

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE

**Date de parution : vendredi 9 mars 2012**

# **RECUEIL DES ACTES ADMINISTRATIFS DU STIF**



L'autorité organisatrice de vos  
transports en ile-de-france

**N°88- janvier 2012  
Conseil du 8 février 2012**



## INFORMATIONS

Sont publiées au recueil des actes administratifs du STIF :

- les délibérations du conseil du Syndicat ;
- les décisions du directeur général ou des directeurs, prises par délégation.

Les annexes aux décisions, non publiées au présent recueil, sont consultables au siège du Syndicat.

## SOMMAIRE

	Pages
<b><u>Délibérations du conseil</u></b>	
<u>Fonctionnement des instances du STIF</u>	
Délibération du conseil n° 2012-0064 du 8 février 2012 – Elections du vice-président représentant le conseil régional, d'un membre de la commission de la qualité de service et du représentant du STIF au GART.....	11
<u>Contrats, conventions financières</u>	
Délibération du conseil n° 2012-0011 du 8 février 2012 – financement de la Tarification Solidarité Transport – convention entre le STIF et la Région.....	12
Délibération du conseil n° 2012-0012 du 8 février 2012 – Avenant n°8 au contrat de type 1 conclu entre le STIF et les entreprises privées de transport régulier de voyageurs en Ile-de-France.....	19
Délibération du conseil n° 2012-0034 du 8 février 2012 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°1 au contrat d'exploitation de type 2 – avenant n°1 à la convention partenariale – Réseau étampois.....	22
Délibération du conseil n° 2012-0035 du 8 février 2012 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°4 au contrat d'exploitation de type 2 – avenant n°2 à la convention partenariale – Réseau Goëlys.....	34
Délibération du conseil n° 2012-0036 du 8 février 2012 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 – avenant n°1 à la convention partenariale – Réseau Haut Val d'Oise.....	46
Délibération du conseil n° 2012-0037 du 8 février 2012 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – avenant n°2 à la convention partenariale – Réseau des Mureaux.....	56
Délibération du conseil n° 2012-0038 du 8 février 2012 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°1 au contrat d'exploitation de type 2 – Réseau Nord Hurepoix Essonne.....	61
Délibération du conseil n° 2012-0039 du 8 février 2012 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°1 au contrat d'exploitation de type 2 – avenant n°1 à la convention partenariale – Réseau	





Seine Sénart Bus.....	65
Délibération du conseil n° 2012-0041 du 8 février 2012 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°7 au contrat d’exploitation de type 2 – Réseau TRA.....	78
Délibération du conseil n° 2012-0042 du 8 février 2012 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°1 au protocole d’accord STIF, SMIRTOP, La Celle Saint-Cloud – Réseau Traverciel.....	83
Délibération du conseil n° 2012-0043 du 8 février 2012 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°3 au contrat d’exploitation de type 2 – Réseau Marne et Seine.....	87
Délibération du conseil n° 2012-0044 du 8 février 2012 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°4 au contrat d’exploitation de type 2 – avenant n°1 à la convention partenariale – Réseau Val d’Yerres.....	92
<u>Marchés publics</u>	
Délibération du conseil n° 2012-0013 du 8 février 2012 – Marché 2011-105 – Etude d’impact de la mise en place d’un système tarifaire fondé sur des unités transport sur les infrastructures RATP.....	101
Délibération du conseil n° 2012-0014 du 8 février 2012 – Marché 2011-106 – Etude d’impact de la mise en place d’un système tarifaire fondé sur des unités transport sur les infrastructures SNCF.....	102
Délibération du conseil n° 2012-0015 du 8 février 2012 – Marché 2011-69 – assistance à maîtrise d’ouvrage – Expertise des coûts, des estimations de coûts, des plannings et des programmes des projets d’investissement.....	103
Délibération du conseil n° 2012-0016 du 8 février 2012 – Marché 2011-93 – Mandat de maîtrise d’ouvrage TTME.....	104
Délibération du conseil n° 2012-0017 du 8 février 2012 – Marché 2011-95 – Mise en œuvre d’un référentiel francilien des arrêts et d’une base francilienne des tracés de lignes de bus.....	105
Délibération du conseil n° 2012-0018 du 8 février 2012 – Marché 2011-97 – Conception, réalisation et mise à jour de cartographies voyageur et de communication.....	106
Délibération du conseil n° 2012-0019 du 8 février 2012 – Marché 2011-99 – Mandat de maîtrise d’ouvrage – Prolongement du tramway T7 (Athis-Mons – Juvisy-sur-Orge).....	107
Délibération du conseil n° 2012-0020 du 8 février 2012 – Marché 2011-122 – Etudes de schéma d’exploitation, d’insertion de tracés et rédaction du DOCP – Tronçon Champigny centre / Noisy-Champs / Saint-Denis Pleyel de la ligne Orange du Grand Paris Express.....	108
Délibération du conseil n° 2012-0021 du 8 février 2012 – Marché 2011-128 – Fourniture et pose de mobilier de bureau.....	109
Délibération du conseil n° 2012-0022 du 8 février 2012 – Marché 2011-134 – Maintenance et évolution du progiciel YourCegid secteur public – Ressources humaines.....	110



Délibération du conseil n° 2012-0023 du 8 février 2012 – Marché 2011-136 – Maintenance et support du progiciel SIREPA.....	111
Délibération du conseil n° 2012-0024 du 8 février 2012 – Marché 2011-146 – Elaboration des hypothèses de populations et emplois nécessaires aux études de prévisions de trafic menées par le STIF.....	112
Délibération du conseil n° 2012-0025 du 8 février 2012 – Marché 2004-09 – Opération A3g TCSP RN1/RN16 Saint Denis/Sarcelles – Mission d'évaluation de la sécurité du système global par expert ou organisme qualifié agréé.....	113
Délibération du conseil n° 2012-0045 du 8 février 2012 – Marché 2004-10 – Opération A3g TCSP RN1/RN16 Saint Denis/Sarcelles – Mission d'évaluation de la sécurité du sous-système « insertion urbaine » par expert ou organisme qualifié agréé.....	114
Délibération du conseil n° 2012-0046 du 8 février 2012 – Marché 2004-32 – Mission d'évaluation de la sécurité du système global par expert ou organisme qualifié agréé.....	115
Délibération du conseil n° 2012-0047 du 8 février 2012 – Marché 2004-33 – Opération A3c Croix du Sud Chatillon-Vélizy-Viroflay – Mission d'évaluation de la sécurité du sous-système « insertion urbaine » par expert ou organisme qualifié agréé.....	116
Délibération du conseil n° 2012-0048 du 8 février 2012 – Marché 2004-35 – Opération A3b : Tramway Villejuif-Juvisy – 1 <sup>ère</sup> phase : Villejuif – Athis-Mons Mission d'évaluation de la sécurité du système global par expert ou organisme qualifié agréé.....	117
Délibération du conseil n° 2012-0049 du 8 février 2012 – Marché 2004-36 – Opération A3b : Tramway Villejuif – Juvisy – 1 <sup>ère</sup> phase : Villejuif/Athis-Mons - Mission d'évaluation de la sécurité du système global par expert ou organisme qualifié agréé.....	118
Délibération du conseil n° 2012-0050 du 8 février 2012 – Marché 2004-37 – Opération A1a : T2 – prolongement au pont de Bezons - Mission d'évaluation de la sécurité du système global par expert ou organisme qualifié agréé.....	119
Délibération du conseil n° 2012-0051 du 8 février 2012 – Marché 2004-38 – Mission d'évaluation de la sécurité du sous-système « Insertion urbaine » par expert ou organisme qualifié agréé dans le cadre de l'opération A1a du contrat de plan 2000/2006 : tramway T2 – Prolongement au Pont de Bezons.....	120
Délibération du conseil n° 2012-0052 du 8 février 2012 – Marché 2004-34 – Mission d'évaluation de la sécurité du sous-système « Insertion urbaine » par expert ou organisme qualifié agréé - Opération A3a : Tramway Saint-Denis – Epinay – Villetaneuse.....	121
<u>Grands projets d'investissement</u>	
Délibération du conseil n° 2012-0026 du 8 février 2012 – Adaptation des stations existantes de la ligne 14 – Passage de 6 à 8 voitures – Convention de réalisation et de financement de la concertation préalable, des études d'avant-projet, du dossier d'enquête publique et de l'enquête.....	122



Délibération du conseil n° 2012-0027 du 8 février 2012 – Réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles – Convention de financement relative à la réalisation de l’opération.....	151
Délibération du conseil n° 2012-0028 du 8 février 2012 – Pôle Eole–Evangile (future Rosa Parks) – Approbation de la convention de financement – Tranche fonctionnelle n°2.....	198
Délibération du conseil n° 2012-0029 du 8 février 2012 – Grand pôle intermodal de Juvisy-sur-Orge – Approbation de la convention de financement pour l’actualisation de l’avant-projet.....	230
<u>Qualité de service et matériel roulant</u>	
Délibération du conseil n° 2012-0030 du 8 février 2012 – Accord entre le STIF et la RATP sur la gouvernance du matériel roulant – Approbation – Signature.....	256
Délibération du conseil n° 2012-0031 du 8 février 2012 – Schéma directeur du matériel roulant métro pneu.....	276
Délibération du conseil n° 2012-0062 du 8 février 2012 – Cahier des charges fonctionnel d’un nouveau matériel métro à roulement pneu.....	327
Délibération du conseil n° 2012-0063 du 8 février 2012 – Convention de financement avec la RATP pour l’acquisition de 14 rames MP05 – Approbation – Signature.....	338
<u>Divers</u>	
Délibération du conseil n° 2012-0032 du 8 février 2012 – Modalités de passation des marchés publics en procédure adaptée.....	361
Délibération du conseil n° 2012-0033 du 8 février 2012 – Locaux supplémentaires : rez-de-chaussée et 1 <sup>er</sup> étage de l’immeuble « Titien » 48/50 rue de la victoire Paris 9 <sup>ème</sup> arrondissement – contrat de bail – approbation du contrat – autorisation de signature.....	363
<b><u>Décisions de la directrice générale</u></b>	
<u>Offre de transport</u>	
Décision de la directrice générale n° 2012-0001 du 03/01/2012 portant sur la modification de la ligne n°100-100-065 « Paris (Gare de Lyon) – Aubervilliers (Mairie) » exploitée par la RATP.....	382
Décision de la directrice générale n° 2012-0002 du 03/01/2012 portant sur la modification de la ligne n°100-100-133 « Sarcelles (Bois d’Ecouen – Le Bourget (RER) » exploitée par la RATP.....	383
Décision de la directrice générale n° 2012-0003 du 03/01/2012 portant sur la modification de la ligne n° 100-100-254 « Montmagny (Mairie) – Saint-Denis (porte de Paris) » exploitée par la RATP.....	384
Décision de la directrice générale n° 2012-0004 du 03/01/2012 portant sur la modification de la ligne n°100-100-390 « Vélizy (hôtel de ville) – Bourg-La-Reine (RER) » exploitée par la RATP.....	385
Décision de la directrice générale n° 2012-0053 du 24/01/2012 portant sur la	



régularisation de la ligne n° 024-024-006 « Saintry-sur-Seine (entrée) – Evry (lycée) » exploitée par l’entreprise « Société de transports par autocars ».....	386
Décision de la directrice générale n° 2012-0054 du 24/01/2012 portant sur la régularisation de la ligne n° 024-024-010 « Mennecy (centre commercial) – Corbeil-Essonnes (lycée) » exploitée par l’entreprise « Société de transports par autocars »	387
Décision de la directrice générale n° 2012-0055 du 24/01/2012 portant sur la régularisation de la ligne n° 024-309-001 « Coudray Montceaux (terminal D. Douillet) – Corbeil (SNECMA) » exploitée par l’entreprise « Société de transports par autocars »	388
Décision de la directrice générale n° 2012-0056 du 24/01/2012 portant sur la régularisation de la ligne n° 024-309-002-« Corbeil-Essonnes (gare SNCF) – Morsang-sur-Seine (mairie) » exploitée par l’entreprise « Société de transports par autocars »	389
Décision de la directrice générale n° 2012-0057 du 24/01/2012 portant sur la régularisation de la ligne n° 024-309-003 « Corbeil-Essonnes (gare) – Corbeil-Essonnes (gare Moulin galant) » exploitée par l’entreprise « Société de transports par autocars ».....	390
Décision de la directrice générale n° 2012-0058 du 24/01/2012 portant sur la régularisation de la ligne n° 024-309-008 « Corbeil-Essonnes (gare SNCF) – Soisy-sur-Seine (Notre-Dame République) » exploitée par l’entreprise « Société de transports par autocars ».....	391
Décision de la directrice générale n° 2012-0059 du 24/01/2012 portant sur la régularisation de la ligne n°024-309-009 « Vert-le-Petit (place Duquesne) – Corbeil-Essonnes (gare) » exploitée par l’entreprise « Société de transports par autocars »	392
Décision de la directrice générale n° 2012-0060 du 24/01/2012 portant sur la modification de la ligne n°400-400-401 « Corbeil-Essonnes (gare RER) – Saint Michel-sur-Orge (rue Berlioz) » exploitée par l’entreprise « Transports intercommunaux Centre Essonne (TICE) ».....	393
Décision de la directrice générale n° 2012-0061 du 24/01/2012 portant sur la modification de la ligne n°400-400-402 « Le Coudray-Montceaux (terminal D. Douillet) – Epinay-sur-Orge (gare RER) » exploitée par l’entreprise « Transports intercommunaux Centre Essonne (TICE) ».....	394
 <u>Produits tarifaires</u>	
Décision de la directrice générale n° 2012-0067 du 31/01/2012 – Tarifs applicables sur les lignes exploitées par Val d’Europe Airports.....	395
 <u>Versement de transport</u>	
Décision de la directrice générale n° 2012-0009 du 09/01/2012 relative à l’exonération du versement de transport.....	396





**Délibération n° 2012/0064**

**Séance du 8 février 2012**



**ELECTIONS :**

- **DU VICE-PRESIDENT REPRESENTANT LE CONSEIL REGIONAL**
- **D'UN MEMBRE DE LA COMMISSION QUALITE DE SERVICE**
- **DU REPRESENTANT DU STIF AU GART**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France et notamment son article 4 ;
- VU** le règlement intérieur du conseil du STIF approuvé par la délibération n°2006/0202 du 15 mars 2006 et modifié par la délibération n°2008/0331 du 7 mai 2008 ;
- VU** le rapport n°2012/0064 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : est élu vice-président du conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France représentant le conseil régional d'Ile de France :

- M Pierre SERNE;

**ARTICLE 2** : est élu membre de la commission qualité de service du conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France:

- M. Jean-Loup METTON représentant le conseil général des Hauts-de-Seine ;

**ARTICLE 3** : est élu représentant du Syndicat des transports d'Ile-de-France au Groupement des Autorités Responsables de Transports (GART) :

- M. Pierre Serne ;

**ARTICLE 4** : est élue membre de la commission offre de transport du conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France:

- Mme Ghislaine SENNE représentant le conseil régional d'Ile-de-France ;

**ARTICLE 5** : est élue présidente de la commission offre de transport du conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France:

- Mme Ghislaine SENNE représentant le conseil régional d'Ile-de-France ;

**ARTICLE 6** : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera affichée dans les locaux du Syndicat des transports d'Ile-de-France et 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 MICHON

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jean-Paul Michon'.



**Décision n° 2012/0011**

**Du 8 février 2012**

**RELATIVE AU FINANCEMENT DE LA TARIFICATION SOLIDARITE TRANSPORT.**

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** la loi n°2008-1249 du 1<sup>er</sup> décembre 2008 généralisant le revenu de solidarité active et réformant les politiques d'insertion ;
- 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° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile de France ;
- VU** la délibération n°7333 du STIF du 7 décembre 2001 relative à la création d'une carte de réduction destinée à la mise en œuvre de l'article 123 de la loi solidarité et renouvellement urbains en Ile-de-France ;
- VU** la délibération n°7990 du STIF du 18 juin 2004 relative à l'extension des réductions offertes aux titulaires de la carte solidarité transport ;
- VU** la délibération du STIF n°2006/0575 du 5 juillet 2006 relative à la mise en œuvre des mesures de tarification sociale demandées et financées par la Région ;
- VU** la délibération du STIF n°2007-0053 du 14 février 2007 relative à la création du titre gratuit relatif à la Carte Solidarité Transport ;
- VU** la délibération du STIF n°2008/746 du 2 octobre 2008 relative à la modification de la tarification sociale ;
- VU** la délibération du STIF n°2009/400 du 8 avril 2009 relative à la modification des conditions d'octroi du forfait Gratuité Transport pour tenir compte de la loi relative au RSA ;
- VU** la délibération du STIF n°2011/622 du 6 juillet 2011 relative à la gratuité des transports accordée aux jeunes, stagiaires de la formation professionnelle continue, engagés dans l'un des dispositifs du Service public régional de formation et d'insertion professionnelle ;
- VU** le rapport n° 2012/0011 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 3 février 2012 ;
- VU** le vœu du conseil d'administration du STIF du 7 décembre 2011 relatif à la mise en œuvre de la réforme tarifaire des transports publics en Ile-de-France » ;

**CONSIDERANT** l'adoption en décembre 2011 d'un protocole de mise en œuvre d'une réforme tarifaire ambitieuse en Ile de France prévoyant notamment une tarification unique du Pass Navigo" ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1<sup>er</sup>** : d'approuver la convention relative à la participation de la Région Ile de France au financement de l'aide aux déplacements des personnes aux situations financières les plus modestes en Ile de France.

