

**Délibération n°2014/048**  
**Séance du 05 mars 2014**

**TELECABINE CRETEIL –LIMEIL-BREVANNES –  
VILLENEUVE-SAINT-GEORGES**

**CONVENTION DE FINANCEMENT DES ETUDES DOCP,  
CONCERTATION, SCHÉMA DE PRINCIPE ET ENQUÊTE PUBLIQUE**

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- 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** 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 tel qu'approuvé par le décret no 2013-1241 du 27 décembre 2013 ;
- 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 Ile-de-France / Département du Val de Marne 2009-2013 ;
- VU** les délibérations n° CR 08-12 du Conseil régional d'Ile-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 Ile-de-France - Département du Val-de-Marne ;
- VU** la délibération n° CR 110-13 du Conseil régional d'Ile-de-France du 21 novembre 2013 approuvant la prorogation du contrat de projets Etat-Région 2007-2013 et des contrats particuliers Région-Départements ;
- VU** la délibération du Conseil général de Val-de-Marne n°2014-2 – 2.3.16 du 27 janvier 2014 ;
- VU** le rapport n°2014/048 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 7 février 2014 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

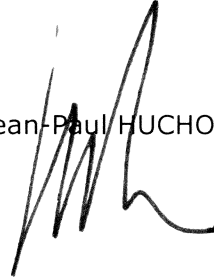
**ARTICLE 1 :** d'approuver la convention de financement des études de DOCP, concertation préalable, schéma de principe et enquête publique du projet de télécabine entre Créteil et Villeneuve-Saint-Georges, entre le STIF, la Région Ile-de-France et le Département du Val-de-Marne ;

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

**ARTICLE 3** : de charger la directrice générale 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  
de la liaison par câble entre Créteil et Villeneuve-Saint-  
Georges**

**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 14-..... de la Commission Permanente du .....du 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<sup>ème</sup>), 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

<b><u>0</u></b>	<b><u>CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION</u></b>	<b>5</b>
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
<b><u>1</u></b>	<b><u>OBJET DE LA CONVENTION</u></b>	<b>7</b>
1.1	DEFINITIONS ET CONTENU DES ETUDES	7
1.1.1	DOCP ET CONCERTATION PREALABLE	7
1.1.2	SCHEMA DE PRINCIPE ET ENQUETE PUBLIQUE	9
1.1.3	ENQUETE PUBLIQUE	10
1.1.4	PRESTATIONS COMPLEMENTAIRES EVENTUELLES	11
1.1.5	CONTENU DES DOSSIERS	12
1.2	CALENDRIER	12
<b><u>2</u></b>	<b><u>ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES</u></b>	<b>12</b>
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	13
2.3	LES FINANCEURS	13
2.3.1	IDENTIFICATION	13
2.3.2	ENGAGEMENTS	13
<b><u>3</u></b>	<b><u>MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT</u></b>	<b>13</b>
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	15
3.4	MODALITES DE VERSEMENT DES CREDITS DE PAIEMENT POUR LES FINANCEURS	15
	15	
3.4.1	VERSEMENT D'ACOMPTES	15
3.4.2	VERSEMENT DU SOLDE	15
3.4.3	PAIEMENT	16
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 DE VAL-DE-MARNE	17
<b>3.6</b>	<b>COMPTABILITE DES MAITRES D'OUVRAGE .....</b>	<b>17</b>
<b>4</b>	<b><u>MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS.....</u></b>	<b>17</b>
<b>5</b>	<b><u>GESTION DES ECARTS .....</u></b>	<b>18</b>
<b>6</b>	<b><u>DISPOSITIONS GENERALES.....</u></b>	<b>18</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>19</b>
<b>8</b>	<b><u>PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES ET DES RESULTATS.....</u></b>	<b>20</b>
8.1	DIFFUSION DES ETUDES ET DES RESULTATS .....	20
8.2	CONFIDENTIALITE .....	21
8.3	COMMUNICATION DES FINANCEURS .....	21
8.4	MISE A DISPOSITION AUX FINANCEURS DES INFORMATIONS CARTOGRAPHIQUES	21
<b>9</b>	<b><u>ANNEXES.....</u></b>	<b>24</b>

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 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 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 Ile-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 Ile-de-France - Département du Val-de-Marne ;

Vu la délibération n° CR 110-13 du Conseil régional d'Ile-de-France du 21 novembre 2013 approuvant la prorogation du contrat de projets Etat –Région 2007-2013 et des contrats particuliers Région-Départements ;

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 le Schéma Directeur de la Région Ile de France approuvé par décret n°2013-1241 en date du 27 décembre 2013,

Vu la délibération du Conseil Général de Val-de-Marne n° \_\_\_\_\_ du \_\_\_\_\_ 2014 ;

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

Vu la décision n°2011/0631 du STIF en date du 6 juillet 2011 approuvant la définition des contenus des DOCP et schémas de principe ;

**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 « desserte par une liaison par câble entre Créteil et Villeneuve Saint Georges » la phase DOCP jusqu'à l'achèvement de l'enquête publique.

