



Délibération n° 2011/0032

Séance du 9 février 2011

**SCHEMA DIRECTEUR RER A – CONVENTION DE FINANCEMENT DES
ETUDES COMPLEMENTAIRES POUR L'ACHEVEMENT DU SCHEMA
DIRECTEUR**

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** les articles L 121-8 et suivants du code de l'environnement ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du Débat Public ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le rapport n° 2011/0032 ;
- VU** les avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 2 février 2011 et de la commission de la qualité de service du 3 février 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

ARTICLE 1 : les orientations du Schéma Directeur du RER A sont approuvées.

ARTICLE 2 : la convention de financement des études complémentaires pour l'achèvement du Schéma Directeur du RER A est approuvée. La directrice générale est mandatée pour signer cette convention.

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON



Schéma Directeur du RER A

Convention de financement des études complémentaires pour l'achèvement du Schéma Directeur

Entre:

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 41, rue de Châteaudun à Paris (IX^{ème}), numéro SIRET : 287 500 078 00020, représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD, dûment habilitée par délibération du conseil n° 2011-XXX du 9 février 2011, ci-après désigné le « STIF »,

Et :

La Régie Autonome des Transports Parisiens, établissement public à caractère industriel et commercial, inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris B 775 663 438, dont le siège est situé à Paris 12^{ème}, 54 quai de la Rapée, représentée par Philippe MARTIN, en sa qualité de Directeur Général Adjoint de la RATP, ci-après dénommée la "RATP",

La Société Nationale des Chemins de Fer Français, établissement public à caractère industriel et commercial, inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-552 049 447, dont le siège est à Paris XIV^{ème}, 34 rue du Commandant Mouchotte, représentée par Monsieur Christian COCHET, directeur délégué Transilien, ci-après désigné « la SNCF »,

Réseau Ferré de France, établissement public à caractère industriel et commercial, inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B.412 280 737, dont le siège est à Paris XIII^{ème}, 92 avenue de France, 75013 PARIS, représenté par Monsieur Hubert DU MESNIL son Président, ayant donné délégation de signature à Monsieur François-Régis ORIZET, directeur Régional Ile de France, ci-après désigné « RFF », d'autre part.

Il est précisé et convenu ce qui suit :

PREAMBULE	3
ARTICLE 1. Objet	3
ARTICLE 2. Périmètres de la convention	3
ARTICLE 3. RESPONSABILITE DES MAITRES D'OUVRAGE ET DU MAITRE D'OUVRAGE COORDINATEUR	4
3.1 Maîtres d'Ouvrage	4
3.2 Maître d'ouvrage coordinateur	4
ARTICLE 4. Dispositions techniques et administratives	4
4.1 Les études.....	4
Calendrier.....	4
Principes généraux.....	5
Liste des études	6
Etudes à mener concernant le secteur 4 de Marne-la-Vallée.	8
4.2. La rédaction du schéma directeur.....	8
4.3 Modalités d'association des partenaires	9
4.4. Validation des documents.....	9
ARTICLE 5. Dispositions financières	10
5.1 Montant de l'objet de la convention	10
5.2 Engagement du STIF	10
5.3 Principes de financement.....	10
5.4 Révision – Actualisation	10
5.5 Echancier des dépenses.....	10
5.6. Modalités de versement	11
ARTICLE 6. Confidentialité	12
ARTICLE 7 Propriété intellectuelle des projets	12
ARTICLE 8. Durée de la convention	13
ARTICLE 9. Résiliation	13
ARTICLE 10. Règlement des litiges	14

PREAMBULE

L'élaboration d'un schéma directeur de la ligne A du RER pour l'amélioration de l'offre et de la qualité de service a été officiellement décidée par délibération en conseil du STIF le 9 juillet 2008, afin d'organiser et de coordonner les actions de court moyen et long terme de la RATP, de RFF et de la SNCF.

Depuis, la RATP, la SNCF et RFF ont réalisé un dossier d'urgence pour l'élaboration du Schéma Directeur du RER A qui rassemble les résultats des études qui ont été menées ces dernières années. Ce dossier comporte également des propositions d'études complémentaires.