**ARTICLE 2** : Le renouvellement de cette convention s'inscrit dans le cadre d'une profonde réforme tarifaire des transports publics et de la mise en œuvre d'une tarification unique du Pass Navigo.

**ARTICLE 3** : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention.

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

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

Jean-Paul HUCHON  


---

## **CONVENTION**

**entre**

**LA REGION D'ILE-DE-FRANCE**

**et**

**LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE**

**relative au financement de l'aide aux déplacements des personnes aux situations financières les plus modestes en Ile de France**

***pour les années 2012, 2013, 2014***

- 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°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU la délibération n°7333 du STIF du 7 décembre 2001 relative à la création d'une carte de réduction destinée à la mise en œuvre de l'article 123 de la loi solidarité et renouvellement urbains en Ile-de-France ;
- VU la délibération n°7990 du STIF du 18 juin 2004 relative à l'extension des réductions offertes aux titulaires de la carte solidarité transport ;
- VU Vu la délibération CR n° 66-06 du 30 juin 2006 du Conseil Régional d'Ile-de-France, la délibération n° CP 06-650 du 6 juillet 2006 de la Commission Permanente, la délibération n° CR 43-09 du 6 mai 2009 relatives à l'aide au financement des déplacements des personnes les plus modestes en Ile-de-France ;
- VU la délibération du STIF n°2006/0575 du 5 juillet 2006 relative à la mise en œuvre des mesures de tarification sociale demandées et financées par la Région ;
- VU la délibération du STIF n°2007-0053 du 14 février 2007 relative à la création du titre gratuit relatif à la Carte Solidarité Transport ;
- VU la délibération du STIF n°2008/746 du 2 octobre 2008 relative à la modification de la tarification sociale ;
- VU la délibération du STIF n°2009/400 du 8 avril 2009 relative à la modification des conditions d'octroi du forfait Gratuité Transport pour tenir compte de la loi relative au RSA ;
- VU la délibération du STIF n°2011/622 du 6 juillet 2011 relative à la gratuité des transports accordée aux jeunes, stagiaires de la formation professionnelle continue, engagés dans l'un des dispositifs du Service public régional de formation et d'insertion professionnelle ;

---

VU Vu la délibération CR n°                    du                    du Conseil Régional d'Ile-de-France, relative à l'aide au financement des déplacements des personnes les plus modestes en Ile-de-France ;

## **ENTRE**

- Le Conseil Régional d'Ile-de-France, désigné ci-après « la Région », et représenté par Monsieur Jean-Paul HUCHON, Président,

d'une part,

*ET*

- Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, désigné ci-après « le STIF », et représenté par Madame Sophie MOUGARD, Directrice Générale du STIF, en vertu de la délibération du Conseil du STIF n°... du...,

d'autre part,

## **IL A ETE CONVENU CE QUI SUIV**

### PREAMBULE :

La tarification Solidarité Transport inclut la gratuité Solidarité Transport et la réduction Solidarité Transport.

#### \* Gratuité Solidarité Transport.

La gratuité est ouverte aux allocataires du RSA résidant en Ile-de-France sous conditions de ressources fixées par le STIF ainsi qu'aux membres de leur foyer, aux personnes résidant en Ile-de-France et bénéficiaires à la fois de l'ASS et de la CMU-C et aux jeunes franciliens résidant en Ile-de-France, sortis du système scolaire et sans emploi, stagiaires de la formation professionnelle continue et engagés dans l'un des dispositifs suivants du Service public régional de formation et d'insertion professionnelle : Avenir Jeunes, programme Compétences, Ecole de la Deuxième chance.

Les bénéficiaires de la gratuité peuvent, pendant la période de validité accordée, charger le forfait Gratuité Transport sur un passe Navigo.

Le forfait Gratuité Transport permet de voyager en Ile-de-France sur les mêmes réseaux de transport qu'un forfait Navigo couvrant les zones 1 à 5.

#### \* Réduction Solidarité Transport.

La réduction Solidarité Transport est ouverte aux personnes résidant en Ile-de-France et bénéficiaires de la CMU-C ou de l'AME ainsi qu'aux membres de leur foyer, et aux allocataires de l'ASS non bénéficiaires de la CMU-C.

La réduction Solidarité Transport :

- permet de bénéficier du demi-tarif pour l'achat de tickets t+ extraits d'un carnet et/ou de billets « origine-destination » à l'unité ou en carnet ;
- donne le droit de circuler avec un forfait Solidarité Transport, semaine ou mois, vendu avec 75% de réduction par rapport au forfait Navigo de même zonage et même durée.

Les droits à réduction et les forfaits Solidarité Transport sont délivrés sur passe Navigo.

La contribution financière apportée par la Région vise à couvrir les coûts supplémentaires découlant des mesures du dispositif qui vont au delà des principes définis par la loi SRU du 13/12/2000 (extension du taux de réduction de 50 % à 75 % pour les forfaits Solidarité Transport, gratuité pour certains bénéficiaires) à l'exception de la mesure de gratuité destinée aux jeunes inscrits dans un dispositif d'insertion qui fait l'objet d'un mode de financement spécifique, ainsi qu'une partie des coûts de gestion.

Pour déterminer le poids économique des mesures au financement desquelles la subvention de la Région a vocation à contribuer, il est tenu compte du fait que la mise en place de ces mesures est allée de pair avec la cessation de l'attribution de chèques mobilité aux allocataires de l'ASS et a donc représenté une certaine économie.

#### ARTICLE 1er : OBJET DE LA CONVENTION :

La présente convention fixe les conditions par lesquelles la Région participe au financement de la tarification Solidarité Transport décidée par le STIF.

#### ARTICLE 2 : DATE D'ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE

La présente convention entre en vigueur à compter de la date de sa notification par le dernier signataire avec accusé de réception à l'autre partie. Elle est conclue pour les années 2012, 2013 et 2014.

Elle s'achève le 31/12/2014.

#### ARTICLE 3 : PARTICIPATION FINANCIERE DE LA REGION

La participation de la Région est égale à un forfait de référence actualisé en fonction des hausses tarifaires.

Le forfait de référence est de 79 160 000 € pour une année, aux conditions économiques de janvier 2012.

Pour l'année N, la valeur actualisée de la participation est calculée comme suit, avec arrondi mathématique au millier d'euros :

$$\begin{aligned} & \text{Valeur de la participation pour l'année N} \\ & = \\ & 79\ 160\ 000\ \text{€} \\ & \times \end{aligned}$$

[1+ cumul des taux des hausses tarifaires des forfaits Solidarité Transport advenues entre le 01/01/2012 et le 1<sup>er</sup> janvier de l'année N]



---

#### ARTICLE 4 : MODALITES DE VERSEMENT DE LA PARTICIPATION DE LA REGION :

La Région verse 25 % du montant de la subvention chaque trimestre.

Les titres de recette correspondants aux acomptes sont émis par le STIF au début de chaque trimestre.

Le STIF transmet un bilan complet de la mise en œuvre des mesures sur l'année N avant le 30 avril de l'année N+1 :

- nombre de bénéficiaires de la réduction Solidarité Transport par mois de l'année N et catégorie (CMU-C / ASS / AME) ;
- nombre de bénéficiaires de la gratuité par mois de l'année N et catégorie (RSA / CMU-C + ASS) ;
- nombre de forfaits vendus sur l'année N par couple de zones.

La Région mandate au STIF sa contribution, au plus tard 45 jours après réception du titre de recette.

La contribution régionale sera versée sur le compte établi au nom du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Les coordonnées bancaires du STIF sont les suivantes :

Adresse bancaire : TP PARIS RGF  
Titulaire du compte : Syndicat des transports d'Ile-de-France  
N° de Banque : 10071  
N° de guichet : 75000  
N° de compte : 00001005079 Clé 72

La dépense correspondante sera imputée sur le chapitre 938 « Transports », code fonctionnel 810 « Services communs », programme HP 810-020 (181020) « Actions spécifiques en matière de tarification » du budget du Conseil Régional d'Ile-de-France.

#### ARTICLE 5 : DISPOSITIONS RELATIVES A LA COMMUNICATION :

Le STIF s'engage à valoriser de manière significative le financement par la Région de l'aide aux déplacements des personnes les plus modestes en Ile-de-France.

Cet engagement vaut pour tous les supports ou médias utilisés lors des campagnes de communication (affichage, radio, presse, Internet, tv, autres) quand le STIF est lui-même commanditaire ou s'il s'agit d'un transporteur.

La Région est tenue informée, en amont de leur réalisation, de toutes actions de communication, relations presse, relations publiques engagées sur ce sujet, et doit donner son accord avant le lancement de chacune d'entre elles.

---

**ARTICLE 6 : CONTROLE ET RESTITUTION EVENTUELLE DE L'AIDE REGIONALE :**

Le STIF s'engage à faciliter le contrôle sur pièces et sur place par la Région ou par toute personne habilitée à cet effet de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

En particulier, les documents justifiant de la délivrance des forfaits peuvent, à sa demande, être communiqués à la Région. A cet effet, le STIF tient à sa disposition, pour vérification sur place, les tableaux de vente des forfaits Solidarité Transport communiqués par les entreprises de transport.

Le STIF conserve l'ensemble des pièces justificatives pendant 10 ans.

En cas d'inexécution ou d'utilisation des fonds non conforme à leur objet, les sommes accordées sont restituées.

Une évaluation de la mesure depuis le début de la mise en œuvre de la convention sera réalisée avant le 1<sup>er</sup> juillet 2014.

**ARTICLE 7 : CONTENTIEUX :**

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

Fait à PARIS,  
en deux exemplaires originaux dont un sera remis à chaque signataire.

Le...

Pour le Syndicat des Transports  
d'Ile-de-France,  
la Directrice Générale

Sophie MOUGARD

Le...

Le Président du Conseil  
Régional  
d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON



**Délibération n°2012/0012**

**Séance du 8 février 2012**



**Avenant n°8 au contrat de type 1  
conclu entre le STIF et les entreprises privées  
de transport régulier de voyageurs en Île-de-France**

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France, modifiée par la loi n°2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération du conseil n° 2010/0026 du 9 février 2011,
- VU** la délibération du conseil n° 2010/0466 du 1<sup>er</sup> juin 2011,
- VU** la délibération du conseil n° 2011/0890 du 7 décembre 2011,
- VU** le rapport n° 2012/0012;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 2 février 2012 et de la Commission économique et tarifaire du 3 février 2012 ;

**CONSIDERANT** la nécessité d'assurer la continuité du service public de transport collectif régulier de voyageurs en Ile-de-France jusqu'à ce que les négociations des contrats d'exploitation de type 2 ou jusqu'à ce que les démarches visant à passer certaines lignes en Service Régulier Local aboutissent ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE :**

**ARTICLE 1 :** le principe d'une prolongation jusqu'au 31 décembre 2012 de contrat d'exploitation de type 1, de la ligne 045-145-026 (Villecresnes), est approuvé.

**ARTICLE 2 :** la directrice générale est autorisée à signer l'avenant n°8 de prorogation du contrat de type 1 entre le STIF et l'entreprise STRAV pour l'exploitation de la ligne 045-145-026 (Villecresnes).

**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

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

## **AVENANT N° 8**

### **AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ILE-DE-FRANCE**

#### **CONTRAT DE TYPE 1**

ENTRE

**Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF)**, établissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Madame Sophie MOUGARD en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération n°2012/0012 du Conseil en date du 8 février 2012,

ci-après dénommé le « STIF »,  
d'une part,

ET

#### **L'Entreprise : STRAV**

Adresse : 19 Route Nationale 91801 BRUNOY

Code STIF : 045

N° RCS : 956 200 323 Evry

Représentée par : Monsieur Romain BETEILLE

ci-après dénommée « l'Entreprise »,  
d'autre part,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

### **Article 1<sup>er</sup>**

Pour les services de transports exploités dans le cadre du contrat d'exploitation de type 1 conclu entre le STIF et l'Entreprise :

- La durée du contrat d'exploitation est prolongée jusqu'au 31 décembre 2012,
- Les contrats d'achat d'offre conclus pour ces lignes sont prolongés pour la même durée.
- Les articles relatifs aux comptages ne sont plus opérants à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2012, la rémunération de l'entreprise sera, jusqu'à la fin du contrat de type 1, fonction des données d'usage connues au 31 décembre 2011.

### **Article 2**

Le présent avenant entre en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> avril 2012.

### **Article 3**

Toutes les autres clauses du contrat d'exploitation de type 1 susvisé, ainsi que de ses annexes et de ses avenants, non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en deux exemplaires originaux, le

Pour le STIF

Pour l'Entreprise

**Madame Sophie MOUGARD**  
**Directrice générale**



**SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE**

**AVENANT N°1 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2**

**ET**

**AVENANT N°1 A LA CONVENTION PARTENARIALE**

**RESEAU ETAMPOIS**

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

- Vu** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Île-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° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2011/0091 du 09/02/2011 approuvant le contrat de type 2 entre le STIF et les sociétés Ormont Transport, CEAT et Cars Dunois et la convention partenariale entre le STIF, les communes de Morigny-Champigny, de Brières-les-Scellés, d'Etampes et la société Ormont Transport ;
- VU** la délibération n°2011/0620 du 06/07/2011 adoptant l'avenant générique aux contrats d'exploitation de type 2,
- VU** le rapport n°2012/0034 à 2012/0039 et 2012/0041 à 2012/0044 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 2 février 2012 et de la Commission économique et tarifaire du 3 février 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver l'avenant n° 1 au contrat d'exploitation de type 2 et l'avenant n°1 à la convention partenariale du réseau Etampois joints à la présente délibération ainsi que l'ensemble des annexes.

**ARTICLE 2 :** d'autoriser la directrice générale à signer lesdits avenants et leurs annexes avec les communes de Morigny-Champigny, de Brières-les-Scellés, d'Etampes et les sociétés Ormont Transport, CEAT, Cars Dunois.

**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 et notamment de la mise en jour du plan régional de transport.

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

Jean-Paul HUCHON

**AVENANT N°1  
au  
CONTRAT DE TYPE II  
Etampois – [002/080]**

Le présent avenant est établi entre :

**Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF)**, Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Madame Sophie MOUGARD en sa qualité de Directrice Générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 8 février 2012.

d'une première part,

Ci-après dénommé le « STIF »,

ET

**La Société ORMONT TRANSPORT**, société par actions simplifiée au capital de 380 000 Euros, inscrit au RCS d'EVRY sous le numéro 305 731 523 dont le siège social est situé au 12 /14 rue des Epinants ZAC du Bois Bourdon 91150 ETAMPES, représentée par Madame Michèle MEYER, Présidente, dûment habilitée à cet effet.

d'une deuxième part,

ET

**La Société CEA TRANSPORT**, SAS au capital de 762 250 Euros ayant son siège social 1, avenue de la Résistante – ZI Croix Blanche à Sainte Geneviève des Bois (91700) immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés d'EVRY, sous le numéro RCS 335 041 745, représentée par Monsieur Pierre LETELLIER, Directeur, dûment habilité à cet effet.

d'une troisième part,

ET

**La SOCIETE CARS DUNOIS**, société anonyme au capital de 480 000 € inscrite au RCS de ORLEANS sous le numéro 777 338 070, dont le siège est situé 14, Rue Charles Sanglier à Orléans, représentée par M. Laurent LHOMME, Directeur Général, dûment habilité à cet effet.

d'une quatrième part,

Ci-après dénommées « l'Entreprise »,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

## **Préambule**

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Etampois le 09/02/2011

Le Conseil a ensuite approuvé les avenants suivants au contrat type 2 :

- avenant G1 voté le 06/07/2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance

Lors des négociations de la convention partenariale, il est apparu que des titres locaux étaient distribués sur le réseau par la commune d'Etampes. Celle-ci souhaite les remplacer par le dispositif Pass'Local. La création d'un tel dispositif nécessite de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé et de modifier certaines annexes circonstanciées

## **EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :**

### **Article 1**

#### **Article 1.1 Pièces contractuelles modifiées**

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant. Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau

#### **Article 1.2. Pass'Local**

Un **article 23-7** est ajouté au contrat comme suit :

##### **Article 23-7 – Pass'Local**

Le Pass'Local associé au réseau objet du présent contrat est un titre de transport nominatif valable un an calendaire sur le périmètre des lignes du réseau (lignes à tarification spéciale exclues) exploitées par le(s) transporteur(s) lié(s) par une convention partenariale à la/les collectivité(s) qui le délivre.

Le Pass'Local est fondé sur le ticket t+ en carnet plein-tarif, il représente une réserve illimitée de tickets utilisable uniquement par son titulaire dans les conditions fixées au paragraphe précédent.

L'usage du Pass'Local est limitée à la durée du présent contrat.

Le Pass'Local permet notamment aux collectivités de proposer à certaines catégories de voyageurs qu'elles auront préalablement définies, avec ou sans participation financière du bénéficiaire, un titre de transport utilisable localement.

Le Pass'Local est constitué d'une carte personnalisée accompagnée d'un coupon de circulation local permettant de valider le titre au début de chaque trajet tel que décrit à l'article 21-3.

Lors de la détermination des recettes de trafic (Article 50.1 - Modalités de détermination des recettes de trafic), les validations de coupon de circulation local sont assimilées à des premières validations de ticket t+ carnet plein tarif (la facturation fera apparaître le détail des validations : ticket t+ carnet plein tarif, coupon de circulation local...).

