

Délibération n°2013/280
Séance du 10 juillet 2013

TCSP ALTIVAL (PROJET SUCY – NOISY)
CONVENTION DE FINANCEMENT
DES ETUDES ET PROCEDURES, DU DOCP A L'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** 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'Île-de-France et notamment son article 15-I qui stipule que le STIF élabore lui-même ou fait élaborer les schémas de principe de projets d'infrastructures nouvelles ;
- VU** le Schéma directeur de la Région Ile de France adopté par délibération n° CR 82-08 du Conseil Régional en date du 25 septembre 2008 ;
- VU** 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** la délibération n° CR 75-09 du Conseil régional d'Île-de-France du 18 juin 2009 et la délibération n°2009-9-2.2.15 du 5 octobre 2009 et n°3/08 du 18 décembre 2009 du Conseil général du Val-de-Marne approuvant le protocole d'intention relatif à la mise en œuvre et au financement du plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France ;
- VU** le Contrat Particulier Région Île-de-France - Département du Val-de-Marne approuvé par le Conseil régional le 26 novembre 2009 et par le Conseil général le 5 octobre 2009 ;
- VU** l'avenant n°1 au Contrat Particulier Région Île-de-France - Département du Val-de-Marne approuvé par le Conseil régional le 29 juin 2012 et par le Conseil général le 25 juin 2012 ;
- VU** le rapport n°2013/280 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 05 juillet 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver la convention de financement des études et procédures du DOCP à l'enquête publique du TCSP ALTIVAL (Projet Sucy – Noisy) entre la Région Île-de-France, le Département du Val-de-Marne et le STIF ;

ARTICLE 2 : de conduire les études amont afin de confirmer l'opportunité du projet avant le lancement des études de DOCP.

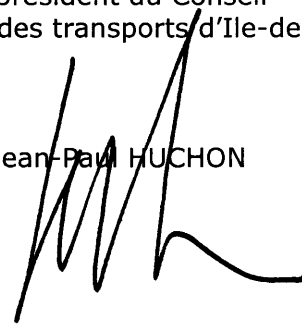
Accusé de réception en préfecture 74-000000000-20130709-DE Date de télétransmission : 12/07/2013 Date de réception préfecture : 12/07/2013

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention et à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet.

ARTICLE 4 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON

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

**Convention relative au financement des études et
procédures : du DOCP à l'enquête publique dans le cadre
du TCSP Altival (projet Sucy-Noisy)**

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 dudu Conseil régional d'Île-de-France,

D'autre part

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

Ci-après désignés par «les financeurs »,

Et :

Le **Syndicat des Transports d'Île-de-France**, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39-41 rue de Châteaudun à Paris (9^{ème}), n° SIRET 287 500 078 00020, représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD, dûment habilitée par délibération n°, du Conseil du STIF en date du
.....,

Ci-après désigné « le STIF » ou « le maître d'ouvrage ».

Ci-après collectivement désignés « les parties »,

TABLE DES MATIERES

0	<u>CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION</u>	5
0.1	PREAMBULE	5
0.2	HISTORIQUE	5
0.3	OBJECTIFS DU PROJET	6
0.4	INSCRIPTION DU PROJET DANS LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION ET DE PROGRAMMATION	6
0.5	CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU PROJET	6
1	<u>OBJET DE LA CONVENTION</u>	6
1.1	DEFINITIONS ET CONTENU DES ETUDES	7
1.1.1	ETUDES AMONT	7
1.1.2	DOCP ET CONCERTATION PREALABLE	8
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
1.2	CALENDRIER	11
2	<u>ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES</u>	12
2.1	L'AUTORITE ORGANISATRICE DES TRANSPORTS	12
2.2	LA MAITRISE D'OUVRAGE DES ETUDES	12
2.2.1	IDENTIFICATION, ENGAGEMENTS ET PERIMETRE D'INTERVENTION DES MAITRES D'OUVRAGE	12
2.2.2	COORDINATION	12
2.3	LES FINANCEURS	13
2.3.1	IDENTIFICATION	13
2.3.2	ENGAGEMENTS	13
3	<u>MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT</u>	13
3.1	ESTIMATION DU COUT DES ETUDES	13
3.2	COUTS DETAILLES	13
3.3	PLAN DE FINANCEMENT	14
3.3.1	RAPPEL DES FINANCEMENTS DISPONIBLES AU CPRD	14
3.3.2	PLAN DE FINANCEMENT DE LA CONVENTION	14
3.4	MODALITES DE VERSEMENT DES CREDITS DE PAIEMENT POUR LES FINANCEURS	14
3.4.1	VERSEMENT D'ACOMPTES	14
3.4.2	VERSEMENT DU SOLDE	15
3.4.3	PAIEMENT	15

