation.

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

#### **6.4 Date d'effet et durée de la convention**

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

Elle expire soit en cas de résiliation tel que prévu à l'article 6.3, soit après la réalisation des étapes suivantes :

- réception des documents indiqués à l'article 1-1-4 de la présente convention,
- solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 3.4.2.

Et au plus tard le 31/12/2019.

#### **6.5 Mesures d'ordre**

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

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

### **7 Organisation et suivi de la présente convention**

Les financeurs sont tenus étroitement informés de l'avancement des études et prestations menées par les maîtres d'ouvrage.

- Un **Comité des financeurs** est constitué des représentants des financeurs, des maîtres d'ouvrage et du STIF. Il se réunit autant que de besoins et au moins une fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le maître d'ouvrage. Il est présidé par le STIF, en sa qualité d'Autorité Organisatrice des Transports.

Les membres sont informés :

- du suivi financier des études
  - des orientations des études et la démarche à engager par le STIF
  - des conclusions de la réalisation du programme des études à chaque étape importante
  - des présentations pour les commissions de suivi
  - du dossier avant présentation pour approbation d'un document issu de ces études au conseil du STIF
- Une **Commission de suivi** des études est mise en place sous la présidence du STIF, en sa qualité d'Autorité Organisatrice des Transports, et comprend notamment les représentants des financeurs, du STIF, des Collectivités Territoriales concernées par le projet et, en tant que de besoin, les prestataires des études. Elle se réunit autant que de besoin et au moins une fois par an et à chaque étape de validation du projet, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le maître d'ouvrage.

La commission de suivi a pour rôle :

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

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

Le compte rendu de chaque Commission de suivi, réalisé par le STIF, est transmis pour avis avant envoi officiel.

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

Le comité technique est le cadre privilégié permettant

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

Le comité technique se réunit autant que de besoin et au moins à une fréquence bimestrielle, les membres étant convoqués par le maître d'ouvrage avec un préavis minimum de deux semaines et les éléments étant envoyés au moins sept jours au préalable par le maître d'ouvrage.

## **8 Propriété, communication et diffusion des études**

### **8.1 Diffusion des études**

Les maîtres d'ouvrage restent titulaires des droits de propriété intellectuelle sur leurs études et leurs résultats, réalisés dans le cadre de la présente convention.

La CAMY concède au STIF les droits patrimoniaux afférents aux études et aux résultats des études réalisés dans le cadre de la présente convention, et ce pour permettre au STIF de remplir ses fonctions d'Autorité Organisatrice pour la durée du projet mais aussi dans le cadre de l'ouverture à concurrence.

Le STIF pourra utiliser ces études pour pouvoir notamment, sans que cela ne soit limitatif, coordonner les différentes phases du projet, réaliser des expertises, contre-expertises ainsi que des AVP modificatifs, assurer le suivi dans les phases travaux et établir des calendriers de coûts. La CAMY autorise le STIF à procéder à toute fixation, adaptation, modification et reproduction des études sur tout type de support existant.

Les maitres d'ouvrage diffuseront aux financeurs les résultats des études, ainsi qu'aux collectivités territoriales concernées par la présente opération, après validation par l'ensemble des financeurs, en un exemplaire papier et un exemplaire sous format CD-Rom – format word ou excel.

Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable des maitres d'ouvrage.

Les financeurs s'interdisent toutes diffusions des résultats des études en dehors des signataires de la présente convention, sans l'accord préalable des maitres d'ouvrage. »

Les signataires s'engagent à préserver la confidentialité des résultats intermédiaires et de toutes informations considérées comme confidentielles. »

## **8.2 Communication des financeurs**

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à faire mention des financements accordés par la présente convention dans toute publication ou communication des études qu'elles visent, notamment par une indication portée sur les documents finaux.

L'ensemble des dossiers d'études, documents et supports d'information mentionnera de manière explicite les logos des parties (taille identique des logos).

## **8.3 Mise à disposition aux financeurs des informations cartographiques**

Le maître d'ouvrage remettra aux financeurs, en début d'étude puis lors de toute modification d'itinéraire, le tracé pressenti du projet de TCSP Du Mantois dans un format SIG interopérable de type shapefile (SHP), géo concept (GXT) ou Map info (MIF/MID). Le transmetteur de l'objet SIG devra indiquer le système de projection de la couche de données.

A défaut, il veillera à remettre des éléments cartographiques permettant de reporter précisément le tracé sur le SIG régional.