Les modalités relatives à la gestion et au financement du Pass'Local sont détaillées dans la convention partenariale liant le STIF, l'Entreprise et la Collectivité et annexée au présent contrat.

**L'article 56** du contrat relatif « aux recettes directes au titre du ticket T+ » est modifié comme suit :

#### **Article 56 - Recettes directes au titre du ticket t+**

L'Entreprise peut vendre des tickets t+. Le produit de la vente par l'Entreprise à travers son réseau de vente défini à l'Article 23-1 - du présent contrat constitue ses recettes de vente ticket t+.

En particulier, les recettes de vente du Pass'Local, défini à l'Article 23-7, sont déterminées sur la base du prix du ticket t+ en carnet plein-tarif et des validations déclarées par l'Entreprise. Ces recettes sont prises en compte dans le calcul de l'intéressement à la vente décrit à l'article 58.

Les recettes obtenues par l'Entreprise après répartition entre entreprises de transport des recettes des ventes de ticket t+ en carnet (plein tarif et demi-tarif) constituent ses recettes directes.

Les recettes directes de l'Entreprise sont calculées à partir du nombre de validations divisé par 0,98 pour tenir compte du stock mort sur le ticket t+.

#### **Article 2. Entrée en vigueur et notification**

L'avenant n°1 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1<sup>er</sup> janvier 2012 et le 31 décembre 2016.

#### **Article 3.**

Toutes les clauses du contrat susvisé, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées



Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

---

Le Syndicat des Transports  
d'Ile-de-France

---

La Société Ormont Transport

La Société CEA Transport

La Société Cars Dunois

**AVENANT N°1  
à la  
Convention Partenariale du Réseau  
Etampois – [002/080]**

Le présent avenant est établi entre :

**Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF)**, Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Madame Sophie MOUGARD en sa qualité de Directrice Générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 8 février 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

**La commune de Morigny-Champigny**, 5 rue de la Mairie, 91150 MORIGNY CHAMPIGNY, représentée par Madame Catherine CARRERE, Maire, autorisée à signer la présente par délibération en date du

d'une deuxième part,

**La commune de Brières-les-Scellés**, place de la Mairie, 91150 Brières-les-Scellés, représentée par Monsieur Hubert FRANCOIS, Maire, autorisé à signer la présente par délibération en date du

d'une troisième part,

**La commune d'Etampes**, place de l'hôtel de Ville et des droits de l'homme, 91 150 ETAMPES, représentée par Monsieur Franck MARLIN, Député-Maire, autorisé à signer la présente par délibération en date du 13 décembre 2011.

d'une quatrième part,

ci-après dénommées « Les Collectivités »

ET

**La SOCIETE ORMONT TRANSPORT**, société par actions simplifiées au capital de 380 000 € inscrite au RCS d'Evry sous le numéro 305 731 523, dont le siège social est situé au 12/14 rue des Epinants ZAC du Bois Bourdon 91 150 ETAMPES, représentée par sa présidente Madame Michèle MEYER, dûment habilitée à cet effet.

d'une cinquième part

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

Le STIF, Les Collectivités et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

## **Préambule**

Le conseil du STIF a approuvé la convention partenariale du réseau « Etampois » le 9 février 2011 et le contrat d'exploitation de type 2.

Lors des négociations de la convention partenariale précitée, il est apparu que des titres locaux étaient distribués sur le réseau par la commune d'Etampes. Celle-ci souhaite les remplacer par le dispositif Pass'Local. La création d'un tel dispositif nécessite de passer des avenants afin de modifier la convention partenariale, le contrat de type 2 et certaines annexes circonstanciées.

**EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :**

### **Article 1.**

#### **Article 1.1**

L'article 9.2 de la convention, relatif au « Recours à la procédure d'avenants - Cas Particuliers », est modifié comme suit :

##### ***Article 9-2 - Cas particuliers***

Les Annexes susceptibles d'être modifiées par simple accord entre les parties, sans qu'il soit nécessaire de passer un avenant à la présente convention sont :

- Annexe A.1 : synthèse des modifications
- Annexe B.2 : Service de référence. Cette annexe sera modifiée par simple courrier uniquement dans le cas où la participation financière de la Collectivité n'a pas subi d'évolution.
- Annexe B.4 : SDA
- Annexe B.6 : liste des biens mis à disposition par la Collectivité

Ces modifications sont notifiées par courrier simple aux Parties.

#### **Article 1.2**

L'article 10 3 de la convention, relatif à l'engagement financier des collectivités, est modifié comme suit :

##### ***Article 10-3 : Engagements financiers des Collectivités***

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10-1, les Collectivités verseront à l'Entreprise une participation financière forfaitaire annuelle actualisable dont les montants sont définis ci-dessous :

- Commune de Morigny-Champigny : 52 979 € H.T.\*
- Commune de Brières-les-Scellés : 36 396 € H.T.\*
- Commune d'Etampes : 402 534,20 € H.T.\*

\* (TVA en sus au taux en vigueur au moment du fait générateur)

Le montant de la participation de la commune d'Etampes indiqué a été modifié par le présent avenant pour tenir compte de la mise en place du Pass'Local en respectant un Iso-budget selon les modalités décrites dans **l'article 10-5**.

En année pleine, cette participation est payable par avance chaque trimestre (la date d'exigibilité de la facture étant le 1er jour du premier mois du trimestre). Elle sera indexée chaque année selon la formule prévue à **l'Annexe B.5** modifiée par le présent avenant.

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant. Elles annulent et remplacent les annexes adoptées lors de l'approbation initiale de la convention partenariale susvisée.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe B 5

### **Article 1.3**

L'article 10 de la convention, est modifié comme suit

#### ***Article 10-4 - La distribution de titres locaux***

Par dérogation, l'acceptation de l'usage des titres locaux ne faisant pas partie de la gamme tarifaire francilienne, distribués pour faciliter l'accès aux transports collectifs locaux à certains publics, a été prolongée jusqu'au 31/01/2012. Après cette échéance ils ne seront plus valides.

A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2012, les Collectivités souhaitant apporter une aide au transport à certains de leurs administrés pourront, soit délivrer ou faire délivrer des titres de transport choisis dans la gamme tarifaire francilienne, soit distribuer des aides financières pour l'achat de titres de transport. En outre, il leur est recommandé d'orienter vers les titres régionaux à caractère social (notamment la carte Rubis ou le forfait Gratuité Transport) les personnes satisfaisant aux conditions d'accès appropriées et de les assister pour obtenir ces titres.

En particulier, la commune d'Etampes a choisi, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2012, de substituer aux titres locaux antérieurs la délivrance du Pass'Local tel qu'il est défini dans le contrat d'exploitation (article 23-7), sous réserve du respect par les bénéficiaires des éventuelles conditions du droit d'usage, cette possibilité n'impliquant pas de participation financière du STIF.»

### **Article 1.4**

L'article 10.5 est ajouté à la convention partenariale :

#### ***Article 10-5 - Gestion et financement du Pass'Local***

La commune d'Etampes définit ses propres critères caractérisant les personnes pouvant obtenir un Pass'Local.

La commune d'Etampes instruit les demandes et fournit aux bénéficiaires le Pass'Local et le coupon de circulation local.

Le coupon précise l'année calendaire de validité du titre.

La commune d'Etampes s'engage à distribuer au moins 3 500 Pass'Local par an. La mobilité prévisionnelle moyenne a été évaluée à 38 tickets t+ par an.

Compte tenu de la distribution du Pass'Local par la commune d'Etampes, l'objectif de recettes de trafic du transporteur, défini à l'article 50-3 du contrat d'exploitation, doit prendre en compte un montant égal au :

Nombre de Pass'Local x mobilité prévisionnelle x prix unitaire t+ carnet au 1er juillet 2008 € H.T.

Soit  $3\,500 \times 38 \times 1,0806 \text{ € H.T.} = 143\,719.80 \text{ € H.T. 2008}$

Le coût de fabrication de la carte personnalisée et du coupon de circulation locale est à la charge de la commune d'Etampes.

L'Entreprise établit au nom de la collectivité les factures mensuelles du Pass'Local. Les validations de coupons de circulation locaux sont retenues et facturées au prix du ticket t+ en carnet plein-tarif.

L'Entreprise présente la facture à la Collectivité au plus tard 45 jours après la fin de chaque mois. Cette facture fait apparaître par ligne de bus les éléments tarifaires nécessaires au calcul de la recette Pass'Local.

Le Pass'Local ayant une mise en place progressive, les mois de janvier 2012, février 2012 et mars 2012 seront facturés forfaitairement à la collectivité au  $1/12^{\text{ème}}$  du coût annuel et seront régularisées en fin d'année sur la base des validations réelles enregistrées au cours du  $4^{\text{ème}}$  trimestre.

L'Entreprise déclare au STIF, conformément à l'article 53 du contrat d'exploitation, les montants trimestriels de recettes directes ticket t+ perçues de la Collectivité au titre du Pass'Local. »

## **Article 2. Entrée en vigueur et notification**

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1<sup>er</sup> janvier 2012 et le 31 décembre 2016.

## **Article 3.**

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 5 exemplaires, le

Pour le Syndicat des transports  
d'Ile-de-France,  
La Directrice générale

Pour l'Entreprise  
Le Directeur

Sophie MOUGARD

Pour la Commune d'Etampes  
Le Député-Maire

Pour la Commune de Brières-les-Scellés  
Le Maire

Pour la Commune de Morigny-Champigny  
Le Maire

**Délibération n° 2012/0035**  
**Séance du 8 février 2012**



**SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE**

**AVENANT N°4 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2**  
**AVENANT N° 2 A LA CONVENTION PARTENARIALE**

**RESEAU GOËLYS**

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

- Vu** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2009/1056 du 09/12/2009 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société CIF et la Convention Partenariale entre le STIF, le Syndicat Mixte de la Goële, le Conseil général de Seine et Marne et la société CIF ;
- VU** les délibérations n°2010/0775 du 08/12/2010 et n°2011/0073 du 09/02/2011 approuvant les avenants n°1 et n°2 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société CIF ;
- VU** la délibération n°2011/0609 du 06/07/2011 approuvant l'avenant n°3 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société CIF et l'avenant n° 1 à la Convention Partenariale entre le STIF, le Syndicat Mixte de la Goële, le Conseil général de Seine et Marne et la société CIF ;
- VU** la délibération n°2011/0620 du 06/07/2011 approuvant l'avenant générique G1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société CIF ;
- VU** le rapport n° n°2012/0034 à 2012/0039 et 2012/0041 à 2012/0044 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 2 février 2012 et de la Commission économique et tarifaire du 3 février 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver l'avenant n°4 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Goëlys joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

**ARTICLE 2 :** d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société CIF.

**ARTICLE 3 :** d'approuver l'avenant n°2 à la convention partenariale pour le réseau Goëlys joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

**ARTICLE 4 :** d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant à la convention partenariale et ses annexes avec le Syndicat Mixte de la Goële, le Conseil général de Seine et Marne et la société CIF ;



**ARTICLE 5 :** la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notamment de la mise en jour du plan régional de transport.

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

Jean-Paul HUCHON



**AVENANT N°4  
au  
CONTRAT DE TYPE II  
GOELYS – 002 006**

Le présent avenant est établi entre :

**Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF)**, Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 8 février 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

**Les Courriers de l'Ile de France (CIF) – Groupe Keolis**, dont le siège social est situé 34 rue de Guivry 77990 Le Mesnil Amelot, Société par Actions Simplifiées au capital de 343 696 €, inscrite au Registre du Commerce et des Sociétés de Meaux sous le numéro B 562 091 132, représentée par son Directeur, Monsieur Jean-Olivier Ehkirch.

**Ci-après dénommée « l'Entreprise »**,

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

## **Préambule**

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 et la convention partenariale du réseau Goèlys le 09/12/2009.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- l'avenant n° 1 voté le 08/12/2010, ayant pour objet les subventions véhicules, la modification du périmètre, ainsi que de l'offre complémentaire.
- l'avenant n° 2 voté le 09/02/2011, ayant pour objet la modification de l'annexe B9 et de l'annexe F4 du contrat concernant la prévention Politique de la Ville.
- l'avenant n° 3 voté le 06/07/2011, ayant pour objet la régularisation des courses scolaires suite à la rentrée 2010-2011, et la restructuration des lignes 703, 707, 704, 709, 710.
- l'avenant Générique G1 voté le 06/07/2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance.

Afin de prendre en compte plusieurs évolutions dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent :

### **Les lignes régulières :**

Les lignes 701 et 702 sont restructurées pour répondre aux besoins des usagers et notamment pour permettre un meilleur respect des temps de parcours et donc des horaires.

La ligne 702 dessert désormais directement le RER D à Louvres, et les nouveaux horaires sont adaptés aux trains de Roissy-pôle RER B et de Louvres RER D. De plus, l'itinéraire est simplifié au Mesnil Amelot. La ligne 701 assure de nouvelles correspondances avec la ligne 702 à Moussy le Neuf et Villeneuve-sous-Dammartin. Les horaires sont également plus adaptés le Week-end.

### **Les lignes régulières à vocation scolaire :**

Cet avenant permet également de pérenniser les adaptations scolaires engendrées par les modifications d'effectifs depuis la rentrée scolaire 2011-2012 sur les lignes 704, 711, 714.

Leur date de mise en service est le : 01/01/2012.

## **EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIVIT :**

### **Article 1. Pièces contractuelles modifiées**

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D2 Plan d'Investissement

- Annexe E1 Compte d'exploitation prévisionnel
- Annexe D5 Etat du parc
- Annexe E3 Prévisions de recettes
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Tableau F4 bis subvention CT2 PPI

## **Article 2. Entrée en vigueur et notification**

L'avenant N° 4 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

---

Le Syndicat des Transports  
d'Ile-de-France

---

L'Entreprise



**AVENANT N°2  
à la  
Convention Partenariale du Réseau  
GOELYS – 002 006**

Le présent avenant est établi entre :

**Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF)**, Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 8 février 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

**Le Syndicat Mixte de la Goële** – Etablissement public de coopération intercommunale – dont le siège est situé 7 rue Georges Pompidou – ZA des vingt Arpents, 77 990 Le Mesnil-Amelot, représentée par **Daniel HAQUIN**, Président, autorisé à signer la présente par délibération en date du .....

Ci après dénommé « le Syndicat »

ET

**Le département de Seine et Marne**, dont le siège est situé à l'Hôtel du Département, 77010 Melun Cedex, représentée par son Président **Vincent EBLE**, autorisé à signer la présente par délibération en date du .....

*Ci après dénommé « le Département »*

*Ensemble ci-après dénommées « les Collectivités »,*

d'une seconde part,

**Les Courriers de l'Ile de France (CIF) – Groupe Keolis**, dont le siège social est situé 34 rue de Guivry 77990 Le Mesnil Amelot, Société par Actions Simplifiées au capital de 343 696 €, inscrite au Registre du Commerce et des Sociétés de Meaux sous le numéro B 562 091 132, représentée par son Directeur, Monsieur Jean-Olivier Ehkirch.

**Ci-après dénommée « l'Entreprise »,**

d'une troisième part,

Le STIF, les Collectivités et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

## **Préambule**

Le conseil du STIF a approuvé la convention partenariale du réseau Goëlys le 09/12/2009 et le contrat d'exploitation de type 2.

Le Conseil a ensuite validé l'avenant suivant à la Convention partenariale :

- l'avenant n° 1 voté le 06/07/2011, ayant pour objet la régularisation des courses scolaires suite à la rentrée 2010-2011, et la restructuration des lignes 703, 707, 704, 709, 710.

Afin de prendre en compte plusieurs évolutions dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant à la Convention Partenariale susvisée.

Ces modifications concernent :

### **Les lignes régulières :**

Les lignes 701 et 702 sont restructurées pour répondre aux besoins des usagers et notamment pour permettre un meilleur respect des temps de parcours et donc des horaires.

La ligne 702 dessert désormais directement le RER D à Louvres, et les nouveaux horaires sont adaptés aux trains de Roissy-pôle RER B et de Louvres RER D. De plus, l'itinéraire est simplifié au Mesnil Amelot. La ligne 701 assure de nouvelles correspondances avec la ligne 702 à Moussy le Neuf et Villeneuve-sous-Dammartin. Les horaires sont également plus adaptés le Week-end.

### **Les lignes régulières à vocation scolaire :**

Cet avenant permet également de pérenniser les adaptations scolaires engendrées par les modifications d'effectifs depuis la rentrée scolaire 2011-2012 sur les lignes 704, 711, 714.

La date de mise en place de l'avenant est le : 01/01/2012.

## **EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :**

### **Article 1.**

L'article 9.2 de la convention, relatif au « Recours à la procédure d'avenants - Cas Particuliers », est modifié comme suit :

#### **« Article 9-2 - Cas particuliers**

Les Annexes susceptibles d'être modifiées par simple accord entre les parties, sans qu'il soit nécessaire de passer un avenant à la présente convention sont :

- Annexe A.1 : synthèse des modifications
- Annexe B.2 : Service de référence, uniquement dans le cas où la participation financière des Collectivités n'a pas subi d'évolution
- Annexe B.4 : SDA
- Annexe B.6 : liste des biens mis à disposition par les Collectivités

Pour les annexes A1, B4 et B6, les modifications sont notifiées par courrier simple aux Parties. Pour l'annexe B2, les modifications sont notifiées par courrier recommandé avec accusé de réception aux Parties.