### **0.2 Historique**

Le projet porte sur la desserte de quartiers situés sur un territoire au sud de Créteil, à l'interface entre le cœur d'agglomération, très densément peuplé et bien desservi en transports collectifs, et des espaces en cours de densification comme le plateau villeneuvois.

Ce territoire est marqué par un relief particulier : Créteil est en plaine alors que les communes de Valenton, Limeil-Brévannes et Villeneuve Saint Georges s'étendent de la plaine au plateau.

Le secteur est encadré au nord et à l'ouest par des coupures urbaines fortes constituées par le faisceau ferré reliant la gare de triage de Valenton au réseau national, une ligne à grande vitesse, les routes nationales 6 et 406, la route départementale 60 ou encore la Seine.

De plus, le réseau routier est aujourd'hui fortement sollicité avec des conditions de circulation difficiles notamment au niveau des centres villes de Villeneuve-Saint-Georges, Valenton et de Limeil-Brévannes. Aussi, le franchissement de la RN406 et de la RD60 par la RD101 constitue un goulet d'étranglement majeur du secteur. Aujourd'hui, ces communes pâtissent d'une saturation routière qui affecte le réseau de bus et engendre d'importantes nuisances environnementales.

Les communes de Villeneuve-Saint-Georges, Valenton et Limeil-Brévannes connaissent un développement exceptionnel. D'ici à 2014, elles accueilleront plus de 10 000 nouveaux habitants et près de 2 000 emplois supplémentaires.

De nombreux projets urbains ont été livrés ou sont en cours de réalisation :

- les quartiers la Pointe du Lac et des Sarrazins Sud (1900 logements),
- le quartier des Temps Durables et le pôle Pasteur à Limeil-Brévannes (1950 logements et équipements dont 1300 livrés dès 2012),
- installation du centre de formation et de logistique des sapeurs-pompiers de Paris à Valenton-Limeil (1300 emplois permanents à l'horizon 2014),
- livraison achevée de 1000 logements au Bois Matar à Villeneuve-Saint- Georges,
- etc.

A moyen et long termes, d'autres projets sont envisagés par les collectivités : Z.A.E. de la Ballastière Nord, projet d'aménagement des Polognes à Villeneuve-Saint-Georges, etc.

On dénombre aussi plusieurs zones urbaines sensibles sur le territoire, qui souffrent d'un taux de chômage important. Certaines font l'objet d'une opération de renouvellement urbain comme le quartier Saint-Martin à Limeil-Brévannes (opération ANRU) ou pourraient bénéficier d'une telle opération comme le Bois Matar. Les communes de Valenton et Villeneuve-Saint-Georges sont les communes les plus défavorisées du Val-de-Marne.

La dernière Commission de Suivi du STIF, du 26 septembre 2013, a validé le lancement des études pour réaliser une liaison par câble entre Villeneuve-Saint-Georges et Créteil

permettant de désenclaver le plateau qui s'étend notamment sur Limeil-Brevannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges. Le STIF sera maître d'ouvrage des études jusqu'à l'enquête publique financées par la Région Ile-de-France et le Département du Val-de-Marne.

Le téléphérique urbain répond à un besoin de liaison en transports collectifs entre Créteil et l'ensemble formé par les communes de Limeil-Brevannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges. Ces deux territoires entretiennent des échanges intenses. En effet, Créteil concentre plus de 50 000 emplois et de grands équipements départementaux et régionaux à l'image de l'Université Paris Est Créteil (UPEC). La ville préfecture est aussi desservie par la ligne 8 du métro, le bus en site propre 393, 22 lignes de bus et le RER D. Son attractivité polarise ainsi de nombreux flux sortants des communes de Limeil-Brevannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges.

Ce projet vise ainsi à améliorer le rabattement sur les modes lourds et faciliter la desserte des quartiers.