Les sujets phares qui seront abordés dans le schéma directeur pour les court, moyen et long termes sont les suivants :

- la gestion des situations perturbées ;
- la performance de la ligne en heure de pointe ;
- la réponse de l'offre aux besoins des voyageurs ;
- l'unification du service aux voyageurs.

ARTICLE 1. OBJET

La présente convention définit les modalités de subvention par le STIF de la RATP, de la SNCF, et de RFF, pour la réalisation des missions qui leur sont confiées et qui font l'objet de cette convention.

Ces missions portent sur :

- la réalisation d'études complémentaires dans le cadre de l'élaboration du Schéma Directeur ;
- la rédaction du Schéma Directeur.

Par ailleurs, le STIF s'est engagé le 23 juillet 2010 à la réalisation d'études relatives au secteur 4 de Marne-la-Vallée. Ces études concernent la RATP.

La présente convention fixe les engagements de la RATP pour la réalisation de ces études.

ARTICLE 2. PERIMETRES DE LA CONVENTION

Les maîtres d'ouvrages du projet sont :

- La RATP, pour les éléments de l'infrastructure, ainsi que les biens dévolus à l'exploitation et à la gestion des services de transport sur le réseau RATP, conformément aux dispositions des articles L.2142-1 à L.2145-15 du code des transports.
- La SNCF pour les biens dévolus à l'exploitation et à la gestion des services de transport sur le Réseau Ferré National (RFN).
- RFF pour les éléments de l'infrastructure du RFN, conformément aux dispositions de la loi n°97-135 du 13 février 1997 et de ses décrets d'application.

Pour la RATP, le périmètre de la convention comprend :

- La rédaction du Schéma Directeur ;
- La réalisation d'études complémentaires

Pour SNCF, le périmètre de la convention comprend la réalisation d'études complémentaires.

Pour RFF, le périmètre de la convention comprend la réalisation d'études complémentaires.

ARTICLE 3. RESPONSABILITE DES MAITRES D'OUVRAGE ET DU MAITRE D'OUVRAGE COORDINATEUR

3.1 Maîtres d'Ouvrage

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

La RATP, la SNCF, et RFF sont notamment responsables de la conduite des études qui font l'objet de la présente convention, chacun dans la limite de leur périmètre de maîtrise d'ouvrage respectif.

3.2 Maître d'ouvrage coordinateur

La RATP assume les responsabilités de maître d'ouvrage coordinateur.

Chaque maître d'ouvrage s'engage à apporter en temps utile les éléments d'information qui le concernent pour que le maître d'ouvrage coordinateur puisse exercer la mission qui lui est dévolue.

Le maître d'ouvrage coordinateur ne se substitue en aucun cas aux différents maîtres d'ouvrage dans les responsabilités propres qui leur incombent et ne peut leur imposer des choix ou des solutions qui relèvent de leurs prérogatives.

Sa mission consiste à rassembler les informations auprès des maîtres d'ouvrage, à identifier, le plus en amont possible, les questions posées par l'articulation des périmètres et par les conditions d'intervention des différents maîtres d'ouvrage, à les formaliser, à susciter les échanges réguliers entre maîtres d'ouvrage pour trouver les réponses à ces questions et/ou à présenter à la médiation du STIF lesdites questions. Il rend compte de l'exercice de cette mission au STIF chargé du suivi des maîtres d'ouvrage.

Sa mission consiste en particulier à :

- animer et assurer le secrétariat des instances du projet décrites dans la convention entre les MOA (comités de pilotage, comités techniques, etc.) ;
- être le rapporteur des MOA devant le comité de suivi et faire la synthèse des rapports de différents MOA, en particulier pour le suivi comptable de l'opération ;
- assurer la cohérence des études ;
- assurer la rédaction du schéma directeur.

ARTICLE 4. DISPOSITIONS TECHNIQUES ET ADMINISTRATIVES

4.1 Les études

Calendrier

Les études doivent être achevées pour le 1er trimestre 2012 : elles alimenteront le Schéma Directeur, qui sera présenté au CA du STIF pour validation.