## Article 2.

- L'article 10.1 de la convention, relatif aux « principes généraux » de « l'engagement financier des parties » est modifié comme suit :

Le Contrat d'exploitation de Type 2 est constitué d'un service de référence arrêté entre le STIF et l'Entreprise qui est décrit en Annexe A 3 à la présente convention.

Les principes de la rémunération de ce service de référence sont destinés à :

- Couvrir l'ensemble des charges de service public imposées par le STIF ;
- Couvrir l'ensemble des compléments de service financés par la Collectivité conformément à l'article 9 du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, modifié par l'article 22-I du décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France;
- Prévoir, conformément aux dispositions du Règlement européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par Route, un bénéfice raisonnable pour l'Entreprise.

Le coût total HT du service de référence est fixé annuellement à :

(k€ constants 2008)	2012	2013	2014	2015	2016
Charges d'exploitation	10 260	10 253	10 236	10 311	10 401

- L'article 10.2 de la convention relatif aux « Engagements financiers du STIF est modifié comme suit :

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, le STIF versera à l'Entreprise, hors recettes annexes directement perçues par l'entreprise, une contribution financière annuelle HT fixée à :

(k€ constants 2008)	2012	2013	2014	2015	2016
Total contribution STIF	<b>8 073</b>	<b>8 065</b>	<b>8 034</b>	<b>8 101</b>	<b>8 188</b>

- L'article 10.3 de la convention relatif à l'engagement financier HT des collectivités est modifié comme suit :

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, les Collectivités verseront à l'Entreprise une participation financière forfaitaire annuelle HT actualisable d'un montant de (TVA en sus au taux en vigueur au moment du fait générateur):

(k€ constants 2009)	2012	2013	2014	2015	2016
Contributions du Syndicat Mixte de la Goële	636	636	636	636	636
Contribution du Conseil général de Seine-et-Marne	305	305	305	305	305

En année pleine, ces participations sont payables chaque trimestre sous forme d'acompte (la date d'exigibilité de l'acompte étant le 1er jour du premier mois du trimestre). Elles seront indexées chaque année selon la formule prévue à l'Annexe 7 de la présente convention. Une facture de régularisation annuelle sera émise avant le 31 décembre de chaque année sous réserve de la parution des indices.

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Les annexes A1 et A3 remplacent à compter de septembre les annexes A1 et A3 adoptées lors de l'approbation initiale de la convention partenariale susvisée et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- A1 Liste des lignes
- A3 Service de référence

### **Article 3. Entrée en vigueur et notification**

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1<sup>er</sup> janvier 2012 et le 31 décembre 2016.

### **Article 4.**

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 4 exemplaires, le

Pour le Syndicat des transports  
d'Ile-de-France,  
La Directrice générale

**Madame Sophie MOUGARD**

---

***Pour le Syndicat,  
Le Président***

***Pour l'Entreprise  
Le Directeur***

---

***Pour le Département,  
Le président du Conseil général***



Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n° 2012/0036**

**Séance du 8 février 2012**



**SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE**

**AVENANT N°2 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2  
AVENANT N°1 A LA CONVENTION PARTENARIALE**

**RESEAU HAUT VAL D'OISE**

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

- Vu** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0736 du 08/12/2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés CIF, Kéolis Val d'Oise et les Cars Lacroix ;
- VU** la délibération n°2011/0073 du 09/02/2011 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés CIF, Kéolis Val d'Oise et les Cars Lacroix ;
- VU** la délibération n°2011/0620 du 06/07/2011 approuvant l'avenant générique G1 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés CIF, Kéolis Val d'Oise et les Cars Lacroix ;
- VU** le rapport n°2012/0034 à 2012/0039 et 2012/0041 à 2012/0044 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 2 février 2012 et de la Commission économique et tarifaire du 3 février 2012;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver l'avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Haut Val d'Oise joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

**ARTICLE 2 :** d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec les sociétés CIF, Kéolis Val d'Oise et les Cars Lacroix ;

**ARTICLE 3 :** d'approuver l'avenant n° 1 à la convention partenariale pour le réseau Haut Val d'Oise joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

**ARTICLE 4 :** d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant à la convention partenariale et ses annexes avec la Communauté de communes Haut Val d'Oise, la commune de Champagne-sur-Oise, le Conseil général du val d'Oise et les sociétés CIF, Kéolis Val d'Oise et les Cars Lacroix.

**ARTICLE 5 :** la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notamment de la mise en jour du plan régional de transport.

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

Jean-Paul HUCHON

**AVENANT N°2**  
**au**  
**Contrat de type 2**  
**Haut Val d'Oise – 002 016**

Le présent avenant est établi entre :

**Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF)**, Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 8 février 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

**La SOCIETE Les Courriers d'Ile de France**, société par actions simplifiée au capital de 343 696 € inscrite au RCS de Meaux sous le numéro 562 091 132, dont le siège est situé 34 rue de Guivry au Mesnil Amelot (77990), représentée par Jean-Olivier Ehkirch, Directeur, dûment habilité à cet effet.

ET

**La SOCIETE Keolis Val d'Oise**, société en nom collectif au capital de 127.500 € inscrite au RCS de Pontoise sous le numéro 339 654 147, dont le siège est situé 1 chemin pavé à Bernes sur Oise (95340), représentée par Michel Rouvière, Directeur, dûment habilité à cet effet.

ET

**La Société CARS LACROIX**, SAS au capital de 558600 €, inscrite au RCS de Pontoise sous le n° SIREN 780 053 898 et n° SIRET 780053 898 000 42, dont le siège social est situé 53-55 Chaussée Jules César 95 250 BEAUCHAMP, représentée par son Président, Monsieur BARRAULT Jean-Sébastien, dûment habilité à cet effet.

Ci-après dénommées « l'Entreprise »,

d'autre part,

Le STIF, et les Entreprises étant ci-après désignés conjointement par « les Parties ».

## **Préambule**

Le conseil du STIF a approuvé le contrat de type 2 du réseau Haut Val d'Oise le 08/12/2010 et la convention partenariale.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- l'avenant n°1 voté le 09/02/2011, ayant pour objet la modification de l'annexe B9 et de l'annexe F4 du contrat concernant la prévention Politique de la Ville.
- l'avenant Générique G1 voté le 06/07/2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance.

Afin de prendre en compte plusieurs évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat susvisé.

Ces modifications concernent :

Le réseau Bus Haut Val d'Oise fait parti du bassin de transport CT2 Haut Val d'Oise. Ce réseau composé de 9 lignes urbaines ayant pour vocation principale le rabattement sur les gares du territoire représente 50% de la fréquentation du bassin de transport. Le réseau actuel a une ancienneté de 5 ans, or le territoire s'est développé et il est nécessaire de l'adapter. Cette restructuration se fait à offre et à moyens constants, et permet une amélioration de la lisibilité de l'offre, un meilleur maillage du territoire, et une meilleure accessibilité des équipements, tout en maintenant la vocation actuelle des lignes.

Cette restructuration du réseau Bus Haut Val d'Oise se fait à coûts constants.

Leur date de mise en service est le : 10/04/2012

**EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :**

### **Article 1. Pièces contractuelles modifiées**

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant. Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe E1 Compte d'exploitation prévisionnel
- Annexe E3 prévision de recettes
- Annexe F4 Spécificités du réseau

### **Article 2. Entrée en vigueur et notification**

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 10 avril 2012 et le 31 décembre 2016.

**Article 3.**

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 4 exemplaires, le

Pour le Syndicat des transports d'Ile-de-France,  
La Directrice générale

**Sophie MOUGARD**

Pour l'Entreprise CIF,  
Le Directeur

Pour l'Entreprise Keolis Val d'Oise,  
Le Directeur

---

Pour l'Entreprise LACROIX,  
Le Président



---



**AVENANT N°1  
à la  
Convention Partenariale du Réseau  
Haut Val d'Oise – 002 016**

Le présent avenant est établi entre :

**Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF)**, Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 8 février 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

**Le Conseil Général du Val d'Oise**, Hôtel du Département 2 avenue du parc 95032 Cergy Pontoise cedex, représentée par son Président, Monsieur Arnaud Bazin, autorisé à signer la présente par délibération en date du [...]

d'une deuxième part,

ET

**La communauté de communes du Haut Val d'Oise**, établissement public de coopération intercommunale, 16 rue Nationale 95260 Beaumont-sur-Oise, représentée par son Président Monsieur René Barbier, autorisé à signer la présente par délibération en date du [...]

d'une troisième part,

ET

**La commune de Champagne-sur-Oise**, Hôtel de Ville 10 place du Général de Gaulle 95660 CHAMPAGNE-SUR-OISE, représentée par le maire Monsieur Joël BERNIOT, autorisé à signer la présente par délibération en date du [...]

d'une quatrième part,

Ci-après dénommées « les Collectivités »,

ET

**La SOCIETE Les Courriers d'Ile de France**, société par actions simplifiée au capital de 343 696 € inscrite au RCS de Meaux sous le numéro 562 091 132, dont le siège est situé 34 rue de Guivry au Mesnil Amelot (77990), représentée par Jean-Olivier Ehkirch, Directeur, dûment habilité à cet effet.

ET

**La SOCIETE Keolis Val d'Oise**, société en nom collectif au capital de 127.500 € inscrite au RCS de Pontoise sous le numéro 339 654 147, dont le siège est situé 1 chemin pavé à Bernes sur Oise (95340), représentée par Michel Rouvière, Directeur, dûment habilité à cet effet.

Ci-après dénommées « l'Entreprise »,

d'une cinquième part,

Le STIF, les Collectivités et les Entreprises étant ci-après désignés conjointement par « les Parties ».

## **Préambule**

Le conseil du STIF a approuvé la convention partenariale du réseau Haut Val d'Oise le 08/12/2010 et le contrat d'exploitation de type 2.

Afin de prendre en compte plusieurs évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisée.

Ces modifications concernent :

Le réseau Bus Haut Val d'Oise fait parti du bassin de transport CT2 Haut Val d'Oise. Ce réseau composé de 9 lignes urbaines ayant pour vocation principale le rabattement sur les gares du territoire représente 50% de la fréquentation du bassin de transport. Le réseau actuel a une ancienneté de 5 ans, or le territoire s'est développé et il est nécessaire de l'adapter. Cette restructuration se fait à offre et à moyens constants, et permet une amélioration de la lisibilité de l'offre, un meilleur maillage du territoire, et une meilleure accessibilité des équipements, tout en maintenant la vocation actuelle des lignes.

Cette restructuration du réseau Bus Haut Val d'Oise se fait à coûts constants.

Leur date de mise en service est le : 10/04/2012.

**EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :**

### **Article 1.**

#### **Article 1.1**

L'article 9.2 de la convention, relatif au « Recours à la procédure d'avenants - Cas Particuliers », est modifié comme suit :

#### **« Article 9-2 - Cas particuliers**

Les Annexes susceptibles d'être modifiées par simple accord entre les parties, sans qu'il soit nécessaire de passer un avenant à la présente convention sont :

- Annexe A.1 : synthèse des modifications
- Annexe B.2 : Service de référence. Cette annexe sera modifiée par simple courrier uniquement dans le cas où la participation financière de la Collectivité n'a pas subi d'évolution.
- Annexe B.4 : SDA
- Annexe B.6 : liste des biens mis à disposition par la Collectivité

Ces modifications sont notifiées par courrier simple aux Parties. »

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant. Elles annulent et remplacent les annexes adoptées lors de l'approbation initiale de la convention partenariale susvisée et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe B2 Service de référence

## **Article 2. Entrée en vigueur et notification**

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 10 avril 2012 et le 31 décembre 2016.

## **Article 3.**

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 5 exemplaires, le

Pour le Syndicat des transports d'Ile-de-France,  
La Directrice générale

**Sophie MOUGARD**

Pour l'Entreprise CIF,  
Le Directeur

Pour l'Entreprise Keolis Val d'Oise,  
Le Directeur

Pour la commune de Champagne  
Le Maire,

Pour la Communauté de communes  
du Haut Val d'Oise  
Le Président,

Pour le Conseil Général du Val d'Oise  
Le Président,



**SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE**

**AVENANT N°2 A LA CONVENTION PARTENARIALE**

**RESEAU DES MUREAUX**

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0375 du 07/07/2010 approuvant la convention partenariale entre le STIF, la commune des Mureaux et la société Veolia Transport Ecquevilly ;
- VU** la délibération n°2011/0468 du 01/06/2011 approuvant l'avenant n°1 la convention partenariale entre le STIF, la commune des Mureaux et la société Veolia Transport Ecquevilly ;
- VU** le rapport n°2012/0034 à 2012/0039 et 2012/0041 à 2012/0044 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 2 février 2012 et de la Commission économique et tarifaire du 3 février 2012 ;

Après en avoir délibéré,


**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver l'avenant n°2 à la convention partenariale pour le réseau des Mureaux joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

**ARTICLE 2 :** d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant à la convention partenariale et ses annexes avec la commune des Mureaux et la société Veolia Transport Ecquevilly ;

**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  


**AVENANT N°2  
à la  
Convention Partenariale du  
Réseau  
Les Mureaux – 002 022**

Le présent avenant est établi entre :

**Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF)**, Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 8 février 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

**La Ville des MUREAUX, MAIRIE, Place de la Libération, 78 135 LES MUREAUX CEDEX** représentée par Monsieur Le Maire François GARAY, autorisé à signer la présente par délibération en date du ..... **2012, DELIBERATION ACCORDANT DELEGATION AU MAIRE SUIVANT L'ARTICLE L 2122.22 DU CODE GENERAL DES COLLECTIVITES TERRITORIALES**

ci-après dénommée « La Collectivité »

d'une deuxième part,

**Veolia Transport**, Société Anonyme au capital de 195 936 240 €, inscrite au Registre du Commerce et des Sociétés de Nanterre sous le n° B 383 607 090, dont le siège social est situé Parc des Fontaines, 169 avenue Georges Clémenceau 92735 Nanterre Cedex, représentée par **Monsieur Bernard BOUVROT, Directeur de l'Etablissement d'Ecquevilly, situé 4 à 6 rue de la Chamoiserie, 78920 ECQUEVILLY.**

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une troisième part,

Le STIF, La Collectivité et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».



## **Préambule**

Le conseil du STIF a approuvé la convention partenariale du réseau Les Mureaux le 07/07/2010 et le contrat d'exploitation de type 2.

Le Conseil a ensuite validé l'avenant suivant à la convention :

- l'avenant n° 1 voté le 01/06/2011, ayant pour objet la modification de la ligne 3, mis en place depuis septembre 2010.

Afin de prendre en compte l'évolution intervenue dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisé.

Ces modifications concernent :

La mise à jour de l'annexe B5 qui permet d'actualiser la participation de la collectivité et qui était incomplète lors du passage au conseil du 07/07/2010.

La date de mise en œuvre du présent avenant est le : 01/01/2012.

## **EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :**

### **Article 1. Modification de l'annexe B5**

L'annexe circonstanciée ayant fait l'objet de modifications est annexée au présent avenant.

Elle annule et remplace l'annexe adoptée lors de l'approbation initiale de la convention partenariale susvisée et de ses avenants.

L'annexe circonstanciée visée est :

- Annexe B5

### **Article 2.**

Les articles 9.2 et 10.3 de la convention, relatif au « Recours à la procédure d'avenants - Cas Particuliers » et « Engagements financiers de la Collectivité » est modifié comme suit :

#### **« Article 9-2 - Cas particuliers**

Les Annexes susceptibles d'être modifiées par simple accord entre les parties, sans qu'il soit nécessaire de passer un avenant à la présente convention sont :

- Annexe A.1 : synthèse des modifications
  - Annexe B.2 : Service de référence. Cette annexe sera modifiée par simple courrier uniquement dans le cas où la participation financière de la Collectivité n'a pas subi d'évolution.
  - Annexe B.4 : SDA
  - Annexe B.6 : liste des biens mis à disposition par la Collectivité
- Ces modifications sont notifiées par courrier simple aux Parties. »

#### **Article 10-3 - Engagements financiers de la Collectivité**

« Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, la Collectivité versera à l'Entreprise une participation financière forfaitaire annuelle d'un

montant de 102 000 € HT.

En année pleine, cette participation est payable par avance chaque trimestre (la date d'exigibilité de la facture étant le 1er jour du premier mois du trimestre). Elle sera indexée chaque année selon la formule prévue à l'**Annexe B.5** de la présente.

Une facture de régularisation annuelle sera émise avant le 31 décembre de chaque année sous réserve de la parution des indices.

Pour la première année d'exploitation, le montant de la participation est calculé selon la règle du prorata temporis. »

### **Article 3. Entrée en vigueur et notification**

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

### **Article 4.**

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 3 exemplaires, le

Pour le Syndicat des transports  
d'Ile-de-France,  
La Directrice générale

**Madame Sophie MOUGARD**

---

***Pour La Collectivité,***

***Pour l'Entreprise***

**Délibération n° 2012/0038**

**Séance du 8 février 2012**



**SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE**

**AVENANT N°1 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2**

**RESEAU NORD HUREPOIX ESSONNE**

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2011/0095 du 9 février 2011 approuvant le contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF, la société Transports Daniel Meyer et la société CEA Transport ;
- VU** le rapport n°2012/0034 à 2012/0039 et 2012/0041 à 2012/0044 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 2 février 2012 et de la Commission économique et tarifaire du 3 février 2012;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver l'avenant n°1 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Nord Hurepoix Essonne joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

**ARTICLE 2 :** d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société Transports Daniel Meyer et la société CEA Transport;

**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

**AVENANT N°1  
au  
CONTRAT DE TYPE II  
Nord Hurepoix Essonne –  
002 082**

Le présent avenant est établi entre :

**Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF)**, Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 8 février 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

**La Société dénommée CEA TRANSPORT**, SAS au capital d 762.250,00 Euros ayant son siège social 1, avenue de la Résistante – ZI Croix Blanche à Sainte Geneviève des Bois (91700) immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés d'EVRY, sous le numéro RCS 335 041 745, représentée par son Président Monsieur Loic Blandin, dûment habilité à cet effet.