3.4.4	BENEFICIAIRES ET DOMICILIATION	15
3.5	CADUCITE DES SUBVENTIONS	16
3.5.1	AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA REGION ILE-DE-FRANCE.....	16
3.5.2	AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE ET FINANCIER DU DEPARTEMENT DE VAL-DE-MARNE	16
3.6	COMPTABILITE DES MAITRES D'OUVRAGE.....	16
4	<u>MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS</u>	17
5	<u>GESTION DES ECARTS</u>	17
6	<u>DISPOSITIONS GENERALES.....</u>	17
6.1	MODIFICATION DE LA CONVENTION	17
6.2	REGLEMENT DES LITIGES	17
6.3	RESILIATION DE LA CONVENTION	17
6.4	DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION	18
6.5	MESURES D'ORDRE.....	18
7	<u>ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION</u>	18
8	<u>PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES.....</u>	19
8.1	DIFFUSION DES ETUDES	19
8.2	COMMUNICATION DES FINANCEURS	20
8.3	MISE A DISPOSITION AUX FINANCEURS DES INFORMATIONS CARTOGRAPHIQUES	20
9	<u>ANNEXES</u>	22

Vu le code des transports ;

Vu la loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'ouvrage, 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 Île-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 les délibérations n° CR 86-09 du Conseil régional d'Île-de-France du 26 Novembre 2009 et n°2009-9-2.3.16 du Conseil général du Val-de-Marne du 5 octobre 2009 approuvant le Contrat Particulier Région Île-de-France / Département du Val de Marne 2009-2013 ;

Vu les délibérations n° CR 08-12 du Conseil régional d'Île-de-France du 29 juin 2012 et n°2012--3-2-2-11 du Conseil général du Val-de-Marne du 26 juin 2012 approuvant l'avenant n°1 au Contrat Particulier Région Île-de-France - Département du Val-de-Marne ;

Vu la délibération n° CR 75-09 du Conseil régional d'Île-de-France du 18 juin 2009 et la délibération n° 2009-9-2.2.15 du Conseil général du Val-de-Marne du 5 octobre 2009 approuvant le protocole d'intention relatif à la mise en œuvre et au financement du plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France identifiant le TCSP Sucy-Bonneuil – Noisy-le-Grand comme une opération inscrite au CPRD94.

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 n°2012/06/29 - 07/02 du Conseil général de Val-de-Marne du 27 juin 2012 adoptant son Règlement Budgétaire et Financier ;

Vu la délibération du Conseil Général de Val-de-Marne n° _____ du 28 juin 2013 ;

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

Il est convenu ce qui suit :

0 Contexte général de l'opération

0.1 Préambule

La présente convention couvre le déroulement des études et procédures du projet de transport « Altival » depuis la phase d'étude amont jusqu'à l'achèvement de l'enquête publique.

Cependant, la présente convention propose dans une première phase, la réalisation d'études amonts qui permettront de définir précisément le périmètre du projet de transport. Ainsi, à l'issue des conclusions de cette première phase d'étude, seront précisés le périmètre de l'opération (en complément de la description apporté à l'article 0.5) ainsi que le montage opérationnel associé (en complément du montage décrit à l'article 2.2).

Le cas échéant, un avenant viendra compléter la présente convention, à l'issue de la phase d'étude préparatoire.