### **0.3 Objectifs du projet**

Les principaux objectifs de cette opération sont ainsi :

- De répondre à un besoin de liaison en transports collectifs entre Créteil et l'ensemble formé par les communes de Limeil-Brevannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges ;
- Désenclaver le plateau qui s'étend sur Limeil-Brevannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges, aujourd'hui excentré, en le «raccrochant» aux pôles environnants, notamment Créteil (désenclavement des zones urbaines sensibles) ;
- Améliorer le rabattement vers le réseau lourd, (Métro ligne 8) ;
- Accompagner le fort développement urbain de ce territoire et la redynamisation des quartiers en difficulté ;
- Proposer une alternative aux axes routiers locaux avec un objectif de report modal au profit des transports collectifs et des modes actifs ;
- Développer une offre de transport fiable, capacitaire, accessible, confortable et respectant au mieux l'environnement.

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

Ce projet est inscrit :

- au SDRIF approuvé par décret le 27 décembre 2013,,
- au CPRD 2007-2013.

### **0.5 Caractéristiques principales du projet**

Premier du genre en Ile-de-France, ce projet par câble revêt une dimension forte en termes d'innovation et d'enjeux pour la Région Ile-de-France et les acteurs locaux, notamment en matière de reconquête du territoire pour les habitants.

Le projet s'organise autour d'une ligne principale de télécabine urbaine de 4.5 kilomètres entre Créteil – Pointe du Lac et le Bois Matar à Villeneuve-Saint-Georges. Cinq stations principales sont identifiées : Créteil – Pointe du Lac, Les Temps Durables, Emile Zola, Emile Combes et Bois Matar. La qualité de service attendue sera équivalente à celle d'un



Bus à Haut Niveau de Service,; régularité, fréquence, accessibilité, fiabilité, confort, lisibilité. Le service présenterait ainsi une amplitude horaire importante pour une capacité pouvant atteindre 1 600 personnes par heure et par sens.

Les études du CG94 et du STIF donnent une estimation du projet entre 68 et 72 millions d'euros HT. Le financement des études jusqu'à enquête publique est assuré par l'enveloppe de 3 millions d'euros figurant dans la délibération n° CR-08-12 du Conseil Régional d'Île-de-France du 28 juin 2012 approuvant l'avenant n 1 au Contrat Particulier 2007-2013 Région – Département du Val-de-Marne.

Le coût des études, estimé à 3 M€, sera pris en charge à 70% par la Région Ile-de-France (2,1 M€) et à 30% par le Conseil général du Val-de-Marne (0,9 M€).

## 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, du DOCP, de la concertation préalable, du schéma de principe et de l'enquête publique de la liaison par câble entre Créteil – Villeneuve Saint Georges,
- de préciser le contenu des études nécessaires à la constitution :
  - des études préparatoires ;
  - 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 :

**« liaison par câble entre Créteil et Villeneuve Saint Georges, étapes DOCP à l'Enquête Publique**

### 1.1 Définitions et contenu des études

Le programme porte sur :

- la constitution du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP)
- la concertation préalable
- le contenu des prestations complémentaires
- la constitution du schéma de principe et du dossier d'enquête publique
- l'enquête publique

#### 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.

La réalisation de cette étape s'appuiera notamment sur les études déjà produites depuis 2008 par le Conseil général du Val-de-Marne qui seront communiquées entièrement au STIF sous format informatique au plus tard à la notification de la présente convention et le Syndicat de Transports d'Ile-de-France afin d'optimiser les coûts et les délais. Des études complémentaires nécessaires au DOCP pour compléter, amender et actualiser les études réalisées pourront être lancées.

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**,
- **la mise en place d'un site internet.**

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

La phase de concertation pourra s'appuyer sur le travail d'information déjà réalisé par le Département du Val-de-Marne dès 2008 jusqu'à ce jour et dont les éléments seront intégralement communiqués au STIF sous format informatique, au plus tard à la notification de la présente convention, afin d'optimiser le coût et la durée de cette étape.

Au regard des études déjà présentées à la population en septembre - octobre 2013 et des spécificités techniques de ce projet innovant, la phase concertation (réunions publiques, supports d'informations, etc.) s'appuiera sur la phase DOCP d'un niveau d'études poussé de type schéma de principe afin d'être à un niveau d'information pertinent vis-à-vis du public déjà sensibilisé au projet.

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.