Les études à mener dans le cadre de la convention entre l'Etat et Disneyland Paris doivent être achevées au plus tard le 30 juin 2011. Elles concernent la RATP et peuvent nécessiter la communication par la SNCF de certaines informations relatives notamment au trafic ou à la circulation des trains.

Principes généraux

Les études ont pour but d'alimenter le Schéma Directeur en présentant des adaptations d'organisation, d'infrastructures ou d'équipements divers permettant d'améliorer l'exploitation de la ligne A, en situation normale et/ou dégradée.

Les études d'infrastructures sont généralement issues de propositions figurant dans le dossier d'émergence, et comprendront :

- confirmation de l'opportunité ;
- la confirmation de la faisabilité (ou les propositions de solutions alternatives dans le cas contraire) ;
- les conditions techniques et financières de réalisation (au niveau de précision d'une étude préliminaire) ;
- l'esquisse d'un calendrier de réalisation ;
- l'appréciation des avantages procurés.

Liste des études

La RATP est chargée des études suivantes, en association étroite avec la SNCF et RFF pour ce qui les concerne respectivement :

Etudes
Amélioration des performances de la ligne
Création de 2 voies supplémentaires à quai à Gare de Lyon (thème concernant également la gestion des situations perturbées) – partie ferroviaire
Création de 2 voies supplémentaires à quai à Gare de Lyon – partie voyageurs (y compris simulation dynamique des flux dans la gare)
Amélioration de la capacité de retournement du terminus de Chessy
Facilitation des garages/dégarages à Torcy
Facilitation des garages/dégarages à La Varenne et modernisation de la voie 4 en cours d'acquisition auprès de RFF
Installation de portes palières dans le tronçon central
Mise en œuvre d'un pilotage automatique dans le tronçon central
Unification du service offert aux voyageurs et de l'exploitation
Suppression du changement de conducteur RATP/SNCF à Nanterre Préfecture
Simulation dynamique de la circulation des trains (thème concernant également la gestion des situations perturbées)
Gestion des situations perturbées
Installation de dispositifs de gestion des flux de voyageurs dans les grandes gares
Simulation dynamique des flux dans les gares de La Défense, Etoile, Auber et Nation
Création d'installations de retournement à Val-de-Fontenay
Création d'une communication voie 2 <-> quai A (ou voie 2 <-> voie 1) à La Défense
Amélioration des installations de retournement à Etoile
Impacts structurels (dans les espaces) des améliorations d'exploitation proposées
Réponse de l'offre aux besoins des voyageurs
Prolongement du SACEM jusqu'à Neuilly-Plaisance (voire Noisy-le-Grand)
Transformation de la totalité des missions en omnibus (ou quasi-omnibus)
Autres scénarios de modification des dessertes en fonction des évolutions d'offre identifiées dans le dossier d'urgence
Adaptations de l'offre de soirée, d'heures creuses, et d'été
Conséquences sur le fonctionnement de la ligne de la création d'une gare au Sycamore
Faisabilité technique et juridique de la création de quais à Nanterre-Université, le long du viaduc de la branche de Cergy, et articulation avec le chantier en cours de pôle multimodal

La SNCF est chargée des études suivantes, en association étroite avec RFF et la RATP pour ce qui les concerne respectivement :

Etudes
Amélioration des performances de la ligne
Identification des besoins de garages RER A côté RFN aux différents horizons, en intégrant les besoins des autres lignes sur des sites partagés comme Achères et Cergy.
Unification du service offert aux voyageurs et de l'exploitation
Suppression du changement de conducteur RATP/SNCF à Nanterre Préfecture
Gestion des situations perturbées
Construction de nouveaux scénarios de gestions des situations perturbées programmées avec étude des flux voyageurs aux terminus partiels
Réponse de l'offre aux besoins des voyageurs
Adaptations de l'offre de soirée, de grande soirée, et d'été Etude prospective sur la gestion de l'accessibilité UFR du RER A

RFF est chargé des études suivantes en association étroite avec la SNCF et la RATP pour ce qui les concerne respectivement :