0.2 Historique

Le SDRIF 1994 avait réservé des emprises pour un projet de liaison autoroutière (A87) entre l'A4 au nord, la RN4 et la RN19 au sud. Ce projet ayant été abandonné, les délaissés de cette emprise, d'une centaine d'hectares environ, représentent aujourd'hui une réserve foncière intéressante pour le développement du territoire.

Le corridor de l'ex-VDO est ainsi inscrit dans les secteurs à fort potentiel de densification au projet de SDRIF, et un projet de TCSP sur ces emprises figure au projet de SDRIF sous le titre « TCSP Noisy-le-Grand-Mont-d'Est – Sucy-Bonneuil-RER » avec un horizon de réalisation avant 2030 (<2030).

A partir de 2007, le Département du Val-de-Marne a engagé des études sur le devenir possible de ces emprises, tant d'un point de vue du développement urbain que de sa desserte en transport.

Les études déjà réalisées sont listées en annexe 3.

Les collectivités portent sur cet axe un projet de boulevard urbain associé à un transport en commun en site propre (TCSP). Il figure dans l'accord-cadre établi entre l'Etat et les collectivités en préfiguration du Contrat de Développement Territorial (CDT) des Boucles de la Marne.

Ce projet est également inscrit au projet de plan de déplacements urbains d'Île-de-France arrêté par le conseil régional le 16 février 2012.

Lors de la révision du Contrat Particulier Région Département du Val-de-Marne en 2012 (délibération CR 08-12), il a été inscrit une augmentation des crédits de 3,5 M€ à 5 M€ pour le TCSP Sucy-Bonneuil – Noisy-le-Grand Mont d'Est. Cette augmentation de crédits doit « permettre le démarrage en 2015 d'une première phase de réalisation entre la RD4 et la RD10 pour accompagner le CDT/gare du métro Grand Paris Bry-Villiers-Champigny ».

En effet, la gare de Bry-Villiers-Champigny de la ligne 15 du Grand Paris Express est située dans le corridor même de l'ex-VDO, entre l'A4 et la RD4.

Par ailleurs, la RD4, qui croise le tracé de l'ex-VDO au niveau des communes de Champigny-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne représente potentiellement un axe fort pour les lignes de bus desservant le secteur.

Lors de l'arrêt du projet de PDUIF au conseil régional, la Région a souhaité réaffirmer l'importance qu'elle accorde aux axes de rabattement sur les modes lourds tels que la RD4. La délibération CR 20-12 du Conseil régional indique que des études complémentaires sont nécessaires pour préciser la faisabilité et l'opportunité d'y implanter des TCSP continus. Ces études ont été inscrites par la suite au CPRD lors de sa révision.

0.3 Objectifs du projet

Les principaux objectifs de cette opération sont ainsi :

- Structurer le développement urbain prévu sur les emprises de l'ex VDO autour d'une liaison forte de TC ;
- Désenclaver le territoire de l'est val-de-marnais, aujourd'hui excentré, en le «raccrochant» au système métropolitain (désenclavement des grands ensembles du plateau de Champigny-Chennevières) en améliorant le rabattement sur les pôles du réseau lourd du RER A ;
- Améliorer les liaisons infra départementales.

0.4 Inscription du projet dans les documents de planification et de programmation

Ce projet est inscrit :

- au projet de SDRIF arrêté par la Région en octobre 2012,
- au Plan de mobilisation pour les transports de 2009,
- 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 2009-2013.

0.5 Caractéristiques principales du projet

Le projet consiste à créer une ligne de TCSP qui desservirait la future gare de Bry Villiers Champigny de la ligne 15 du GPE ainsi que la gare RER A de Noisy-le-Grand Mont d'Est.

Cette ligne de TCSP associée, en partie à la création d'un boulevard urbain permet de structurer le développement urbain prévu sur les emprises de l'ex-Voie de Desserte Orientale (VDO), et d'améliorer fortement la desserte du plateau du haut Val-de-Marne, notamment les grands ensembles de Champigny-Chennevières.

Ce projet de nouvelle liaison s'inscrit dans le système de TCSP départemental en rocade et assurera une continuité vers l'ouest, via la ligne 393.