## 1.1.2 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.

Très pertinent au regard du franchissement des coupures urbaines et des topographies contraignantes, la principale faiblesse du transport par câbles réside, à l'heure actuelle, dans son insertion et son acceptabilité en tant que transport urbain, ce mode étant encore novateur en France dans ce contexte. Le projet, déjà présenté à la population, connaît toutefois un engouement important.

Or, bien que le projet de la liaison par câble Créteil-Villeneuve St Georges réunisse des conditions techniques optimales et des facilités foncières évidentes, le travail sur ces deux volets stratégiques n'a pas été suffisamment abordé, en toute cohérence avec le niveau d'études actuel. L'impact architectural et urbain des pylônes, de la ligne et des gares n'a donc pas été estimé, ni chiffré.

Or, des séquences avec des traitements différenciés pourraient être nécessaires compte tenu de la diversité des sites (parc Saint-Martin, Tégéval, abords de la RN406, quartier d'habitation, etc.). La recherche de fonctionnalité des pylônes pour mieux faciliter leur intégration est une piste à étudier. La prise en compte des projets urbains ou du foncier mutable aux abords des stations du projet sera également recherchée (effet levier autour des stations).

Des questions tels que la gestion de l'intermodalité et de sa qualité entre les modes de transport existants et à venir (transports collectifs, deux roues motorisés, voitures particulières, cycles et piétons), l'insertion urbaine et paysagère, la prise en compte des nuisances sonores, l'accessibilité de l'infrastructure et ses abords, la notion de confort et

d'optimisation de l'intérieur des cabines, le volet exploitation-gestion-sécurité afin d'apporter une vision coût global clair et fonctionnalité seront notamment abordés.

Les pistes visant à définir le meilleur processus pour mener à terme le projet (processus de marchés publics, organisation des étapes, etc.) seront intégrées.

Un Schéma de principe complété par des éléments de niveau APS-AVP pourra être nécessaire afin d'apporter les réponses nécessaires aux questions soulevées par ce projet innovant.

#### *L'étude d'impact*

L'étude d'impact sera réalisée conformément à la législation en vigueur et sera intégrée au 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 2.

### **1.1.3 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.

#### *Le dossier d'enquête publique*

L'enquête publique a pour principal objectif de permettre de recueillir les avis du public et des personnes publiques afin d'éclairer le maître d'ouvrage sur 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 de la liaison par câble Créteil-Villeneuve St Georges.

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 mené, néanmoins, le dossier devra comporter:

- Une note de présentation non technique
- L'étude d'impact ou l'évaluation environnementale
- Les mises en compatibilité des documents d'urbanisme
- Les avis émis lorsqu'ils sont rendus obligatoires

Le bilan de la procédure de débat public s'il y en a eu un d'organisé ou de la concertation de toute autre procédure de participation du public prévue par les textes (ou la mention qu'aucune concertation préalable n'a eu lieu)

L'évaluation socio-économique et énergétique

L'enquête publique

Les modalités d'organisation de l'enquête publique seront définies par le commissaire enquêteur qui aura été désigné par le président du Tribunal administratif saisi du dossier.

#### **1.1.4 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 DOCP et du schéma de principe. Elles pourront comprendre (liste non-exhaustive):

- Expertise foncière ;
- Identification des propriétaires ;
- Evaluation domaniale ;
- Réalisation du dossier d'enquête parcellaire en parallèle du schéma de principe et de l'enquête publique ;
- Expertises des esquisses d'insertion des gares et pylônes du projet de la liaison par câble Créteil-Villeneuve St Georges 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 ;
- Etude sur le bruit de l'infrastructure (cabines, roulement, pylônes, etc.) afin d'estimer les nuisances possibles à prendre en compte et les solutions à apporter pour les réduire ou les supprimer ;

- Etudes climatiques ;
- Etudes complémentaires pour atteindre un niveau quasi APS-AVP sur certains sujets (insertion urbaine et paysagère des gares et des pylônes, modalités d'exploitation-gestion, dispositifs de sécurité, modalités de mise en concurrence pour la phase opérationnelle, etc.) ;
- Etc.

### **1.1.5 Contenu des dossiers**

Les documents remis comprendront

- le DOCP,
- L'ensemble des documents utilisés pour la concertation préalable.
- Le schéma de principe,
- L'ensemble des documents utilisés pour l'enquête publique.

L'annexe 2 de la présente convention en détaille les éléments constitutifs. Les documents seront fournis sous format papier et informatique (natif et pdf).