Etudes
Amélioration des performances de la ligne
Etude préliminaire d'adaptation du plan de voies à Cergy-le-Haut, et d'augmentation du nombre de positions de garages (sur le site de Cergy, voire sur d'autres sites si les besoins excèdent les possibilités en termes d'insertion ou de foncier)
Gestion des situations perturbées
Etude préliminaire de création d'installations de retournement à Nanterre-Université (côté La Garenne-Colombes)
Etude préliminaire de création d'installations permanentes de contre-sens entre Nanterre-Préfecture et Sartrouville, avec option d'adaptation du plan de voies de Houilles
Réponse de l'offre aux besoins des voyageurs
Etude exploratoire d'évolution de l'offre à long terme entre Nanterre et Cergy/Poissy : <ul style="list-style-type: none">- Rétablissement du lien entre la boucle de Montesson (gares de Houilles Carrières à Maisons-Laffitte) et Nanterre Université aux heures creuses ;- basculement de la branche de Poissy du RER A sur Cergy, avec reprise de desserte omnibus entre Poissy et Nanterre par une autre ligne ;- renforcement éventuel de la desserte entre Nanterre et Maisons – Laffitte, voire Cergy avec Next ;- Mise en voies quasi-dédiées du RER A entre Nanterre et Cergy : tous les trains du groupe III origine/terminus soit Nanterre-Université avec création de quais à Nanterre-Université sur la branche de Cergy (faisabilité non avérée), soit un autre scénario à préciser ; desserte de Poissy et Achères Grand Cormier reprise par le RER E renforcé grâce à la ligne nouvelle Paris Normandie

Etudes à mener concernant le secteur 4 de Marne-la-Vallée.

Les études à mener par la RATP concernant le secteur 4 de Marne-la-Vallée sont les suivantes :

- Prolongement des missions aux heures de pointe (dans le sens de la pointe) en hiver :
 - en heure de pointe du matin, prolongement des missions origine Torcy jusqu'à Chessy;
 - en heure de pointe du soir, prolongement des missions à destination de Noisy le Grand jusqu'à Chessy ;
- Augmentation de l'offre en été dans le secteur de Marne-la-Vallée, en lien avec les besoins notamment touristiques ;
- Augmentation d'arrêts aux heures de pointe : à Bussy St Georges et à Serris Val d'Europe ;
- Modification des dessertes, et opportunité et faisabilité de créations de dessertes semi-directes supplémentaires vers Chessy.

Ces études seront menées avec l'hypothèse d'une infrastructure constante, c'est-à-dire à nombre de voies de circulation équivalentes, y.c. voies d'évitement, et à équipements constants.

Pour chacune de ces évolutions, seront étudiées leur faisabilité technique (et notamment leur impact éventuel sur la régularité de la ligne) et leur opportunité (coût de la mesure, gains procurés et éventuels inconvénients).

4.2. La rédaction du schéma directeur

Le Schéma Directeur proposera de retenir un scénario global d'amélioration de la ligne de court, moyen et long terme, rassemblant plusieurs investissements, et précisant coûts et délais.

La RATP est chargée de la rédaction du Schéma Directeur, qui doit être achevé pour la fin du 1er trimestre 2012.

4.3 Modalités d'association des partenaires

Les études relatives au Schéma Directeur font l'objet d'un suivi technique, financier et d'une validation dans le cadre des instances suivantes et sont fournies au financeur.

- Un **Comité de Pilotage** est constitué des représentants du financeur (STIF), de RATP, de la SNCF et de RFF. Ce comité est présidé par le STIF.

Son rôle est de valider les points suivants :

- les orientations et la démarche à engager
- les conclusions de la démarche à chaque étape importante
- les présentations pour les commissions de suivi
- le dossier avant présentation pour approbation d'un document présenté en Conseil du STIF.

Ce comité de pilotage sera préparé par un **Comité technique** permettant :

- de partager les éléments d'études techniques en impliquant en amont les acteurs du territoire,
- de suivre le déroulement technique de la démarche,
- d'analyser le contenu technique des offres préalablement au choix des prestataires,
- de préparer les comités de pilotage et les commissions de suivi.

- Une **Commission de suivi** est mise en place sous la présidence du STIF et comprend notamment les représentants du STIF, de la RATP, de RFF, de la SNCF et des collectivités territoriales concernées par le projet et, en tant que de besoin, les prestataires des études.