Les études amont préparatoires au DOCP permettront d'arrêter plus précisément le périmètre pertinent du projet et éventuellement de proposer un phasage de l'opération.

1 Objet de la convention

La présente convention a pour objet :

- de définir les modalités de la participation du Département du Val-de-Marne et de la Région Île-de-France au financement des études amont, du DOCP, de la concertation préalable, du schéma de principe et de l'enquête publique du TCSP Altival,
- de préciser le contenu des études nécessaires à la constitution :
 - des études amont ;
 - du DOCP ;
 - de la concertation préalable,
 - 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 Altival, étapes DOCP à Enquête Publique, »

1.1 Définitions et contenu des études

Le programme porte sur :

- des études amont relatives à l'opportunité et la faisabilité
- la constitution du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP)
- la concertation préalable
- le contenu des prestations complémentaires
- la mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage coordination et planning
- la mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage exploitabilité
- la mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage concertation
- la constitution du schéma de principe et du dossier d'enquête publique
- l'enquête publique

1.1.1 Etudes amont

Ces études amont consistent en une étude prospective pour déterminer le projet de transport qu'il serait pertinent, faisable et opportun de réaliser pour accompagner le développement du secteur et permettre un bon rabattement sur les gares qui le desservent et la future gare de Bry-Villiers-Champigny.

L'étude permettra de préciser les besoins de desserte du secteur et de définir la ou les lignes de transport qui permettraient de répondre à ces besoins.

Deux axes apparaissent comme des axes susceptibles d'accueillir des lignes structurantes :

- L'axe de l'ex-VDO, entre Noisy-le-Grand et Sucy-en-Brie
- La RD4 entre Champigny Centre et le carrefour de Pince-Vent à Chennevières-sur-Marne/Ormesson-sur-Marne

Le périmètre d'étude concerne donc les communes situées le long de ces deux axes. Il pourra être élargi selon les besoins de l'étude.

Les lignes étudiées pourront emprunter un seul des axes, une combinaison de tronçons de ces axes, ou encore toute autre voirie qui s'avèrerait plus pertinente.

A l'issue de ces études sera défini le périmètre précis du projet de transport qui fera, le cas échéant, l'objet du DOCP et des autres études et procédures définis dans les chapitres suivants.

1.1.2 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.

La concertation porte sur les objectifs du DOCP approuvés 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 seront précisées puis une variante sera retenue pour être étudiée dans le cadre du schéma de principe.

Les programmes de travail du DOCP et de la concertation sont précisés en annexe 2.

1.1.3 Schéma de principe et enquête publique

Schéma de principe

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

Le contenu du schéma de principe est précisé dans l'article 15-I des statuts du STIF et dans la décision n° 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 précisées par le STIF puis soumises pour avis aux financeurs à la fin de la concertation préalable.

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

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

Les modalités d'organisation de l'enquête publique seront définies par le commissaire enquêteur qui aura été désigné par la Préfecture saisie du dossier.

Le programme de travail de l'enquête publique est précisé en annexe 4.

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 en particulier au niveau du schéma de principe. Elles pourront comprendre (liste non-exhaustive):

- expertise foncière ;
- identification des propriétaires ;
- évaluation domaniale ;
- réalisation du dossier d'enquête parcellaire en parallèle du schéma de principe et de l'enquête publique.
- Expertises des esquisses d'insertion du TCSP Altival dans les projets urbains ;
- 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 ;