**La Société TRANSPORTS DANIEL MEYER**, société par actions simplifiée au capital de 240000 Euros, inscrit au RCS d'EVRY sous le numéro 958 201 428 dont le siège social est situé au 123 Rue Paul Fort 91310 MONTLHERY, représentée par son Président Monsieur Daniel MEYER, dûment habilité à cet effet.

Ci-après dénommée « les Entreprises »,

d'autre part,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

### **Préambule**

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Nord Hurepoix Essonne le 09/02/2011 et la convention partenariale le 07/12/2011.

Il apparait aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé pour prendre en compte la modification des montants de la participation des collectivités signataires.

La date de prise d'effet de l'avenant : 01/03/2012

### **EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :**

#### **Article 1. Pièces contractuelles modifiées**

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau

#### **Article 2. Autres conventions**

Il est expressément convenu entre les parties que le présent avenant vaut résiliation d'un commun accord et sans indemnité des conventions existant préalablement entre les Collectivités et les entreprises. L'entreprise Transport Daniel Meyer s'engage à ne plus percevoir à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2012 de participation financière du Syndicat de Communes pour la Défense et l'Amélioration des Transports en Commun (SCDATC).

#### **Article 3. Entrée en vigueur et notification**

L'avenant N° 1 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

Fait à Paris, en 3 exemplaire, le

---

Le Syndicat des Transports  
d'Ile-de-France  
La directrice générale

**Sophie MOUGARD**

---

L'Entreprise  
Transport Daniel Meyer  
Le président

**Daniel Meyer**

---

CEA Transports  
Le président

**Loic BLANDIN**

13 FEV. 2012

Bureau du contrôle de légalité  
et du contentieux

**Délibération n° 2012/0039  
Séance du 8 février 2012**

**SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE**

**AVENANT N°1 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2  
ET  
AVENANT N°1 A LA CONVENTION PARTENARIALE**

**RESEAU SEINE SENART BUS**

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

- Vu** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2011/0098 du 09/02/2011 approuvant le contrat de type 2 entre le STIF et les sociétés Autocars Garrel et Navarre, la STRAV, et la convention partenariale du réseau Seine Sénart Bus entre le STIF, les sociétés Autocars Garrel et Navarre, la STRAV et la Communauté d'Agglomération Sénart Val de Seine,
- VU** la délibération n°2011/0620 du 06/07/2011 adoptant l'avenant générique aux contrats d'exploitation de type 2,
- VU** le rapport n°2012/0034 à 2012/0039 et 2012/0041 à 2012/0044 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 02/02/2012 et de la Commission économique et tarifaire du 03/02/2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver l'avenant n°1 au contrat d'exploitation de type 2 et l'avenant n°1 à la convention partenariale pour le réseau Seine Sénart Bus joints à la présente délibération ainsi que l'ensemble des annexes.

**ARTICLE 2 :** d'autoriser la directrice générale à signer lesdits avenants et leurs annexes avec les sociétés Autocars Garrel et Navarre, la STRAV et la Communauté d'Agglomération Sénart Val de Seine.

**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 et notamment de la mise en jour du plan régional de transport.

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

Jean-Paul HUCHON



**AVENANT N°1  
au  
CONTRAT DE TYPE II  
Seine Sénart Bus – [002/060]**



Le présent avenant est établi entre :

**Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF)**, Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Madame Sophie MOUGARD en sa qualité de Directrice Générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 8 février 2012.

d'une première part,

Ci-après dénommé le « STIF »,

ET

La Société **Autocars Garrel et Navarre**, société par actions simplifiée au capital de 47 475 €, inscrite au RCS d'Evry sous le n° RCS B380 496 893, dont le siège est situé à Draveil, 19 rue Charles Mory, représentée par son Directeur, Monsieur Frédéric DAVID.

d'une deuxième part,

ET

La société **STRAV**, société par actions simplifiée au capital de 257 638 €, inscrite au RCS d'Evry sous le n° SIRET 956 200 323 00064, dont le siège est situé à Brunoy, 19 route nationale, représentée par son Directeur, Monsieur Romain de MONTBEL

d'une troisième part,

Ci-après dénommées « l'Entreprise »,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

## **Préambule**

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Seine Sénart Bus le 09/02/2011

Le Conseil a ensuite approuvé les avenants suivants au contrat type 2 :

- avenant G1 voté le 06/07/2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance

Lors des négociations de la convention partenariale, il est apparu que des titres locaux étaient distribués sur le réseau par la Communauté d'Agglomération de Sénart Val de seine. Celle-ci souhaite les remplacer par le dispositif Pass'Local. La création d'un tel dispositif nécessite de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé et de modifier certaines annexes circonstanciées

## **EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :**

### **Article 1**

#### **Article 1.1 Pièces contractuelles modifiées**

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant. Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau

#### **Article 1.2. Pass'Local**

Un **article 23-7** est ajouté au contrat comme suit :

##### **Article 23-7 – Pass'Local**

Le Pass'Local associé au réseau objet du présent contrat est un titre de transport nominatif valable un an calendaire sur le périmètre des lignes du réseau (lignes à tarification spéciale exclues) exploitées par le(s) transporteur(s) lié(s) par une convention partenariale à la/les collectivité(s) qui le délivre.

Le Pass'Local est fondé sur le ticket t+ en carnet plein-tarif, il représente une réserve illimitée de tickets utilisable uniquement par son titulaire dans les conditions fixées au paragraphe précédent.

L'usage du Pass'Local est limitée à la durée du présent contrat.

Le Pass'Local permet notamment aux collectivités de proposer à certaines catégories de voyageurs qu'elles auront préalablement définies, avec ou sans participation financière du bénéficiaire, un titre de transport utilisable localement.

Le Pass'Local est constitué d'une carte personnalisée accompagnée d'un coupon de circulation local permettant de valider le titre au début de chaque trajet tel que décrit à l'article 21-3.

Lors de la détermination des recettes de trafic (Article 50.1 - Modalités de détermination des recettes de trafic), les validations de coupon de circulation local sont assimilées à des premières validations de ticket t+ carnet plein tarif (la facturation fera apparaître le détail des validations : ticket t+ carnet plein tarif, coupon de circulation local...).

Les modalités relatives à la gestion et au financement du Pass'Local sont détaillées dans la convention partenariale liant le STIF, l'Entreprise et la Collectivité et annexée au présent contrat.

**L'article 56** du contrat relatif « aux recettes directes au titre du ticket T+ » est modifié comme suit :

#### **Article 56 - Recettes directes au titre du ticket t+**

L'Entreprise peut vendre des tickets t+. Le produit de la vente par l'Entreprise à travers son réseau de vente défini à l'Article 23-1 - du présent contrat constitue ses recettes de vente ticket t+.

En particulier, les recettes de vente du Pass'Local, défini à l'Article 23-7, sont déterminées sur la base du prix du ticket t+ en carnet plein-tarif et des validations déclarées par l'Entreprise. Ces recettes sont prises en compte dans le calcul de l'intéressement à la vente décrit à l'article 58.

Les recettes obtenues par l'Entreprise après répartition entre entreprises de transport des recettes des ventes de ticket t+ en carnet (plein tarif et demi-tarif) constituent ses recettes directes.

Les recettes directes de l'Entreprise sont calculées à partir du nombre de validations divisé par 0,98 pour tenir compte du stock mort sur le ticket t+.

#### **Article 2. Entrée en vigueur et notification**

L'avenant n°1 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1<sup>er</sup> janvier 2012 et le 31 décembre 2016.

#### **Article 3.**

Toutes les clauses du contrat susvisé, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

---

Le Syndicat des Transports  
d'Ile-de-France

---

La Société Autocars Garrel et Naverre

Sophie MOUGARD

La Société STRAV



L'autorité organisatrice de vos  
transports en Île-de-France

**AVENANT N°1  
à la  
Convention Partenariale du Réseau  
Seine Sénart Bus – [002/060]**

Le présent avenant est établi entre :

**Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF)**, Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Madame Sophie MOUGARD en sa qualité de Directrice Générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 8 février 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

**La Communauté d'Agglomération Sénart Val de Seine**, dont le siège est situé à Draveil, 6 bis boulevard Henri Barbusse, représentée par Monsieur Georges TRON, Président, autorisé à signer la présente par délibération en date du

d'une deuxième part,

ci-après dénommées « La Collectivité »

ET

La société **Autocars Garrel et Navarre**, société par actions simplifiée au capital de 47 475 €, inscrite au RCS d'Evry sous le n° RCS B380 496 893, dont le siège est situé à Draveil, 19 rue Charles Mory, représentée par son Directeur, Monsieur Frédéric DAVID

d'une troisième part

ET

La société **STRAV**, société par actions simplifiée au capital de 257 638 €, inscrite au RCS d'Evry sous le n° SIRET 956 200 323 00064, dont le siège est situé à Brunoy, 19 route nationale, représentée par son Directeur, Monsieur Romain de MONTBEL

d'une quatrième part,

Ci-après dénommée « Les Entreprises »,

Le STIF, La Collectivité et les Entreprises étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

## **Préambule**

Le conseil du STIF a approuvé la convention partenariale du réseau «Seine Sénart Bus» le 9 février 2011 et le contrat d'exploitation de type 2.

Lors des négociations de la convention partenariale précitée, il est apparu que des titres locaux étaient distribués sur le réseau par la Communauté d'Agglomération de Sénart Val de Seine. Celle-ci souhaite les remplacer par le dispositif Pass'Local. La création d'un tel dispositif nécessite de passer des avenants afin de modifier la convention partenariale, le contrat de type 2 et certaines annexes circonstanciées.

**EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :**

### **Article 1.**

#### **Article 1.1**

L'article 9.2 de la convention, relatif au « Recours à la procédure d'avenants - Cas Particuliers », est modifié comme suit :

##### ***Article 9-2 - Cas particuliers***

Les Annexes susceptibles d'être modifiées par simple accord entre les parties, sans qu'il soit nécessaire de passer un avenant à la présente convention sont :

- Annexe A.1 : synthèse des modifications
- Annexe B.2 : Service de référence. Cette annexe sera modifiée par simple courrier uniquement dans le cas où la participation financière de la Collectivité n'a pas subi d'évolution.
- Annexe B.4 : SDA
- Annexe B.6 : liste des biens mis à disposition par la Collectivité

Ces modifications sont notifiées par courrier simple aux Parties.

#### **Article 1.2**

L'article 8-2 de la convention, relatif à l'habillage des véhicules, est modifié comme suit :

##### ***Article 8-2 : Habillage des véhicules***

La Collectivité et le STIF valident l'habillage des véhicules aux seules couleurs du STIF accompagnées du logo de la Collectivité. A terme, l'ensemble du matériel utilisé par les Entreprises pour l'exécution du service de référence devra être habillé selon les principes définis par la charte du STIF et qui figureront en annexe B7.

Le voyageur francilien doit percevoir la cohérence et l'unité du système de transport au niveau régional. A ce titre, le rôle du STIF en tant qu'autorité organisatrice doit être clairement exprimé.

Par ailleurs, la contractualisation à l'échelle d'un bassin requiert l'identification d'un territoire particulier.

Le STIF demande à ce que l'ensemble des véhicules soit habillé selon les « Principes d'habillage du matériel roulant » approuvés lors du conseil du 8 avril 2009. Cet habillage permet la coexistence avec les marques de la Collectivité et des Entreprises.

La Collectivité et le STIF valident l'habillage des véhicules aux seules couleurs du STIF accompagnées du logo de la Collectivité. A terme, l'ensemble du matériel utilisé par les Entreprises pour l'exécution du service de référence devra être habillé selon les principes définis par la charte du STIF et qui figurent en Annexe B7.

Les nouveaux habillages sont mis en place sur tous les véhicules neufs quelle que soit leur capacité.

La prise en charge financière de l'habillage de définit comme suit :

- |   |                    |
|---|--------------------|
| • Peinture vif argent                               | 100% STIF          |
| • Symbolique réseau + bloc marque STIF :            | 100% STIF          |
| • Adhésifs transporteurs + pose (selon la charte) : | 100% transporteurs |
| • Adhésifs collectivité + pose (selon la charte) :  | 100% collectivité  |

Les coûts relevant du STIF doivent être clairement indiqués dans le devis du ou des bus transmis par les transporteurs.

A réception, l'ensemble des véhicules reçus devront être photographiés 3/4 droit (avec la plaque d'immatriculation) et latéralement. Les photos devront être transmises au STIF à la direction de la Communication. Lors de la réception des premiers véhicules, l'agence désignée par le STIF devra se rendre au dépôt afin de valider ou non l'habillage proposé. En cas de refus, l'habillage devra être revu au frais du poseur et/ou de l'imprimeur des adhésifs.

Les Entreprises et/ou la Collectivité feront valider par le STIF tout changement ou modification identitaire appliqué sur son réseau (logo, habillage réseau).

### **Article 1.3**

Le montant de la participation de la Communauté d'agglomération Sénart Val de Seine indiqué au sein de l'**article 10.3** de la convention est modifié pour tenir compte de la mise en place du Pass'Local en respectant un Iso-budget.

#### ***Article 10-3 : Engagements financiers de la Collectivité***

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, la Collectivité versera aux Entreprises une participation financière forfaitaire annuelle d'un montant de 345 000 € HT au titre de l'année 2011 et 427 000 € HT pour les années 2012 à 2016 se répartissant en 5 956 € HT (valeur 2008) pour la société STRAV et 421 393 € HT (valeur 2008) pour la société Garrel et Navarre.

En année pleine, cette participation est payable par avance chaque trimestre (la date d'exigibilité de la facture étant le 1er jour du premier mois du trimestre). Elle sera indexée chaque année selon la formule prévue à l'**Annexe B.5** modifiée par le présent avenant.



Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant. Elles annulent et remplacent les annexes adoptées lors de l'approbation initiale de la convention partenariale susvisée.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe B 5
- Annexe B 7

#### **Article 1.4**

L'article 10 de la convention, est modifié comme suit

##### ***Article 10-4 - La distribution de titres locaux***

Par dérogation, l'acceptation de l'usage des titres locaux ne faisant pas partie de la gamme tarifaire francilienne, distribués pour faciliter l'accès aux transports collectifs locaux à certains publics, a été prolongée jusqu'au 31/12/2011. Après cette échéance ils ne seront plus valides.

A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2012, les Collectivités souhaitant apporter une aide au transport à certains de leurs administrés pourront, soit délivrer ou faire délivrer des titres de transport choisis dans la gamme tarifaire francilienne, soit distribuer des aides financières pour l'achat de titres de transport. En outre, il leur est recommandé d'orienter vers les titres régionaux à caractère social (notamment la carte Rubis ou le forfait Gratuité Transport) les personnes satisfaisant aux conditions d'accès appropriées et de les assister pour obtenir ces titres.

En particulier, la Communauté d'Agglomération Sénart Val de Seine a choisi, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2012, de substituer progressivement aux titres locaux antérieurs la délivrance du Pass'Local tel qu'il est défini dans le contrat d'exploitation (article 23-7), sous réserve du respect par les bénéficiaires des éventuelles conditions du droit d'usage, cette possibilité n'impliquant pas de participation financière du STIF.

Le basculement ancien titre local – Pass'Local sera effectif le 1<sup>er</sup> avril 2012.

#### **Article 1.5**

L'article 10.5 est ajouté à la convention partenariale :

##### ***Article 10-5 - Gestion et financement du Pass'Local***

La Communauté d'Agglomération Sénart Val de Seine définit ses propres critères caractérisant les personnes pouvant obtenir un Pass'Local. La Collectivité et les communes membres instruisent les demandes et fournissent aux bénéficiaires le Pass'Local et le coupon de circulation local.

Le coupon précise l'année calendaire de validité du titre.

La Communauté d'Agglomération s'engage à distribuer au moins **2 975** titres Pass'Local par an. La mobilité prévisionnelle moyenne a été évaluée à 17 tickets t+ par an.

Compte tenu de la distribution du Pass'Local par la Communauté d'Agglomération Sénart Val de Seine, l'objectif de recettes de trafic des transporteurs, défini à l'article 50-3 du contrat d'exploitation, doit prendre en compte un montant égal au :

Nombre de Pass'Local x mobilité prévisionnelle x prix unitaire t+ carnet au 1er juillet 2008 € H.T.

Soit  $2\,975 \times 17 \times 1,0806$  € H.T. = 54 651,35 € H.T. (valeur 2008)

Le montant étant ainsi réparti :

- Garrel et Navarre : 50 607 € H.T. (valeur 2008)
- STRAV : 4 044 € H.T. (valeur 2008)

Le coût de fabrication de la carte personnalisée et du coupon de circulation locale est à la charge de la communauté d'agglomération Sénart Val de Seine.

Les Entreprises établissent au nom de la Collectivité les factures trimestrielles du Pass'Local. Les validations de coupons de circulation locaux sont retenues et facturées au prix du ticket t+ en carnet plein-tarif.