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux.

Signée par toutes les parties et notifiée le        /        / 2013

<p>Le Président du Conseil régional d'Île-de-France <i>Date et signature</i></p> <p>Jean-Paul HUCHON</p>	<p>Le Président du Conseil général du Yvelines <i>Date et signature</i></p> <p>Alain SCHMITZ</p>
<p>Le Président de la Communauté d'Agglomération Mantes en Yvelines <i>Date et signature</i></p> <p>Dominique BRAYE</p>	<p>La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile de France <i>Date et signature</i></p> <p>Sophie MOUGARD</p>



## **9 ANNEXES**

Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des dépenses et des appels de fond

Annexe 2 : Contenu type des études et prestations

## ANNEXE 1 : Échéancier prévisionnel des dépenses et des appels de fond

### ANNEXE 1.1 : Echancier prévisionnel des dépenses (k€ HT)

MOA	Année					Total
	2013	2014	2015	2016	2017	
STIF	50	450	200			700
CAMY			1500	700	100	2300

### ANNEXE 1.2 : Echancier prévisionnel des demandes d'appels de fonds (k€)

MOA STIF	Année					Total
	2013	2014	2015	2016	2017	
Région Ile-de-France		180	100			280
Département des Yvelines		180	100			280
CAMY		90	50			140
TOTAL		450	250			700

MOA CAMY	Année					Total
	2013	2014	2015	2016	2017	
Région Ile-de-France			480	344	96	920
Département des Yvelines			480	344	96	920
CAMY			240	172	48	460
TOTAL			3215	2876	2257	2300

## ANNEXE 2.1

**Contenu des dossiers de DOCP - annexe 1 à la délibération n° 2011/0631 du STIF du 6 juillet 2011 relative à la définition du contenu des dossiers d'objectifs et de caractéristiques principales, des schémas de principe et des avant-projets**

### **CONTENU TYPE DES DOSSIERS D'OBJECTIFS ET DE CARACTERISTIQUES PRINCIPALES (DOCP)**

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

#### **Objectif**

L'objectif du DOCP est d'engager le projet, d'en présenter les caractéristiques générales et les principaux impacts. Il présente des éléments d'opportunité et de faisabilité du projet. Il définit le pré-programme. Il permet d'engager la concertation ou le débat public, le cas échéant.

#### **Enjeux**

##### **- Respect du code de l'environnement**

L'enjeu du DOCP est de répondre à l'impératif tel qu'exposé dans le code de l'environnement (extrait de l'article L121-8) :

*«Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet adresse à la commission un dossier présentant les objectifs et les principales caractéristiques du projet, ainsi que les enjeux socio-économiques, le coût estimatif et l'identification des impacts significatifs du projet sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.»*

##### **- Respect du cadre régional**

Le DOCP permet de s'assurer de la compatibilité du projet avec le SDRIF, le PDUIF et les différents schémas directeurs élaborés par le STIF.

#### **Adaptation**

Les éléments présentés ici constituent un cadre. Chaque opération pourra nécessiter une approche différenciée, le contenu devant être adapté au cas par cas, au démarrage de l'opération.

#### **Contenu**

L'ensemble des résultats des études réalisées dans le cadre du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales pourra être regroupé dans un document final présentant notamment les points suivants :