1.1.6 Contenu des dossiers

Les documents remis comprendront

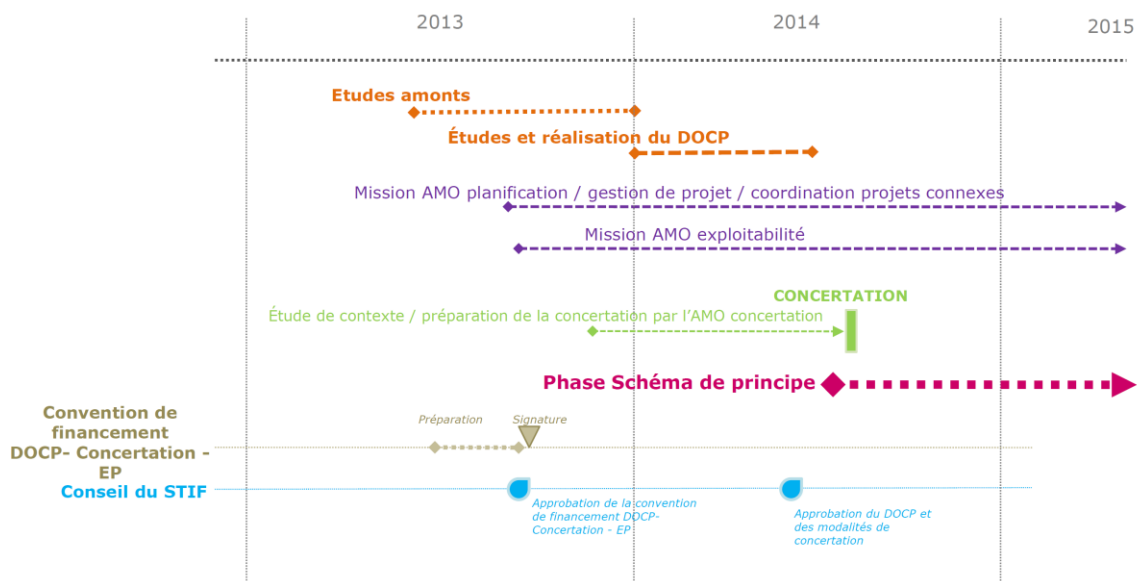
- Les études préparatoires,
- le DOCP, ainsi que l'intégralité des études nécessaires à sa réalisation.
- L'ensemble des documents utilisés pour la concertation préalable.
- Le schéma de principe, ainsi que l'intégralité des études nécessaires à sa réalisation.
- L'ensemble des documents utilisés pour l'enquête publique.

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

1.2 Calendrier

A titre indicatif, le calendrier prévisionnel des études est le suivant, sur la base de l'adoption de la convention par les instances délibérantes de chacune des parties en juillet 2013 :

- Été 2013 : Études amont
- Début 2014 : Lancement du DOCP
- 1er semestre 2014 : Validation du DOCP
- 2ème semestre 2014 : Concertation préalable
- De fin 2014 à fin 2015 : schéma de principe
- Début 2016 : Enquête publique



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.

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'Île-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 du programme des études décrit au 1.1 de la présente convention.

2.2.2 Coordination

Le STIF réalisera ces études en étroite collaboration avec les maîtres d'ouvrage des projets connexes et le Conseil Général du Val de Marne en charge des études notamment de réalisation du barreau urbain comprenant le site propre du TCSP entre la gare des 4 communes et la RD4.

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 Conseil général du Val-de-Marne.

2.3.2 Engagements

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à verser les subventions nécessaires à la réalisation, par les maîtres d'ouvrage visé à l'article 2.2.1, des études objet de la présente convention, dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 3.3 de la présente convention.

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

2 500 000€ HT en euros courants, **non actualisable et non révisable.**

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

3.2 Coûts détaillés

Les maîtres d'ouvrage fournissent une estimation en euros courants des postes nécessaires pour mener à bien cette étape du projet :

Études sous maîtrise d'ouvrage du STIF	
Études amont	150 000 €
DOCP	250 000 €
AMO planification et management de projet	250 000 €
AMO Exploitabilité	150 000 €
AMO Concertation	150 000 €
Concertation préalable	150 000 €
Études et missions complémentaires	100 000 €
Schéma de principe - DEUP	1 000 000 €
Enquête publique	300 000 €
TOTAL STIF en € courants	2 500 000 €

3.3 Plan de financement

3.3.1 Rappel des financements disponibles au CPRD

Le projet est inscrit au CPRD94 pour 5M€:

(M€)	Total	Région	Conseil général du Val-de-Marne
Altival – TCSP Sucy-Bonneuil – Noisy-Mont d’Est	5	3,5 70%	1,5 30%

3.3.2 Plan de financement de la convention

Le plan de financement est établi en euros courants.