Les Entreprises présentent la facture à la Collectivité au plus tard 45 jours après la fin de chaque trimestre. Cette facture fait apparaître par mois et par ligne de bus les éléments tarifaires nécessaires au calcul de la recette Pass'Local.

Le Pass'Local ayant une mise en place progressive, les mois de janvier 2012, février 2012 et mars 2012 seront facturés à la Collectivité en fin de trimestre. Ce trimestre fera l'objet d'une facturation selon le calcul du Pass local. Le nombre de validations réelles constatées au cours du trimestre sera valorisé au même titre que les Pass locaux à compter du 1<sup>er</sup> avril 2012.

Les Entreprises déclarent au STIF, conformément à l'article 53 du contrat d'exploitation, les montants trimestriels de recettes directes ticket t+ perçues de la Collectivité au titre du Pass'Local.

## **Article 2. Entrée en vigueur et notification**

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1<sup>er</sup> janvier 2012 et le 31 décembre 2016.

## **Article 3.**

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 4 exemplaires, le

Pour le Syndicat des transports  
d'Ile-de-France,  
La Directrice Générale

Pour la Communauté d'Agglomération de  
Sénart Val de Seine  
Le Président

Sophie MOUGARD

Pour la Société Autocars Garrel et Navarre  
Le Directeur

Pour la Société STRAV  
Le Directeur



**SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE**

**AVENANT N°7 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2  
« TRA »**

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** le contrat d'exploitation entre le STIF et VEOLIA TRANSPORT TRA signé le 23 décembre 2008 ;
- VU** les délibérations 2009/1016 du 9 décembre 2009, 2010/0110 du 17 février 2010, 2010/0301 du 2 juin 2010, 2010/0785 du 8 décembre 2010, 2011/0805 du 5 octobre 2011 et 2011/0966 du 7 décembre 2011 approuvant les avenants n°1, 2, 3, 4, 5 et 6 au contrat d'exploitation entre le STIF et VEOLIA TRANSPORT TRA ;
- VU** le rapport n° n°2012/0034 à 2012/0039 et 2012/0041 à 2012/0044 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 2 février 2012 et de la Commission économique et tarifaire du 3 février 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver l'avenant n°7 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau « TRA » joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

**ARTICLE 2 :** d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société « Transports Rapides Automobiles » (TRA) ;

**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 et notamment de la mise en jour du plan régional de transport.

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

Jean-Paul HUCHON

**AVENANT N°7  
au  
CONTRAT DE TYPE II  
TRA – 002 001 293**

Le présent avenant est établi entre :

**Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF)**, Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 08 février 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

**La Société Transports Rapides Automobiles (T.R.A)**, société par actions simplifiée au capital de 1 400 000 €, inscrite au RCS de Bobigny (n° SIREN 618 200 380 / n° SIRET 618 200 380 00102), dont le siège est situé 241, Chemin du Loup à Villepinte, représentée par son Président, Monsieur Jean-François CHIRON.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

## **Préambule**

Les parties ont signé le 23/12/2008 un contrat d'exploitation approuvé par le Conseil d'administration du Syndicat en séance du 10 décembre 2010.

Le contrat a fait l'objet des avenants suivants :

- Avenant n°1 voté le 09/12/2010, ayant pour objet : modification d'offre sur les lignes 609-610-615-617 et modification formule d'actualisation ;
- Avenant n°2 voté le 17/02/2010, ayant pour objet : contribution C2 modifiée en C21 ET C22, modification article fiscalité ;
- Avenant n°3 voté le 02/06/2010, ayant pour objet : politique de la ville ;
- Avenant n°4 voté le 08/12/2010, ayant pour objet : substitution CET à taxe professionnelle, redevance gare de Chelles ;
- Avenant n°5 voté le 05/10/2011, ayant pour objet : subvention des véhicules, réemploi et complément d'offre ;
- Avenant n°6 voté le 07/12/2011, ayant pour objet : modification des règles de calcul liées aux recettes reconstituées.

Afin de prendre en compte la desserte reliant la commune de Coubron au collège Henry IV de Vaujours ainsi qu'une contribution aux frais de la gare routière de Paris Nord 2 – Parc des Expositions, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

La modification d'offre concerne la ligne régulière 644, dont l'offre est augmentée en conséquence.

La date de mise en service est le : 1<sup>er</sup> janvier 2012.

**EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :**

### **Article 1. Pièces contractuelles modifiées**

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D2 Programme d'Investissement
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe D5 Etat du parc
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau

### **Article 2. Entrée en vigueur et notification**

L'avenant N° 7 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

---

Le Syndicat des Transports  
d'Ile-de-France

---

L'Entreprise



**SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE**  
**CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 / CONVENTION PARTENARIALE**  
**AVENANT N°1 AU PROTOCOLE D'ACCORD STIF, SMIRTOP, LA CELLE**  
**SAINT-CLOUD**

**RESEAU TRAVERCIEL**

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** le protocole d'accord signé à la date du 8 décembre 2011 entre le STIF, le SMIRTOP et La Celle-Saint-Cloud ;
- VU** le rapport n°2012/0034 à 2012/0039 et 2012/0041 à 2012/0044 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 2 février 2012 et de la Commission économique et tarifaire du 3 février 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver l'avenant au protocole d'accord pour le réseau Traverciel annexé à la présente délibération ;

**ARTICLE 2 :** d'autoriser la directrice générale à signer l'avenant au protocole d'accord avec le SMIRTOP et la commune de La Celle-Saint-Cloud ;

**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



**AVENANT N°1**  
**AU PROTOCOLE D'ACCORD TRAVERCIEL**  
**RESEAU TRAVERCIEL**

Entre :

**Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF)**, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39bis-41, rue de Châteaudun à Paris (9<sup>ème</sup>), n° SIRET 287 500 078 00020, représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD, en vertu de la délibération en date du 8 février 2012.

Ci-après désigné « **le STIF** »,

d'une première part,

ET :

**La commune de La Celle-Saint-Cloud**, 8<sup>E</sup>, avenue Charles de Gaulle 78170 La Celle-Saint-Cloud, représentée par Olivier Delaporte, autorisé à signer la présente par délibération en date du

d'une deuxième part,

ET :

**Le Syndicat Mixte pour la gestion du Réseau de Transport de l'Ouest Parisien (SMIRTOP)**, 54, Grande rue 92311 Sèvres Cedex, représentée par Jean-Paul Gaudin, autorisé à signer la présente par délibération en date du

Ci-après dénommés les « Collectivités »,

Le STIF et les Collectivités étant ensemble désignés ci-après soit la ou les « Parties ».

**Il a été convenu :**

**Article 1<sup>er</sup> :** Le présent avenant au protocole d'accord Traverciel prend effet à compter de sa notification par le STIF aux parties, qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il intervient pour la période comprise entre le 1<sup>er</sup> janvier 2012 et le 31 décembre 2012.

**Article 2 :** Le SMIRTOP et La Celle Saint-Cloud s'engagent à proroger leur convention du 24 décembre 1998 conclue avec les opérateurs pour l'exploitation du réseau Traverciel jusqu'au 31 décembre 2012.

**Article 3 :** Toutes les clauses du protocole d'accord Traverciel non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, restent applicables de plein droit.

Fait à Paris, en trois exemplaires originaux, le

Pour le STIF,

Madame Sophie MOUGARD  
Directrice générale

*Les Collectivités,*

Pour le SMIRTOP,

Monsieur Jean-Paul GAUDIN  
Président

Pour la Commune de La Celle-Saint-Cloud,

Monsieur Olivier DELAPORTE  
Maire



**SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE**

**AVENANT N°3 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2  
RESEAU MARNE ET SEINE**

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

- Vu** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0754 du 08/12/2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société STRAV ;
- VU** les délibérations n°2011/0073 du 09 février 2011 et n°2011/0618 du 6 juillet 2011, approuvant les avenants n°1 et n°2 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société STRAV ;
- VU** la délibération n°2011/0620 du 06/07/2011 approuvant l'avenant générique G1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société STRAV ;
- VU** le rapport n°2012/0034 à 2012/0039 et 2012/0041 à 2012/0044 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 02 février 2012 et de la Commission économique et tarifaire du 3 février 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver l'avenant n°3 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Marne et Seine joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

**ARTICLE 2 :** d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société STRAV.

**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 et notamment de la mise en jour du plan régional de transport.

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

Jean-Paul HUCHON

**AVENANT N°3  
au  
CONTRAT DE TYPE II  
Marne et Seine  
002 034 045**

Le présent avenant est établi entre :

**Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF)**, Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie MOUGARD en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 08 février 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

**STRAV (Société de Transports Automobiles et de Voyages)**, société par actions simplifiées au capital de 257 638€, inscrite au RCS d'Evry (n° SIREN 956200323 / n° SIRET 95620032300054), dont le siège est situé 19 route Nationale 6 à Brunoy (91 800), représentée par son directeur, Monsieur Romain DE MONTBEL.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

## **Préambule**

Le conseil d'administration du STIF a approuvé en date du 08 décembre 2010 le contrat d'exploitation de type 2 du réseau « Marne et Seine ».

Le contrat a fait l'objet des avenants suivants :

- Avenant n°1 voté le 09 février 2011, ayant pour objet : « Prévention et sécurité sur les réseaux de bus privés ».
- Avenant n°2 voté le 06 juillet 2011, ayant pour objet : Offre complémentaire.
- avenant Générique G1 voté le 06/07/2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance.

Afin de prendre en compte le développement de l'offre sur les lignes 045-045-011 et 045-045-030, ainsi que le renouvellement de matériels de type standard par des matériels de type articulé sur la ligne 045-045-004, il est nécessaire de passer un avenant au contrat de type 2 Marne et Seine.

Les dates de mise en place sont le 05/03/2012 pour le développement d'offre de la ligne 045-045-003 et le 03/09/2012 pour le développement d'offre de la ligne 045-045-03 ainsi que le renouvellement des véhicules de la ligne 045-045-004.

**EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :**



## **Article 1. Pièces contractuelles modifiées**

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D2 Programme d'Investissement
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe D5 Etat du parc
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Tableau F4 subvention CT2

## **Article 2. Entrée en vigueur et notification**

L'avenant N° 3 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

---

Le Syndicat des Transports  
d'Ile-de-France

---

L'Entreprise

**Délibération n° 2012/0044**  
**Séance du 8 Février 2012**



**SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE**  
**AVENANT N°4 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2**  
**AVENANT N°1 A LA CONVENTION PARTENARIALE**  
**RESEAU Val D'Yerres**

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

- Vu** le code des transports (partie législative);
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs;
- VU** la délibération n°2011/0106 du 9 février 2011 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société S.T.R.A.V,
- VU** la délibération n° 2011/0970 du 7 décembre 2011 approuvant la convention partenariale entre le STIF, la Communauté d'Agglomération du Val d'Yerres (CAVY) et la société S.T.R.A.V;
- VU** les délibérations n° 2011/0808 du 5 octobre 2011 et n° 2011/0969 du 7 décembre 2011, approuvant les avenants n°2 et n°3 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société S.T.R.A.V ;
- VU** la délibération n°2011/0620 du 06/07/2011 approuvant l'avenant générique G1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société S.T.R.A.V ;
- VU** le rapport n°2012/0034 à 2012/0039 et 2012/0041 à 2012/0044 ;
- VU** l'avis de la Commission de l'offre de transport du 2 février 2012 et l'avis de la commission économique et tarifaire du 3 février 2012;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver l'avenant n° 4 au contrat d'exploitation de type 2 pour le Réseau du Val d'Yerres joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.


**ARTICLE 2 :** d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société S.T.R.A.V;

**ARTICLE 3 :** d'approuver l'avenant n° 1 à la convention partenariale pour le réseau du Val d'Yerres joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes;

**ARTICLE 4 :** d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant à la convention partenariale et ses annexes avec la Communauté d'Agglomération du Val d'Yerres (CAVY), et la société S.T.R.A.V ;

**ARTICLE 5 :** la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France, et notamment de la mise en jour du plan régional de transport.

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

Jean-Paul HUCHON  


**AVENANT N°4  
au  
CONTRAT DE TYPE II  
Val d'Yerres – 002 086**

Le présent avenant est établi entre :

**Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF)**, Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 8 février 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

**La S.T.R.A.V**, société SAS au capital de 257 638 €, inscrite au RCS d'Evry (SIRET n° 956 200 323 00064), dont le siège est situé 19, Route Nationale, 91800 Brunoy, représentée, par son Directeur, Monsieur Romain de Montbel

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

## **Préambule**

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Val d'Yerres le 9 Février 2011.

Le conseil a ensuite validé le(s) avenant(s) suivant(s) au contrat:

- Avenant n° 1 voté le 9 février 2011, ayant pour objet la prévention et la sécurité dans le cadre de la politique de la ville.
- Avenant n° 2 voté le 5 octobre 2011 ayant pour objet 2 courses supplémentaires en heure de Pointe sur la ligne 045 045 012 desservant la gare de Boussy Saint Antoine.
- Avenant N° 3 voté le 7 décembre 2011 ayant pour objet l'harmonisation des fréquences de la ligne 045 045 025 (Yerres – Villecresnes) en gare d'Yerres avec les autres lignes desservant cette gare.
- - avenant Générique G1 voté le 06/07/2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance.

Afin de prendre en compte les évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent la création d'un service du dimanche des lignes suivantes :

- Ligne 045 045 009 Gare Pyramide – Brunoy (code commercial D)
- Ligne 045 045 019 Yerres (code commercial F4)
- Ligne 045 045 025 Yerres – Villecresnes (code commercial I)

La date de mise en service est le: **05/03/2012**

## **EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT:**

### **Article 1. Pièces contractuelles modifiées**

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont:

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau

### **Article 2. Entrée en vigueur et notification**

L'avenant N° 4 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

---

Le Syndicat des Transports  
d'Ile-de-France

---

L'Entreprise



**AVENANT N°1  
à la  
Convention Partenariale du  
Réseau  
Val d'Yerres – 002 086**

Le présent avenant est établi entre:

**Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF)**, Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 8 Février 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

**LA Communauté d'Agglomération du Val d'Yerres (CAVY)**, 78 Route nationale 6 – 91 805 Brunoy cedex, représentée par son Président Monsieur Nicolas Dupont-Aignan, son Président, agissant en application d'une délibération du 6 janvier 2012,

ci-après dénommée «la Collectivité»

d'une deuxième part,

ET

**La S.T.R.A.V**, société par Actions Simplifiées (SAS) au capital de 257 638 € (deux cent cinquante sept mille six cent trente huit euros), inscrite au RCS de Evry ( N° SIRET 956 200 323 00064), dont le siège est situé 19 Route Nationale 91 800 Brunoy, représentée par son Directeur, Monsieur Romain de Montbel,

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une troisième part,

Le STIF, la Collectivité et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement par « les Parties ».

## Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau du Val d'Yerres le 9 février 2011. Il a d'autre part approuvé la convention partenariale du réseau du Val d'Yerres le 7 décembre 2011.

Afin de prendre en compte Les évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisée.

Ces modifications concernent:

La création d'une desserte du dimanche des lignes:

- 045 045 009 Brunoy (Gare Pyramide) – Brunoy (Code commercial: D)
- 045 045 019 Yerres (code commercial F4)
- 045 045 025 Yerres – Villecresnes (Code commercial I)

Leur date de mise en service est le: **05/03/2012**

## EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT:

### Article 1.

L'article 10-1 de la convention, relatif à l'Engagement Financier des parties –Principes généraux», est modifié comme suit:

«Le coût total du nouveau service de référence (intégrant les services du dimanche des lignes F, I et D) est modifié à partir de 2012 et fixé annuellement comme détaillé dans le tableau ci-dessous» (en euros HT Valeur 2008).

K€ constants 2008		2012	2013	2014	2015	2016
Charges d'exploitation		8921	8947	8951	8983	9021

*L'article 10-2 de la convention relatif aux engagements financiers du STIF est inchangé et est appelé ci-dessous(pour mémoire):*

«Pour la réalisation du nouveau service de référence mentionné à l'article 10-1, entrant en service le 05 mars 2012, le STIF versera à l'entreprise, hors recettes annexes directement perçues par l'entreprise, la contribution annuelle suivante:

K€ constants 2008		2012	2013	2014	2015	2016
Total contribution STIF		7349	7361	7352	7362	7406

Pour l'année 2012, le montant de la contribution est calculé selon la règle du prorata temporis.



L'article 10-3 de la convention, relatif «aux engagements financiers des collectivités», **est modifié comme suit:**

Pour Rappel, la contribution de la collectivité à l'entrée en vigueur de la convention partenariale (votée en conseil du STIF du 7 décembre 2008) était la suivante :

K€ constants 2008			2012	2013	2014	2015	2016
Total contribution de La collectivité (CAVY)			700 000	700 000	700 000	700 000	700 000

Aux stipulations antérieures s'ajoutent pour la réalisation du nouveau service de référence, intégrant le fonctionnement le dimanche des lignes F, I, D, la contribution suivante (en année pleine):

K€ constants 2008			2012	2013	2014	2015	2016
Total contribution de La collectivité (CAVY)			115 000	115 000	115 000	115 000	115 000

Soit au total,

«Pour la réalisation du nouveau service de référence mentionné à l'article 10-1 et intégrant le service du dimanche, la collectivité versera à l'entreprise STRAV, à partir de 2012 la participation annuelle suivante détaillée dans le tableau ci-dessous et exprimée en euros HT (valeur 2008):

K€ constants 2008			2012	2013	2014	2015	2016
Total contribution de la Collectivité (CAVY)			815 000	815 000	815 000	815 000	815 000

Pour l'année 2012, le montant de la contribution est calculé selon la règle du prorata temporis.