## **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 avril 2014 :

- Adoption du DOCP, définition des modalités de concertation : 2014-2015
- Concertation préalable : 2015
- Schéma de principe : 2015-2016
- Dossier d'enquête publique et Enquête publique : 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.

### **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, (RFF/SNCF, AEV pour Tégéval, etc.) et le Département du Val-de-Marne.

## **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 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 le maître 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 **2 940 000 € HT** en euros courants, **non actualisable et non révisable**.

### **3.2 Coûts détaillés**

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

<b>Études sous maîtrise d'ouvrage du STIF</b>	
DOCP	90 000 €
Concertation préalable	200 000 €
Études et missions complémentaires	900 000 €
Schéma de principe - DEUP	1 000 000 €
Enquête publique	450 000 €
AMO Planning et technique	300 000 €
<b>TOTAL STIF en € courants</b>	<b>2 940 000 €</b>

Cette répartition indicative pourra évoluer en fonction des dépenses réelles de chaque phase d'étude, dans un principe de fongibilité et dans le respect de l'enveloppe globale des études de 2.94 millions € HT.

### **3.3 Plan de financement**

#### **3.3.1 Rappel des financements disponibles au CPRD**

Le projet est inscrit au CPRD94 pour 3 M€ (étude). Le financement des études objet de la présente convention est assuré à 70% par la Région Ile-de-France et à 30% par le Département du Val-de-Marne, conformément à la clef de répartition inscrite au contrat particulier Région Ile-de-France/ Département du Val-de-Marne, dans la limite du montant indiqué à l'article 4.

La participation de la Région Ile-de-France s'élève à un montant maximum prévisionnel de 2,1 millions € soit une participation à hauteur de 70%.

La participation du Département du Val-de-Marne s'élève à un montant maximum prévisionnel de 900 000 € soit une participation à hauteur de 30%.

Le montant des participations sous-indiquées, constitue un plafond non révisable

(M€)	Total	Région	Département du Val-de-Marne
Liaison par câble Créteil-Villeneuve St Georges	3	2,1 70%	0,9 30%



### 3.3.2 Plan de financement de la convention

Le plan de financement est établi en millions d'euros courants.

MOA/Financier	Région	Département du Val-de-Marne	Total
STIF	2,058 70%	0,882 30%	2,940 100%

### 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 3.3.2. ;
- Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signée 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**

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

Le maître d'ouvrage s'engage 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 3.3.1 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<sup>er</sup> février 2014.

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.

#### **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 qui pourraient avoir une interface avec le projet.

- 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 liaison par câble entre Créteil et Villeneuve St Georges 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 liaison par câble entre Créteil et Villeneuve St Georges 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 de liaison par câble entre Créteil et Villeneuve St Georges, 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 liaison par câble entre Créteil et Villeneuve St Georges organise et préside les comités techniques.

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

### **8.1 Diffusion des études et des résultats**

On entend par « Etudes », tous les éléments, quels en soient la forme, la nature et le support, qui ont permis de réaliser les résultats des études, tels que notamment les rapports, les documents, les plans, au sens du code de propriété intellectuelle dont l'objet et le contenu sont décrits à l'article 1.1 « définition et contenu des études » de la présente convention.

On entend par « Résultats des études » les conclusions des études préparatoires à un DOCP qui définissent l'opportunité, la faisabilité et les enjeux d'un projet, ainsi que les conclusions des dossiers d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) et/ou des avant-projets et/ou des schémas de principe réalisés par le maître d'ouvrage, comme

définis dans les annexes de la délibération n°2011/0631 jointes en annexe, à partir des études objet de la présente convention.

Le maître d'ouvrage reste titulaire des droits de propriété intellectuelle sur les Etudes et les Résultats des études, réalisés dans le cadre de la présente convention.

Le maître d'ouvrage diffusera aux financeurs les Résultats des études en un exemplaire papier et un exemplaire (format natif et pdf.) sous format CD-Rom.

Toute autre communication des Etudes et des Résultats des études sera soumise à l'accord préalable du maître d'ouvrage. Les financeurs s'interdisent toutes diffusions des résultats des études en dehors des signataires de la présente convention, sans l'accord préalable du maître d'ouvrage.

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

## **8.2 Confidentialité**

Pendant toute la durée de la Convention et pendant cinq (5) années civiles suivant son terme, les parties s'engagent à traiter toutes les informations considérées comme confidentielles liées à la convention comme strictement confidentielles et non divulguables.