- I. présentation du projet**
  - a. Contexte général : problématiques posées, enjeux, acteurs du projet, inscription CPER ou CPRD,
  - b. Historique du projet : état d'avancement du projet, listes des données et études antérieures disponibles,
  - c. Compatibilité SDRIF, PDU IdF, PLU, Lois Grenelle de l'environnement 1 et 2,
  - d. Synthèse des étapes d'informations et de concertation, avec points abordés et apports éventuels,
- II. diagnostic transport des territoires concernés : opportunité du projet**
  - a. Présentation du secteur : géographie, topographie, population et emplois, urbanisation actuelle, offre de transport et réseaux,
  - b. Présentation et analyse des déplacements, et de l'offre de transport
  - c. Perspectives d'évolutions de l'urbanisation,
  - d. Synthèse des dysfonctionnements éventuels et définition des enjeux et besoins du secteur,
- III. description du projet : faisabilité des différents scénarios**
  - a. Caractéristiques techniques principales : hypothèses et justification du mode, tracé, lien avec le réseau,
  - b. Insertion : section courante et points difficiles, principes d'aménagements urbains, identification des réseaux, identification des impacts sur l'environnement,
  - c. Principes d'exploitation,
  - d. Scénario(s) préconisé(s) et justification,
  - e. Méthodes et estimation sommaire des coûts :
    - i. d'investissement :
      - coûts travaux détaillés par grands postes de dépenses, assortis d'un taux de tolérance de + ou - 20%, Provisions pour Aléas et Incertitudes, frais de MOE, acquisitions foncières, frais de MOA,
      - pour chaque poste de coût : présentation et justification des hypothèses prises,
    - ii. d'exploitation,
  - f. Calendrier prévisionnel : études, procédures administratives et travaux, détail au semestre,
  - g. Analyse sommaire des risques et des opportunités,
  - h. Pour les projets en souterrain : premières campagnes de sondages,
- IV. identification des impacts significatifs du Projet**
  - a. Sur l'environnement (au sens Etude d'Impact Enquête Publique),
  - b. Sur l'aménagement du territoire,
- V. évaluation et comparaison des différents scénarios**
  - a. Evaluation sommaire de l'intérêt socio-économique du projet (le cas échéant de ses variantes) dans le cadre d'une analyse multicritère : a minima prévisions de trafic à l'heure de pointe et à l'année, analyse des gains de temps, populations et emplois desservis à comparer avec le coût, le niveau de faisabilité des différentes variantes de projet,
  - b. Classement des variantes,
- VI. annexes graphiques**
  - a. Plan de situation et plans des tracés,
  - b. Coupes de principes et plans de détail selon le besoin (échelles en fonction du mode et de la problématique exposée).

Lorsque la saisine de la CNDP est nécessaire, le dossier de saisine est composé du DOCP, dont le contenu est décrit précédemment, et d'une étude de contexte dans laquelle est établi un état des lieux de la position de l'ensemble des partenaires concernés du projet (collectivités, associations...).

## ANNEXE 2.2

### **Contenu des dossiers de Schéma de Principe - annexe 2 à la délibération n° 2011/0631 du STIF du 6 juillet 2011 relative à la définition du contenu des dossiers d'objectifs et de caractéristiques principales, des schémas de principe et des avant-projets**

#### **CONTENU TYPE DES SCHEMAS DE PRINCIPE (SDP)**

#### **SOUMIS A L'APPROBATION DU SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE**

##### **Objectif**

L'objectif du Schéma de Principe est d'arrêter le programme de l'opération suite aux préconisations issues de la phase de concertation. Il permet d'engager l'enquête publique.

##### **Enjeux**

##### **- Respect du code de l'environnement et compatibilité avec le cadre réglementaire régional**

Le contenu des schémas de principe est compatible avec le SDRIF, le PDU Ile-de-France et les différents schémas directeurs élaborés par le STIF. Il tient compte des résultats de la concertation ou du débat public tels que prévus par les articles L121-1 et suivants et R121-1 et suivants du code de l'environnement.

Le Schéma de principe devra préfigurer le dossier d'enquête publique (défini à l'article R123-6).

##### **- Articulation avec la loi MOP**

Le schéma de principe permet d'arrêter le programme tel que défini par l'article 2 de la loi MOP :

*« Le maître de l'ouvrage définit dans le programme les objectifs de l'opération et les besoins qu'elle doit satisfaire ainsi que les contraintes et exigences de qualité sociale, urbanistique, architecturale, fonctionnelle, technique et économique, d'insertion dans le paysage et de protection de l'environnement, relatives à la réalisation et à l'utilisation de l'ouvrage. »*

##### **- Niveau de précision du Schéma de Principe**

Le contenu du Schéma de Principe devra être conforme aux attendus des études préliminaires telles que décrites à l'article 18 du décret n°93-1268 du 29 novembre 1993 *relatif aux missions de maîtrise d'œuvre confiées par des maîtres d'ouvrage publics à des prestataires de droit privé*. Dans le cas d'une opération de réutilisation ou de réhabilitation d'un ouvrage existant, la précision attendue est celle des études de diagnostic (article 19 ou, dans le cas d'un bâtiment, article 12 du décret). Enfin, dans le cas d'une opération de construction neuve de bâtiment, la précision attendue est celle des études d'esquisse (article 3 du décret).

##### **Adaptation**

Les éléments présentés ici constituent un cadre. Chaque opération pourra nécessiter une approche différenciée, le contenu devant être adapté au cas par cas, au démarrage de l'étape Schéma de Principe.