4.4. Validation des documents

La RATP, la SNCF, et RFF s'engagent à soumettre au STIF, pour visa préalable, avant le comité technique et notamment lors de réunions spécifiques, les documents suivants :

- planning de référence des études qui leur sont confiées ;
- cahiers des charges des études qu'ils entendent confier à des prestataires extérieurs, avant lancement de la consultation ;
- tout projet de publication ;
- tout document d'information ou de communication à destination du public.

ARTICLE 5. DISPOSITIONS FINANCIERES

5.1 Montant de l'objet de la convention

Le montant des dépenses liées au périmètre de la présente convention est évalué à **2,090 M€ HT**, suivant l'évaluation produite par la RATP, la SNCF, et RFF.

5.2 Engagement du STIF

La signature de la présente convention vaut engagement du STIF à mettre en place les financements nécessaires à la réalisation de l'opération visée à l'article 2, selon le plan de financement détaillé ci-après à l'article 5.3.

5.3 Principes de financement

Le STIF s'engage à participer au financement des études placées sous la responsabilité de la RATP, en vertu de la présente convention pour un montant maximum forfaitaire de 1,290 M€. Ces financements concernent uniquement les prestations qui seront réalisées par l'intermédiaire de prestataires extérieurs et seront à répartir sur l'ensemble des marchés passés par la RATP pour réaliser le programme général de l'opération visé à l'article 2, selon la ou les clefs choisies par la RATP. Les montants sont prévus en € courants.

Le STIF s'engage à participer au financement des études placées sous la responsabilité de la SNCF en vertu de la présente convention pour un montant maximum forfaitaire de 300 k€. Ces financements seront à répartir sur l'ensemble des marchés passés par la SNCF pour réaliser le programme général de l'opération visé à l'article 2.

Le STIF s'engage à participer au financement des études placées sous la responsabilité de RFF en vertu de la présente convention pour un montant maximum forfaitaire de 500 k€. Ces financements seront à répartir sur l'ensemble des marchés passés par RFF pour réaliser le programme général de l'opération visé à l'article 2.

5.4 Révision – Actualisation

La participation du STIF est plafonnée à un montant forfaitaire de **2,090 M€ HT** accordée en franchise de TVA. Ce montant n'est ni actualisable ni révisable.

5.5 Echéancier des dépenses

Il est donné à titre indicatif par la RATP, par la SNCF et par RFF.

Echéancier	RATP	SNCF	RFF
Montant de l'objet de la convention visé à l'article 5.1	1290 k€	300 k€	500 k€
Dépenses effectuées au 1 ^{er} semestre 2011	290 k€	60 k€	100 k€
Dépenses effectuées au 2 nd semestre 2011	500 k€	120 k€	200 k€
Dépenses effectuées au 1 ^{er} semestre 2012	500 k€	120 k€	200 k€

5.6. Modalités de versement

Les appels de fonds auprès du STIF se feront sur présentation par les maîtres d'ouvrage RATP, SNCF, et RFF des certificats d'avancement visés par son directeur d'opération. Ce certificat comportera le pourcentage en cumul estimé ainsi qu'un état des principales études et prestations réalisées.

Les crédits de paiement sont sollicités au prorata de l'avancement des études, sur sollicitation de chacun des MOA.

Le versement des montants de subventions appelés par les maîtres d'ouvrage RATP, SNCF, et RFF est effectué dans un délai de 40 jours à compter de la date de réception des appels de fonds avec l'ensemble des dites pièces justificatives.

La somme des acomptes ne peut dépasser 75% du montant de la subvention. Le solde de la subvention est versé à la présentation d'un bilan financier.

Après achèvement des prestations, la RATP, la SNCF, et RFF présentent le bilan financier de ces études composé d'un relevé de dépenses final sur la base des dépenses comptabilisées et réglées au titre de la présente convention. Les MOA devront mettre à disposition du STIF, à sa demande, dans un délai maximal de 10 jours, toutes les factures justificatives correspondant aux dépenses relatives à la présente convention.

Le STIF doit pouvoir avoir accès aux détails/justificatifs de tous les éléments ayant conduit à l'élaboration des factures justificatives. En particulier pour les prestations internes, les unités d'œuvre et coûts associés.