Les Parties s'engagent ainsi à :

- Prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir que leurs employés, dirigeants, administrateurs, agents, sous-traitants, prestataires et mandataires amenés à avoir connaissance de ces informations confidentielles dans le cadre de leurs missions soient informés de cette obligation de confidentialité et en respectent la teneur.
- Ne pas exploiter de façon abusive les informations commercialement sensibles dont elles ont eu connaissance dans le cadre de la négociation ou de la mise en œuvre de la Convention.

Cette obligation n'interdit cependant pas la divulgation de ces informations lorsqu'une telle divulgation ou utilisation est exigée (i) par la loi ou par toute décision de justice rendue exécutoire, (ii) pour permettre le plein exercice des droits dont chacune des Parties est titulaire en vertu de la Convention, (iii) par l'objet d'un litige relatif à l'application de la Convention ou (iv) si cette divulgation est effectuée à l'attention des conseils des Parties, à la condition qu'ils s'engagent à respecter les dispositions du présent article.

Préalablement à toute divulgation ou utilisation d'une quelconque information relative à la Convention et l'application des points (i), (ii) et (iii) du paragraphe précédent, chaque Partie notifiera sans délai à l'autre Partie la raison qui lui impose de divulguer les informations, cela afin de fournir à l'autre Partie la possibilité soit de contester cette divulgation ou utilisation soit d'en agréer le moment et le contenu.

## **8.3 Communication des financeurs**

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

## **8.4 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 liaison par câble entre Créteil et Villeneuve St Georges 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    /    / 2014

<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 (€)**

MOA	Année			Total
	2014	2015	2016	
STIF	240 000 €	1 500 000 €	1 200 000 €	<b>2 940 000 €</b>

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

MOA STIF	Année				Total
	2014	2015	2016	2017	
Région Ile-de-France (70%)	70 000 €	448 000 €	840 000 €	700 000 €	<b>2 058 000 €</b>
Conseil général du Val-de-Marne (30%)	30 000 €	192 000 €	360 000 €	300 000 €	<b>882 000 €</b>
Total	100 000 €	640 000 €	1 200 000 €	1 000 000 €	<b>2940 000 €</b>

## **ANNEXE 2 : CONTENU DES ETUDES ET PRESTATIONS**

### **ANNEXE 2.1**

#### **Programme de travail de la mission de planification et de coordination des études**

La mission de planification et de coordination des études sera réalisée par un bureau d'études spécialisé dans la réalisation de missions d'ordonnancement, de pilotage et de coordination.

La prestation devra contenir les éléments suivants :

#### **1. Planification des études**

Le prestataire devra constituer le planning global des études jusqu'à la mise en œuvre du projet. Le planning sera actualisé régulièrement afin d'intégrer les éléments supplémentaires et les contraintes relatives par exemple aux projets urbains traversés.

Pour cela le prestataire se basera sur les éléments fournis par le STIF et par les partenaires afin de faire ressortir les chemins critiques pour lesquels des mesures seront proposées afin de respecter les délais d'exécution des études.

Les rendus se feront essentiellement sous forme graphique.

#### **2. Coordination des études**

Le prestataire aura la charge d'assurer la cohérence et la complémentarité des études réalisées pour le STIF dans le cadre du projet mais également les études relatives au projet avec celles réalisées par les partenaires du projet : Département de Val-de-Marne, aménageurs des territoires concernés par un projet urbain et traversés par le projet liaison par câble Créteil – Villeneuve St Georges et opérateur de transport.

## ANNEXE 2.2

**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 :

##### ***1. 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 2.3**

### **Programme de travail de la concertation préalable**

Conformément au cadre législatif, le projet de liaison par câble Créteil - Villeneuve St Georges 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 2.4

### **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**

### **ANNEXE 3 : Etudes disponibles**

Etude relative à l'implantation d'une liaison par télécabine urbaine entre la station Créteil – Pointe du Lac du métro ligne 8 et le Haut de Limeil-Brévannes avec possibilité de prolongement à Villeneuve-Saint-Georges, SITRAMO, Décembre 2010, Conseil général du Val-de-Marne

Etude sur la desserte du plateau des communes de Limeil-Brévannes, Valenton, Villeneuve-Saint-Georges, SYSTRA/MDP Consulting, 2012/2013, STIF

Dossier d'émergence de la liaison Créteil-Villeneuve-Saint-Georges dit « Le Téléval », SYSTRA/MDP Consulting/Gautier+Conquet, 2013, Conseil général du Val-de-Marne