##### **Contenu**

Le Schéma de Principe contient un volet transport détaillé présentant notamment les points suivants :

## **Partie I – Volet transport**

*L'ensemble des résultats des études réalisées dans le cadre du schéma de principe pourra être regroupé dans un document final présentant notamment les points suivants :*

- I. historique :**
  - a. rappel de l'historique de l'opération et des procédures administratives,*
  - b. Analyse rétrospective des dysfonctionnements éventuels et besoin de desserte du secteur concerné,*
- II. diagnostics transport des territoires concernés**
  - a. Présentation du secteur d'étude : analyse de la situation actuelle en termes d'occupation du sol, population, emplois, grands équipements,*
  - b. Perspectives d'évolution de l'urbanisation : description des opérations d'urbanisme, cadrage quantitatifs de développement des populations et des emplois, analyse de la cohérence avec les cadrages SDRIF,*
  - c. Description des réseaux et de l'offre de transport (situation actuelle),*
  - d. Présentation et analyse des déplacements actuels et de leur évolution future,*
  - e. Analyse des dysfonctionnements éventuels et définition des besoins du secteur,*
- III. objectifs du Projet / Programme**
  - a. Objectifs de l'opération,*
  - b. Nature et étendue des besoins,*
  - c. Contraintes et exigences : de qualité sociale, urbanistiques, architecturales, fonctionnelles, techniques, économiques, d'insertion dans le paysage et de protection de l'environnement,*
- IV. description du Projet**
  - a. Caractéristiques principales,*
  - b. Insertion : tracés, pôles et stations,*
  - c. Définition :*
    - i. fonctionnelle des installations,*
    - ii. périmètre du projet,*
    - iii. consistance des dessertes envisagées,*
    - iv. dispositions techniques retenues (options principales, modalités),*
    - v. dimensionnement justifié des installations,*
  - d. Confirmation du choix du mode*
  - e. Aménagements urbains et interfaces avec le projet :*
    - i. solution de référence : abords, aménagements ponctuels, opérations connexes,*
    - ii. variantes d'aménagements spécifiques sur demande,*
  - f. Phasages fonctionnels éventuels, avec avantages / inconvénients techniques,*
  - g. Compatibilité :*
    - i. avec SDRIF, PDUIF, PLU,*
    - ii. avec le bilan de la concertation préalable ou du débat public,*
    - iii. avec les objectifs du projet,*
  - h. Pour les projets en souterrain : sondages avancés permettant de vérifier la faisabilité,*
- V. impacts du projet**
  - a. principes d'insertion paysagère et architecturale du projet dans son environnement naturel et urbain,*
  - b. Impact sur les réseaux concessionnaires,*

c. Etude d'impact selon le Code de l'Environnement,

## **VI. management et calendrier du Projet**

a. Organisation :

- i. identification des différentes parties : STIF, MOA(s) futurs, MOE(s) études, collectivités, ...
- ii. périmètres d'intervention des parties arrêtés : périmètres de maîtrises d'ouvrage, d'exploitation et de maintenance (plans),
- iii. méthodes : Plan Directeur Qualité

b. Planification :

- i. calendrier d'ensemble de l'opération, avec le déroulement des procédures et des travaux à l'échelle du trimestre,
- ii. état et calendrier des procédures particulières aux autres autorités susceptibles d'être concernées par le projet, notamment en matière d'infrastructure ferroviaire et de voirie,
- iii. plannings de l'opération (Gantt et chemin de fer), niveau synthèse et sous-ensembles, en cohérence avec décomposition des coûts (maîtrise d'ouvrage, composantes fonctionnelles telles que : infrastructure/ouvrages d'art, stations/gares/pôles d'échange, ateliers-dépôts, système de transport (voie, énergie, signalisation/aide à l'exploitation), matériel roulant, aménagements urbains, ...).