MOA/Financier	Région	Conseil général du Val-de-Marne	Total
STIF	1 750 000	750 000	2 500 000

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.

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.

L’annexe 1 indique l’échéancier prévisionnel des dépenses du maître d’ouvrage. Cet échéancier est évolutif et sera fourni par le Maître d’ouvrage aux financeurs au moins une fois par an.

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 les maîtres d'ouvrage doivent être effectués 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 .

l'Agent Comptable du STIF			
Code Banque	Code guichet	Compte	Clé
10071	75000	00001005079	72

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	01.53.59.14.47

Département du Val-de-Marne	Europarc, Immeuble Le Corbusier, 1, rue Le Corbusier, 94 000Créteil	Service de la Programmation Financière, Direction des Transports, de la Voirie et des Déplacements.	01.49.56.55.83
-----------------------------	---	---	----------------

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 de Val-de-Marne

A compter de la date de première demande de versement, le STIF 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.

3.6 Comptabilité des maîtres d'ouvrage

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

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 soumis 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.

La présente convention tient compte des dépenses réalisées à compter du 1^{er} mars 2012.

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 elle prend fin au plus tard le 30/06/2018.

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

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

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

- Un **Comité des financeurs** est constitué des représentants des financeurs et du STIF. Il se réunit au moins une fois par an. Le STIF, en tant que MOA du projet de TCSP Altival organise et préside les comités des financeurs

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 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 au moins une fois par an et à chaque étape de validation du projet. Le STIF, en tant que MOA du projet de TCSP Altival organise et préside les commissions de suivi.

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.

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

Le comité technique est le cadre privilégié permettant

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

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

.Le STIF, en tant que MOA du projet de TCSP Altival organise et préside les comités techniques.

8 Propriété, communication et diffusion des études

8.1 Diffusion des études

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

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-expertise ainsi que des AVP modificatifs, assurer le suivie dans les phases travaux et établir des calendriers de coûts. Le Conseil général du Val-de-Marne 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 en un exemplaire papier et un exemplaire sous format CD-Rom, ainsi qu'aux collectivités territoriales concernées par la présente opération, après validation par l'ensemble des financeurs.

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

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

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 Altival 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 3 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 Val-de-Marne <i>Date et signature</i></p> <p>Christian FAVIER</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 3 : liste des études déjà réalisées

ANNEXE 1 : Échéancier prévisionnel des dépenses et des appels de fond**ANNEXE 1.1 : Echancier prévisionnel des dépenses HT (€)**

MOA	Année						Total
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	
STIF		350 000	580 000	630 000	740 000	200 000	2 500 000

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

MOA STIF	Année					Total
	2013	2014	2015	2016	2017	
Région Ile-de-France	105 000	406 000	441 000	518 000	280 000	1 750 000
Conseil général duVal-de-Marne	45 000	174 000	189 000	222 000	120 000	750 000
Total	150 000	580 000	630 000	740 000	400 000	2 500 000

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

Programme de travail de la concertation préalable

Conformément au cadre législatif, le projet du TCSP Altival ne fera pas l'objet d'une saisine de la CNDP et sera soumis aux différents acteurs du territoire dans le cadre d'une concertation préalable.

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

La prestation devra contenir les éléments suivants :

1. Etude de contexte

- Entretiens avec les acteurs locaux

2. Schéma de concertation

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

3. Organisation de la concertation

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

4. Bilan de la concertation

ANNEXE 2.3

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)

SOU MIS 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

ANNEXE 3 : Etudes disponibles

2007 - Étude de préféabilité Altival Liaison TCSP Noisy-Le-Grand « Mont d'Est RER A » Sucy-en-Brie « Sucy Bonneuil RER A » (Etude OTHUI pour le CG 94)

2008 – Étude de prospective urbaine sur les emprises de la VDO (Etude disponible au CG 94)

2012 – Étude urbaine réalisée dans le cadre de l'élaboration du CDT des « boucles de la Marne » (Etude 5+1AA disponible au CG94)

2013 – Étude de circulation horizon 2020 sur le territoire de Champigny-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne (Etude CDVIA pour le CG94)