En année pleine, ces participations sont payables sous forme d'acompte par avance chaque trimestre (la date d'exigibilité de l'acompte étant le premier jour du premier mois du trimestre).

La participation de la Collectivité sera indexée chaque année selon la formule prévue à l'annexe B5 de la présente convention. La facture d'actualisation annuelle sera émise avant le 31 décembre de chaque année sous réserve de la parution des indices.

Pour la première année d'exploitation, le montant de la participation est calculé selon la règle du prorata temporis.

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes adoptées lors de l'approbation initiale de la convention partenariale susvisée et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont:

- Annexe B.2 Service de référence

## **Article 2. Entrée en vigueur et notification**

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre la mise en service effective et le 31 décembre 2016.

**Article 3.**

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 3 exemplaires, le

Pour le Syndicat des transports  
d'Ile-de-France,  
La Directrice générale

***Pour l'Entreprise (STRAV)***  
Le Directeur

**Madame Sophie MOUGARD**

**Monsieur Romain de Montbel**

---

Pour La Communauté d'Agglomération  
Du Val d'Yerres  
Le Président

**Monsieur Nicolas Dupont-Aignan**

**Délibération n° 2012/0013**

**Séance du 8 février 2012**

**MARCHE 2011-105**



**ETUDE D'IMPACT DE LA MISE EN PLACE D'UN SYSTEME  
TARIFAIRE FONDE SUR DES UNITES TRANSPORT SUR LES  
INFRASTRUCTURES RATP**

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

- VU** le Code des transports notamment ses articles L 1241-1 à L 1241-20 ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics notamment l'article 35-II-8 relatif au marché sans publicité et sans mise en concurrence ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 16 novembre 2011 attribuant le marché n°2011-105 à la RATP
- VU** le rapport n° 2012/0013 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 3 février 2012 ;

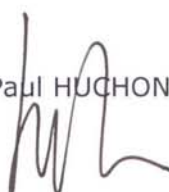
Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : autorise la directrice générale à signer le marché n° 2011-105 avec la RATP pour un montant de 458 350 € HT ;

**ARTICLE 2** : 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  




**Marché 2011-106 – Etude d’impact de la mise en place d’un système tarifaire fondé sur des Unités Transport sur les infrastructures SNCF**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics et notamment son article 35-II-8 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 19 janvier 2012 attribuant le marché n°2011-106 à la SNCF ;
- VU** le rapport n° 2012/0014 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 3 février 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : Autorise la directrice générale à signer le marché 2011-106 avec la SNCF ;

**ARTICLE 2** : Précise que le montant du marché est de 558 800 € HT ;

**ARTICLE 3** : Précise que la durée du marché est d'un an à compter de la notification à la SNCF ;

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

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

Jean-Paul HUCHON

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



## Marché 2011-69 – Assistance à maîtrise d’ouvrage – Expertise des coûts, des estimations de coûts, des plannings et des programmes des projets d’investissement

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics notamment ses articles 57 à 59 et 77-1 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 19 janvier 2012 attribuant le marché multi-attributaire aux sociétés SETEC TPI, EGIS RAIL et à ARCADIS – ALGOE – LGM ;
- VU** le rapport n° 2012/0015 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 3 février 2012 ;

Après en avoir délibéré,

### DECIDE

**ARTICLE 1** : Autorise la directrice générale à signer le marché multi-attributaire n° 2011-69 avec les sociétés SETEC TPI, EGIS RAIL et à ARCADIS – ALGOE – LGM.

**ARTICLE 2** : Précise que ce marché est conclu pour une durée de 24 mois à compter de sa notification avec une reconduction possible pour une nouvelle durée de 24 mois.

**ARTICLE 3** : Précise que ce présent marché est passé sans minimum ni maximum.

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

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

Jean-Paul HUCHON





## **Marché 2011-93 – Mandat de maîtrise d'ouvrage TTME**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics notamment ses articles 57 à 59 et 72 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 19 janvier 2012 attribuant le marché au groupement Transamo/Algoe ;
- VU** le rapport n° 2012/0016 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 3 février 2012 ;

Après en avoir délibéré,

### **DECIDE**

**ARTICLE 1** : Autorise la directrice générale à signer le marché 2011-93 avec le groupement Transamo / Algoe. Le mandataire est la société Transamo.

**ARTICLE 2** : Précise que la durée prévisionnelle de ce marché est de sept (7) années à compter de la notification du marché, avec une date prévisionnelle de mise en service prévue du projet pour fin 2018.

**ARTICLE 3** : Précise que le forfait prévisionnel de rémunération est de 4 264 439 € HT pour la tranche ferme, 834 223 € HT pour la première tranche conditionnelle, 102 180 € HT pour la seconde tranche conditionnelle et 550 608 € HT pour la dernière tranche conditionnelle ;

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

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

Jean-Paul HUCHON

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



**Marché 2011-95 – MISE EN ŒUVRE D'UN REFERENTIEL FRANCILIEN DES ARRETS ET D'UNE BASE FRANCILIENNE DES TRACES DE LIGNES DE BUS**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics notamment ses articles 57 à 59, 72 et 77 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 19 janvier 2012 attribuant le marché à la société STERIA ;
- VU** le rapport n° 2012/0017 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 3 février 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : Autorise la directrice générale à signer le marché 2011-95 avec la société STERIA ;

**ARTICLE 2** : Précise que le marché est conclu pour une durée de 24 mois à compter de sa notification. Il peut être reconduit deux fois pour une durée de 12 mois. La durée totale du marché ne pourra excéder 48 mois.

**ARTICLE 3** : Précise que le montant de la tranche ferme (construction du socle « référentiel des arrêts ») est de 522 846,71 € HT, le montant de la tranche conditionnelle (construction de la base des tracés) est de 127 153,27 € HT.

**ARTICLE 4** : Précise que les prestations de maintenance corrective, évolutive et de réversibilité seront payées conformément aux prix mentionnés au bordereau des prix unitaires.

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

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

Jean-Paul HUCHON

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

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n° 2012/0018**

**Séance du 8 février 2012**



## **Marché 2011-97 – CONCEPTION, REALISATION ET MISE A JOUR DE CARTOGRAPHIES VOYAGEUR ET DE COMMUNICATION**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics notamment ses articles 57 à 59 et 77;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 19 janvier 2012 attribuant le marché n° 2011-97 à la société Latitude Cartagene ;
- VU** le rapport n° 2012/0018 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 3 février 2012 ;

Après en avoir délibéré,

### **DECIDE**

**ARTICLE 1 :** Autorise la directrice générale à signer le marché 2011-97 avec la société Latitude Cartagene ;

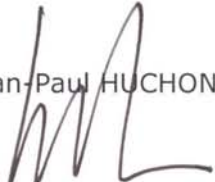
**ARTICLE 2 :** Précise que ce marché est conclu pour une durée ferme de quatre (4) années à compter de sa date de notification ;

**ARTICLE 3 :** Précise que ce présent marché est passé avec un montant minimum de 50 000 € HT pour 4 ans et sans montant maximum ;

**ARTICLE 4 :** Précise que le montant du marché pour la partie forfaitaire est de 142 360 € HT ;

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

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

Jean-Paul HUCHON  




**Délibération n° 2012/0019**

**Séance du 8 février 2012**



**Marché 2011-99 – Mandat de maîtrise d’ouvrage  
Prolongement du tramway T7  
(Athis-Mons – Juvisy-sur-Orge)**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics notamment ses articles 57 à 59 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 19 janvier 2012 attribuant le marché n°2011-99 au groupement SYSTRA (mandataire) / Etat d'esprit.
- VU** le rapport n° 2012/0019 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 3 février 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : Autorise la directrice générale à signer le marché 2011-99 avec le groupement présenté par les sociétés SYSTRA et Etat d'esprit. La société Systra est mandataire ;

**ARTICLE 2** : Précise que le forfait prévisionnel de rémunération est de 3 692 215 € HT soit 4 415 889 € TTC ;

**ARTICLE 3** : Précise que la durée prévisionnelle de ce marché est de sept (7) années à compter de la notification du marché au titulaire ;

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

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

Jean-Paul HUCHON

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



**Marché 2011-122 – Etudes de schéma d'exploitation,  
d'insertion de tracés et rédaction du DOCP  
Tronçon  
Champigny centre / Noisy-Champs / Saint-Denis Pleyel  
de la ligne orange du Grand Paris Express**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics notamment ses articles 57 à 59 et 72 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 19 janvier 2012 attribuant le marché n°2011-122 au groupement SYSTRA (mandataire) / SETEC TPI.
- VU** le rapport n° 2012/0020 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 3 février 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** Autorise la directrice générale à signer le marché 2011-122 avec le groupement présenté par les sociétés SYSTRA et SETEC TPI. La société SYSTRA est mandataire ;

**ARTICLE 2 :** Précise que le montant de la tranche ferme est de 726 600,00 € HT, que le montant de la tranche conditionnelle 1 est de 24 700,00 € HT et que le montant de la tranche conditionnelle 2 est de 24 700,00 € HT ;

**ARTICLE 3 :** Précise que la durée du marché est de 18 mois à compter de sa notification ;

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

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

Jean-Paul HUCHON

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

**Délibération n° 2012/0021**

**Séance du 8 février 2012**

**Marché 2011-128**



### **Fourniture et la pose de mobilier de bureau**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics notamment ses articles 57 à 59 et 77 ;
- VU** l'allotissement du marché ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 19 janvier 2012 ;
- VU** le rapport n° 2012/0021 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 3 février 2012 ;

Après en avoir délibéré,

#### **DECIDE**

**ARTICLE 1** : Autorise la directrice générale à signer les lots 1-2-3-4 suivants avec la société MAJENCIA et à signer le lot 5 avec la société SOUVIGNET ;

**ARTICLE 2** : Précise que le marché est alloti de la sorte :

- Lot 1 : plans de travail
- Lot 2 : Armoires de rangement, caissons
- Lot 3 : Sièges de travail et visiteurs
- Lot 4 : Tables de réunion
- Lot 5 : Espace détente

**ARTICLE 3** : Précise que la durée du marché est de 12 mois à compter de la notification aux titulaires reconductible 3 fois pour 3 périodes d'un an.

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

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

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Jean-Paul Huchon', written over the printed name.



**Délibération n° 2012/0022**

**Séance du 8 février 2012**

**Marché 2011-134**

**MAINTENANCE ET EVOLUTION DU PROGICIEL YourCegid  
SECTEUR PUBLIC-RESSOURCES HUMAINES**



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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics et notamment son article 35-II-8 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 19 janvier 2012 attribuant le marché n°2011-134 à la société CEGID PUBLIC ;
- VU** le rapport n° 2012/0022 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 3 février 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : Autorise la directrice générale à signer le marché 2011-134 avec la société CEGID PUBLIC ;

**ARTICLE 2** : Précise que les montants du marché sont les suivants :

S'agissant de la partie à prix global et forfaitaire, la rémunération forfaitaire annuelle est de 9 388,97 € H.T., soit 11 229,21 € T.T.C.

S'agissant de la partie à bons de commande :

- pour la durée initiale de vingt-quatre (24) mois : le montant minimum est de 50 000 € H.T et le montant maximum est de 150 000 € H.T.
- pour la durée de reconduction de douze (12) mois : sans montant minimum et avec un montant maximum de 50 000 € H.T.

**ARTICLE 3** : Précise que la durée du marché est de vingt-quatre (24) mois ans à compter de sa notification au titulaire et que le marché peut être reconduit, de manière tacite, pour une période de douze (12) mois.

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

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

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jean-Paul Huchon', written over the printed name.

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n° 2012/0023**

**Séance du 8 février 2012**



**Marché 2011-136  
MAINTENANCE ET SUPPORT DU PROGICIEL SIREPA**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics et notamment son article 35-II-8 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 19 janvier 2012 attribuant le marché n°2011-136 à la société GFI ;
- VU** le rapport n° 2012/0023 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 3 février 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** Autorise la directrice générale à signer le marché 2011-136 avec la société GFI ;

**ARTICLE 2 :** Précise que les montants du marché sont les suivants :

- S'agissant de la partie à prix global et forfaitaire, la rémunération forfaitaire annuelle est de 24 281,73 € H.T., soit 29 040,95 € T.T.C.
- S'agissant de la partie à bons de commande, le marché est sans montant minimum et avec un montant maximum de 45 000 € H.T.

**ARTICLE 3 :** Précise que la durée du marché est de vingt-quatre (24) mois à compter de sa notification et qu'il peut être reconduit, de manière tacite, pour une période de douze (12) mois.

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

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

Jean-Paul HUCHON

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



## Marché 2011-146 – Elaboration des hypothèses de populations et emplois nécessaires aux études de prévisions de trafic menées par le STIF

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics et notamment son article 35-II-8 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 19 janvier 2012 attribuant le marché n°2011-146 à l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme Ile-de-France ;
- VU** le rapport n° 2012/0024 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 3 février 2012 ;

Après en avoir délibéré,

### DECIDE

**ARTICLE 1** : Autorise la directrice générale à signer le marché 2011-146 avec l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme Ile-de-France ;

**ARTICLE 2** : Précise que le montant forfaitaire annuel du marché est de 100 000 € TTC ;

**ARTICLE 3** : Précise que la durée du marché est de trois ans à compter de la notification au titulaire ;

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

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

Jean-Paul HUCHON

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



**Délibération n° 2012/0025**

**Séance du 8 février 2012**



**Avenant n°1 au Marché 2004-09**

**Opération A3g**

**TCSP RN1/RN16 Saint-Denis/Sarcelles**

**Mission d'évaluation de la sécurité du système global par Expert ou Organisme Qualifié Agréé.**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics et notamment son article 20 ;
- VU** l'avis de la Commission d'appel d'offres du 19 janvier 2012 ;
- VU** le rapport n° 2012/0025/0045/0046/0047/0048/0049/0050/0051/0052 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 3 février 2012;

Après en avoir délibéré,


**DECIDE**

**ARTICLE 1** : autorise la directrice générale à signer l'avenant n°1 au marché 2004-09 avec la société CERTIFER modifiant la durée du marché ;

**ARTICLE 2** : Précise que les autres clauses du marché restent inchangées.

**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  


Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n° 2012/0045**

**Séance du 8 février 2012**



**Avenant n°1 au Marché 2004-10**

**Opération A3g**

**TCSP RN1/RN16 Saint-Denis/Sarcelles**

**Mission d'évaluation de la sécurité du sous-système  
« insertion urbaine » par Expert ou Organisme Qualifié Agréé.**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics et notamment son article 20 ;
- VU** l'avis de la Commission d'appel d'offres du 19 janvier 2012 ;
- VU** le rapport n° 2012/0025/0045/0046/0047/0048/0049/0050/0051/0052 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 3 février ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : autorise la directrice générale à signer l'avenant n°1 au marché 2004-10 avec la société ATTITUDES URBAINES modifiant la durée du marché ;

**ARTICLE 2** : Précise que les autres clauses du marché restent inchangées.

**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

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





**Avenant n°1 au Marché 2004-32**  
**Mission d'évaluation de la sécurité du système global par expert ou organisme qualifié agréé**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics et notamment son article 20 ;
- VU** l'avis de la Commission d'appel d'offres du 19 janvier 2012 ;
- VU** le rapport n° 2012/0025/0045/0046/0047/0048/0049/0050/0051/0052 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 3 février 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : autorise la directrice générale à signer l'avenant n°1 au marché 2004-32 avec la société CERTIFER modifiant la durée du marché ;

**ARTICLE 2** : Précise que les autres clauses du marché restent inchangées.

**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

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

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n° 2012/0047**

**Séance du 8 février 2012**



**Avenant n°1 au Marché 2004-33**

**Opération A3c CROIX DU SUD CHATILLON – VELIZY – VIROFLAY**

**Mission d'évaluation de la sécurité du sous-système « insertion urbaine » par expert ou Organisme Qualifié Agréé**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics et notamment son article 20 ;
- VU** l'avis de la Commission d'appel d'offres du 19 janvier 2012 ;
- VU** le rapport n° 2012/0025/0045/0046/0047/0048/0049/0050/0051/0052 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 3 février 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : autorise la directrice générale à signer l'avenant n°1 au marché 2004-33 avec la société ERA modifiant la durée du marché ;

**ARTICLE 2** : Précise que les autres clauses du marché restent inchangées.

**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

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

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n° 2012/0048**

**Séance du 8 février 2012**



**Avenant n°1 au Marché 2004-35**

**OPERATION A3b : TRAMWAY VILLEJUIF – JUVISY**

**1ère PHASE : Villejuif / Athis-Mons**

**Mission d'évaluation de la sécurité du système global par Expert ou Organisme Qualifié Agréé.**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics et notamment son article 20 ;
- VU** l'avis de la Commission d'appel d'offres du 19 janvier 2012 ;
- VU** le rapport n° 2012/0025/0045/0046/0047/0048/0049/0050/0051/0052 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 3 février 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : autorise la directrice générale à signer l'avenant n°1 au marché 2004-35 avec la société CERTIFER modifiant la durée du marché ;

**ARTICLE 2** : Précise que les autres clauses du marché restent inchangées.

**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

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JP Huchon'.