## **VII. économie du Projet**

a. Coûts de réalisation :

i. présentation synthétique des coûts :

- coûts travaux ventilés par grands postes de dépenses, assortis d'un taux de tolérance de + ou - 10%, Provisions pour Aléas et Incertitudes, frais de MOE, acquisitions foncières, frais de MOA,
- présentation et justification des évolutions de coûts au regard de l'étape précédente (technique, concertation,...)

ii. présentation détaillée des coûts :

- coûts travaux organisés selon les 19 postes de dépenses identifiés par le CERTU : infrastructure/ouvrages d'art, stations/gares/pôles d'échange, ateliers-dépôts, système de transport (voie, énergie, signalisation/aide à l'exploitation), matériel roulant, aménagements urbains, ...), opérations connexes (accès, gares routières, parkings relais, ...), frais d'études, de MOE, de MOA, provisions diverses, acquisitions foncières...
- pour chaque poste de coût : présentation et justification des hypothèses prises,

iii. identification des coûts d'aménagements urbains spécifiques (par demandeur),

b. Analyse détaillée des risques spécifiques de l'opération : identification complète des réserves et des risques et méthodes envisagées pour les réduire, impact économique potentiel identifié sur le projet,

c. Coûts d'exploitation :

- i. Estimation sommaire des coûts d'exploitation,
- ii. Prévisions de restructuration éventuelle d'autres réseaux de transports collectifs liés au projet.

## **VIII. financement :**

a. plan de financement

b. pour les aménagements urbains spécifiques, montage financier permettant au demandeur de financer son quota de surcoût



- IX. évaluation de l'intérêt socio-économique**
  - a. Service rendu par le projet : populations et emplois desservis par le projet, prévisions de trafic (pointe, jour, année), en distinguant les diverses composantes nécessaires au calcul de l'évaluation du projet,
  - b. Bilan socio-économique pour la collectivité établi selon les principes méthodologiques préconisés par le STIF avec justification du calcul des gains pour la collectivité,
  - c. Bilan financier pour l'exploitant d'une part, pour les collectivités publiques d'autre part, selon phase, éléments chiffrés permettant de préparer le contrat d'exploitation (ou avenant)
  - d. Evaluation des conséquences du projet sur chacun des modes de déplacement, et pour le mode ferroviaire, incidence sur les autres circulations ferrées (grands lignes, fret),
- X. annexes graphiques** : tracé en plan pour les projets de liaison, vue en plan et élévation pour les projets de pôles
- XI. annexes de constitution du dossier** :
  - a. Décision de lancement du schéma de principe,
  - b. Demandes spécifiques Etat/Collectivités,
  - c. Bilan de la concertation préalable ou du débat public,
- XII. annexes complémentaires au dossier** :
  - a. Principaux éléments du bilan socio-économique (hypothèses utilisées pour la modélisation et le calcul du bilan),
  - b. Si nécessaire, Dossier de Définition de Sécurité et avis.

Dans le cas où le STIF mène, en tant que maître d'ouvrage, l'enquête publique, le Schéma de Principe devra être complété par une seconde partie contenant les éléments attendus dans un dossier d'enquête d'utilité publique (ils peuvent être regroupés en tant que de besoin) afin de constituer le support de l'enquête publique.

## **Partie II – Complément au schéma de principe en vue de l'enquête publique portée par le STIF**

### **I. - Une notice explicative indiquant :**

- a. L'objet de l'enquête
- b. Les caractéristiques les plus importantes de l'opération soumise à enquête (Présentation de l'opération, caractéristiques principales, étude des variantes, amélioration de l'offre de service, ...)
- c. Lorsque l'étude d'impact n'est pas requise : les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de l'environnement, parmi les partis envisagés par le maître de l'ouvrage, le projet soumis à enquête a été retenu.

### **II. L'étude d'impact ou la notice d'impact lorsque l'une ou l'autre est requise,**

- a. analyse de l'état initial de l'environnement,
- b. analyse des effets du projet sur l'environnement, sur la protection

*des biens et du patrimoine culturel et, le cas échéant, sur la commodité de voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses) ou sur l'hygiène, la santé, la sécurité et la salubrité publique,*

- c. les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une description, le projet présenté a été retenu,*
- d. les mesures envisagées pour supprimer, réduire et si possible, compenser les conséquences dommageable du projet sur l'environnement et la santé, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes,*
- e. analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement mentionnant les difficultés éventuelles de nature technique ou scientifique rencontrées pour établir cette évaluation.*

**III. Le plan de situation**

**IV. Le plan général des travaux (Insertion : tracés, stations et points spécifiques)**

**V. Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants (Ouvrages d'art, infrastructures et équipements, stations, locaux d'exploitation en ligne, site de maintenance)**

**VI. L'appréciation sommaire des dépenses, y compris le coût des acquisitions immobilières**

**VII. La mention des textes qui régissent l'enquête publique en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative relative à l'opération considérée**