Sur la base du bilan financier, les maîtres d'ouvrages procèdent le cas échéant au remboursement du trop perçu, qui est effectué dans les 40 jours suivants l'envoi du bilan financier.

Le versement des paiements est effectué par virement bancaire portant numéro de référence de la facture (numéro porté dans le libellé du virement) à :

Bénéficiaire	Etablissement Agence	Code Etablissement	Code Guichet	N° de compte	Clé RIB
RATP	Agence Crédit Agricole 25 quai du Président Paul Doumer - 92920 Paris La Défense Cedex	31489	00010	00012675184	47
SNCF	Agence Centrale de la Banque de France à Paris	30001	00064	00000062385	95
RFF	Société Générale agence Opéra à Paris	30003	03620	00020062145	94

Les domiciliations des parties pour la gestion des flux financiers sont :

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
STIF	41 rue de Châteaudun 75009 Paris	Direction de l'exploitation, Division Offre Ferroviaire	
RATP	Département RER LAC A414 54 quai de la Râpée 75599 Paris Cedex 12	Contrôle de Gestion RER	01 58 78 26 36
SNCF	Département Gestion Finances 209-211 rue de Bercy 75585 Paris Cedex 12	Division des Investissements	01 53 25 86 90 Adresse électronique communiquée lors du premier appel de fonds
RFF	Pôle Finances et achats 92 avenue de France 75648 Paris cedex 13	Service Finances et Gestion des flux – Unité Back office Exploitation	01 53 94 32 83 Adresse électronique communiquée lors du premier appel de fonds

ARTICLE 6. CONFIDENTIALITE

Les signataires s'engagent à préserver la confidentialité des résultats intermédiaires et de toute information considérée comme confidentielle.

Le champ de la confidentialité et les obligations y afférentes feront l'objet d'un examen détaillé lors de la 1^{ère} réunion du Comité Technique mentionné à l'article 4.3. Les résultats de cet examen seront validés par le Comité de Pilotage mentionné à l'article 4.3.

ARTICLE 7 PROPRIETE INTELLECTUELLE DES PROJETS

Les études produites dans le cadre de cette convention sont et restent la propriété exclusive des maitres d'ouvrage. Le STIF a toute latitude pour utiliser, dans le cadre des ses missions, les éléments de ces études permettant de présenter le contenu fonctionnel, les travaux et le coût envisagés du projet étudié. Toute autre utilisation est subordonnée à l'accord préalable des parties contractantes. Le STIF s'engage à prendre toutes les précautions et mesures nécessaires afin d'assurer la confidentialité et d'empêcher la diffusion des éléments d'études communiqués par les maitres d'ouvrage autres que ceux nécessaires à la présentation général du projet.

ARTICLE 8. DUREE DE LA CONVENTION

La convention prend effet à compter de la date de notification de la convention par le STIF à l'ensemble des parties.

La convention prend fin à l'issue de l'approbation du Schéma Directeur par le conseil du STIF et après versement du solde des flux financiers dus au titre de la présente, au plus tard le 31 décembre 2012.

ARTICLE 9. RESILIATION

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 l'une des parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération ; notamment en cas d'inexécution par le maître d'ouvrage des études objet de la présente convention, des missions et obligations dont elle a la charge selon les modalités définies dans la présente convention. 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 date de prise d'effet de la résiliation. Le STIF s'engage à rembourser les dépenses d'études nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif. A cette date, il est procédé à un arrêté définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement, total ou partiel, de la subvention.

ARTICLE 10. REGLEMENT DES LITIGES

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention. Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir aucune solution amiable, sont déferés au tribunal administratif de PARIS, 7 rue de Jouy, 75181 PARIS CEDEX 04.

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux.

Fait à Paris, le

Pour le STIF, la Directrice Générale	Pour RATP, le Directeur Général adjoint	Pour la SNCF, Directeur Délégué Transilien	Pour RFF, le Directeur Régional Ile de France
Date et signature	Date et signature	Date et signature	Date et signature
Sophie MOUGARD	Philippe MARTIN	Christian COCHET	François Régis ORIZET