**Délibération n° 2012/0049**

**Séance du 8 février 2012**



**Avenant n°3 au Marché 2004-36**

**OPERATION A3b : TRAMWAY VILLEJUIF – JUVISY**

**1ère PHASE : Villejuif / Athis-Mons**

**Mission d'évaluation de la sécurité du système global par  
Expert ou Organisme Qualifié Agréé.**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics et notamment son article 20 ;
- VU** l'avis de la Commission d'appel d'offres du 19 janvier 2012 ;
- VU** le rapport n° 2012/0025/0045/0046/0047/0048/0049/0050/0051/0052 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 3 février 2012 ;

Après en avoir délibéré,

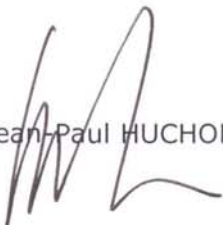
**DECIDE**

**ARTICLE 1** : autorise la directrice générale à signer l'avenant n°3 au marché 2004-36 avec la société ATTITUDES URBAINES modifiant la durée du marché ;

**ARTICLE 2** : Précise que les autres clauses du marché restent inchangées.

**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

**Délibération n° 2012/0050**

**Séance du 8 février 2012**



**Avenant n°1 au Marché 2004-37**

**MISSION D'ÉVALUATION DE LA SECURITE DU SYSTEME GLOBAL  
PAR EXPERT OU ORGANISME QUALIFIE AGREE**

**OPERATION A1a : T2 – PROLONGEMENT AU PONT DE BEZONS**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics et notamment son article 20 ;
- VU** l'avis de la Commission d'appel d'offres du 19 janvier 2012 ;
- VU** le rapport n° 2012/0025/0045/0046/0047/0048/0049/0050/0051/0052 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 3 février 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : autorise la directrice générale à signer l'avenant n°1 au marché 2004-37 avec la société SYSTRA modifiant la durée du marché ;

**ARTICLE 2** : Précise que les autres clauses du marché restent inchangées.

**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

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n° 2012/0051**

**Séance du 8 février 2012**



**Avenant n°1 au Marché 2004-38**

**Mission d'évaluation de la sécurité du sous-système  
« Insertion urbaine » par expert ou organisme qualifié agréé  
dans le cadre de l'opération A1a du contrat de plan  
2000/2006 : Tramway T2 – Prolongement au Pont de Bezons**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics et notamment son article 20 ;
- VU** l'avis de la Commission d'appel d'offres du 19 janvier 2012 ;
- VU** le rapport n° 2012/0025/0045/0046/0047/0048/0049/0050/0051/0052 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 3 février 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : autorise la directrice générale à signer l'avenant n°1 au marché 2004-38 avec la société ATTITUDES URBAINES modifiant la durée du marché ;

**ARTICLE 2** : Précise que les autres clauses du marché restent inchangées.

**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  




Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n° 2012/0052**

**Séance du 8 février 2012**

**Avenant n°1 au Marché 2004/34**



**MISSION D'ÉVALUATION DE LA SECURITE DU SOUS-SYSTEME « INSERTION URBAINE »**

**PAR EXPERT OU ORGANISME QUALIFIE AGREE  
OPERATION A3a : TRAMWAY SAINT-DENIS – EPINAY - VILLETANEUSE**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics et notamment son article 20 ;
- VU** l'avis de la Commission d'appel d'offres du 19 janvier 2012 ;
- VU** le rapport n° 2012/0025/0045/0046/0047/0048/0049/0050/0051/0052 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 3 février 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : autorise la directrice générale à signer l'avenant n°1 au marché 2004-34 avec la société ATTITUDES URBAINES modifiant la durée du marché ;

**ARTICLE 2** : Précise que les autres clauses du marché restent inchangées.

**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

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



**ADAPTATION DES STATIONS EXISTANTES DE LA LIGNE 14  
PASSAGE DE 6 A 8 VOITURES**

**CONVENTION DE REALISATION ET DE FINANCEMENT DE LA  
CONCERTATION PREALABLE, DES ETUDES D'AVANT-PROJET, DU  
DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE ET DE L'ENQUETE**

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

- VU** le code des transports ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** 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°75-470 du 4 juin 1975 portant approbation du cahier des charges de la régie des transports parisiens, en application de l'article 13 du décret n°59-1091 du 23 septembre 1959 modifié portant statut de la Régie autonome des transports parisiens ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le contrat de Plan Etat-Région 2000-2006, signé le 18 mai 2000 ;
- VU** le contrat de projets Etat-Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
- VU** la délibération n°2009/0408 du 8 avril 2009 du conseil du syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** les décisions de la Commission nationale du débat public (CNDP) n°2009/43/PRO14/1 du 2 septembre 2009 et n°2009/56/PRO14/2 du 7 octobre 2009 ;
- VU** la délibération n°2010/0305 du 2 juin 2010 du conseil du syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** la délibération n°2010/0380 du 7 juillet 2010 du conseil du syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** la délibération n°2010/0400 du 7 juillet 2010 du conseil du syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** la délibération n°2011/0773 du 5 octobre 2011 du conseil du syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** la délibération n°2011/0906 du 7 décembre 2011 du conseil du syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le rapport n° 2011/0906 ;
- VU** le rapport n°2012/0026 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projet du 6 février 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** la convention de réalisation et de financement des études relatives à la concertation préalable, à l'avant-projet, au dossier d'enquête publique et à l'enquête publique, entre :

- l'Etat (visa),
- la Société du Grand Paris (30%),
- la Région d'Ile-de-France (30%),
- la Ville de Paris (20%),
- la RATP (20%),
- et le STIF,



pour un montant de 2 440 000 € HT, non actualisable et non révisable et non assujetti à la TVA, est approuvée.

**ARTICLE 2 :** la directrice générale du STIF est habilitée à signer ladite convention et à prendre tout acte permettant de concrétiser cette opération.

**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

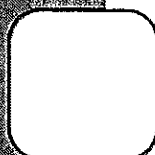
A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JP HUCHON', written over the printed name.

# Adaptation des stations existantes de la ligne 14

## Passage de 6 à 8 voitures

Convention de réalisation et de  
financement :

- de la concertation préalable
- du dossier d'avant-projet
- du dossier d'enquête publique et de l'enquête publique.



## TABLE DES MATIERES

<b>0</b>	<b>CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION.....</b>	<b>6</b>
<b>1</b>	<b>OBJET DE LA CONVENTION .....</b>	<b>9</b>
1.1	RAPPEL DES ELEMENTS D'ETUDE DEJA EFFECTUES .....	9
1.2	DEFINITIONS ET CONTENU DE L'ETUDE.....	10
1.2.1	LE DOSSIER D'AVANT PROJET (AVP) .....	10
1.2.2	LES PHASES DE CONSULTATIONS DU PUBLIC.....	11
1.2.3	LE CONTENU DES DOSSIERS.....	11
1.3	CALENDRIER DE REALISATION DES PRESTATIONS .....	11
<b>2</b>	<b>ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES .....</b>	<b>12</b>
2.1	LA MAITRISE D'OUVRAGE DU PROJET .....	12
2.1.1	RAPPEL DU CONTEXTE DE LA CO-MAITRISE D'OUVRAGE .....	12
2.1.2	L'AUTORITE ORGANISATRICE DES TRANSPORTS .....	12
2.1.3	IDENTIFICATION, ENGAGEMENTS ET PERIMETRE D'INTERVENTION DE LA MAITRISE D'OUVRAGE.....	13
2.2.	LES FINANCEURS.....	13
2.2.1.	IDENTIFICATION .....	13
2.2.2.	ENGAGEMENTS.....	13
<b>3</b>	<b>MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT.....</b>	<b>14</b>
3.1.	ESTIMATION DU COUT DE L'ETUDE .....	14
3.2.	CONTENU DES ETUDES DU MAITRE D'OUVRAGE.....	14
3.2.1.	TABEAU DE SYNTHESE DES COUTS .....	14
3.2.2.	COUTS DETAILLES .....	14
3.3.	PLAN DE FINANCEMENT .....	14
3.4.	MODALITES DE VERSEMENT DES CREDITS DE PAIEMENT POUR LA SOCIETE DU GRAND PARIS ET LA REGION ..	15
3.4.1.	VERSEMENT D'ACOMPTES .....	15
3.4.2.	VERSEMENT DU SOLDE.....	15
3.4.3.	PAIEMENT.....	15
3.4.4.	BENEFICIAIRES ET DOMICILIATION .....	16
3.5.	CADUCITE DES SUBVENTIONS AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA REGION .....	17
3.6.	COMPTABILITE DU MOA.....	17
<b>4.</b>	<b>MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS .....</b>	<b>17</b>
<b>5.</b>	<b>GESTION DES ECARTS.....</b>	<b>18</b>
<b>6.</b>	<b>DISPOSITIONS GENERALES.....</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>ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION.....</b>	<b>19</b>
7.1.	COMITE TECHNIQUE.....	19
7.2.	COMITE DE SUIVI DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT .....	20
7.3.	COMITE DES FINANCEURS .....	20
7.4.	COMMISSION DE SUIVI.....	21
7.5.	INFORMATION HORS COMITE ET COMMISSION DE SUIVI.....	21
<b>8.</b>	<b>PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES .....</b>	<b>21</b>
8.1.	DIFFUSION DES ETUDES .....	21
8.2.	COMMUNICATION DES FINANCEURS .....	22
<b>ANNEXES .....</b>	<b>23</b>	

**Entre**

---

En présence de l'État, représenté par le Préfet de la région Île-de-France, Préfet de Paris,

La Région Île-de-France, représenté par le Président du Conseil régional d'Île-de-France, dûment mandaté par la délibération n° \_\_\_\_\_ de la commission permanente du Conseil régional en date du \_\_\_\_\_

La Ville de Paris

Ci-après désignée par « la Ville de Paris »

La Société du Grand Paris

Ci-après désignée par « la SGP »

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France,...

Ci après désigné par « le STIF »

La Régie Autonome des Transports Parisiens,...

Ci après désigné par « la RATP »

## Visas

Vu le code des transports, notamment l'article L.1241-4  
Vu l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France modifiée,  
Vu la Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation sur les transports intérieurs ;  
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'œuvre privée ;  
Vu la loi n°97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public RFF en vue du renouveau du transport ferroviaire ;  
Vu la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (ORTF) ;  
Vu la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;  
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 modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de- France ;  
Vu le décret n°2011-320 du 23 mars 2011 relatif aux missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la Régie autonome des transports parisiens (RATP) et aux transferts patrimoniaux entre l'Etat, le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la RATP ;  
Vu le décret n°2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du Réseau de transports public du Grand Paris ;  
Vu le contrat de plan Etat-Région Ile de France 2000-2006 signé le 18 mai 2000 ;  
Vu le Contrat de projets 2007-2013 État – Région Île-de-France signé le 23 mars 2007 ;  
Vu le protocole entre l'Etat et la Région Ile de France nommé Plan Espoir Banlieue signé le 13 octobre 2008 ;  
Vu la délibération n°CR 50-11 du Conseil Régional d'Ile-de-France en date du 23 juin 2011 – Convention Particulière relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013 ;  
Vu la délibération n°CS 2011-4 du conseil de surveillance de la Société du Grand Paris en date du 26 mai 2011 adoptant l'acte motivé prévu par le V de l'article 3 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;  
Vu les Contrats Particuliers Région Ile-de-France, Ville de Paris, Département des Hauts-de-Seine et Département de Seine Saint-Denis ;  
Vu les textes spécifiques et les autorisations de signatures portant sur la RATP ;  
Vu le schéma de principe relatif à la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 approuvé en conseil du STIF du 5 octobre 2011 ;  
Vu la convention de financement et de réalisation du dossier d'avant-projet de la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 approuvée en conseil du STIF du 5 octobre 2011 ;  
Vu le schéma de principe relatif à la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 approuvé en conseil de la RATP du 14 octobre 2011 ;  
Vu le schéma de principe relatif à l'adaptation des stations existantes de la ligne 14 passage de 6 a 8 voitures approuvé en conseil du STIF le 7 décembre 2011.  
Vu le schéma de principe relatif à l'adaptation des stations existantes de la ligne 14 passage de 6 a 8 voitures approuvé en conseil du de la RATP le 2 décembre 2011.  
Vu la délibération n°..... de la commission permanente du ..... du Conseil Régional ;  
Vu la délibération n°..... du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris ;

Vu la délibération n°..... du Conseil de Paris ;  
Vu la délibération n°..... du Conseil d'Administration de la RATP.

**Considérants**

---

**Il est convenu ce qui suit :**

## **0 CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION**

---

*Les travaux de mise à niveau des stations existantes sont intrinsèquement liés aux travaux de prolongements des infrastructures auxquelles ils se rattachent. En aucun cas, les participations des différents financeurs aux études et aux travaux de mise à niveau des stations existantes de la ligne 14 dans le cadre de son prolongement à Mairie de Saint-Ouen et des prolongements ultérieurs prévus dans le cadre du Grand Paris Express ne pourront être automatiquement reconduites sur les futures opérations de ce type.*

*Eu égard à l'urgence du projet de désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen, la Région et la Ville de Paris consentent à financer 50% des études préparatoires à la mise à niveau des stations existantes liés à l'accueil de nouvelles rames de 8 voitures nécessaires à l'exploitation dans de bonnes conditions de la ligne prolongée à Mairie de Saint-Ouen puis dans un deuxième temps à Pleyel et Orly, à raison de 30% pour la Région et 20% pour la Ville.*

*Dans le cadre d'une discussion ad hoc seront définies par la suite les clefs de participation pour le financement des travaux de mise à niveau des stations existantes de la ligne 14 accompagnant le prolongement de cette ligne à Mairie de Saint-Ouen.*

*La Ville de Paris considère qu'en l'état actuel du dossier, sa participation financière aux travaux de mise à niveau des stations existantes de la ligne 14, dans le cadre de son prolongement à Mairie de Saint-Ouen, puis à Pleyel et à Orly, n'a pas vocation à dépasser 10% du coût global.*

\*\*\*

La présente convention est relative à **l'adaptation des stations existantes de la ligne 14, hors installations liées au transport**, (liaison Olympiades à Saint Lazare), **résultant à la fois de la hausse de fréquentation de la ligne existante et des prolongements envisagés**, d'une part, à Mairie de Saint-Ouen pour désaturer la ligne 13 du métro dans le cadre d'une co-maîtrise d'ouvrage STIF et RATP et, d'autre part, à Orly au Sud et Saint-Denis Pleyel au Nord, portés par la Société du Grand Paris (SGP), dans le cadre du réseau de transport du Grand Paris (RTGP).

Ces prolongements de la ligne 14, vont engendrer une **hausse de la fréquentation de la ligne 14**. En effet, les études de trafic réalisées par le STIF et la RATP envisagent une charge sur la ligne 14 de 30 000 utilisateurs à l'heure de pointe du matin en 2020, avec le prolongement à Mairie de Saint-Ouen. Les études conduites par la Société du Grand Paris (SGP) prévoient 36 500 voyageurs à l'heure de pointe du matin en 2025, avec les prolongements à Pleyel et Orly. Ainsi, la limite de capacité de la ligne 14, sans marge, sera atteinte à l'heure de pointe avec des navettes automatiques de 6 voitures exploitées à 85 secondes (30 000 voyageurs).

Afin de maintenir la qualité du service offerte aux voyageurs, il est nécessaire de mener en parallèle une démarche visant à **augmenter la capacité de la ligne 14 pour atteindre sa capacité maximale**. Ceci implique que la ligne 14 soit exploitée avec des rames de **8 voitures, avec une fréquence de 85 secondes**. La capacité maximum de la ligne 14 sera ainsi portée à 40 000 voyageurs à l'heure.

Il est précisé dans le Schéma de principe et le dossier d'enquête publique du projet de désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen, approuvé par le Conseil du STIF le 5 octobre 2011 que :

« Le projet de passage de 6 à 8 voitures et d'adaptation des stations existantes est un projet connexe au prolongement de la ligne 14. En effet, ces adaptations découlent d'une réflexion conduite par le STIF et la RATP sur l'exploitation de la ligne 14 : stratégie de renouvellement du matériel roulant, réflexions sur le système d'exploitation des trains, etc. Le passage de 6 à 8 voitures, qui sera mené en parallèle de sorte que sa mise en service soit concomitante avec celle du prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen, est d'abord un projet relatif à l'exploitation de la ligne, mais qui entraîne quelques adaptations de stations existantes (accès supplémentaires, etc.) » (Schéma de principe du projet de désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14, approuvé en Conseil du STIF du 05/10/2011).

**Pour ce qui concerne les stations existantes**, il résulte des études de trafic présentées ci-dessus que **le nombre de voyageurs** (entrants, sortants et en correspondance) **sera amené à croître significativement sur certaines stations** compte tenu à la fois de l'évolution du trafic, du prolongement à Mairie de Saint-Ouen pour désaturer la ligne 13 et des prolongements ultérieurs à Orly et Pleyel. Le surplus de voyageurs commande de s'assurer que le **dimensionnement des stations existantes est conforme à la réglementation en vigueur en terme de sécurité** des établissements recevant du public (ERP) de type gare, y compris pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

Le STIF a confié à la RATP, dans le cadre du marché 2010-19, notifié par le STIF à la RATP en juillet 2010, le soin d'étudier cette problématique. Ces études ont mis en évidence que :

- Les quais existants sont dimensionnés à 120 m pour accueillir à terme des trains de 8 voitures, et ne nécessitent pas d'être modifiés ;
- En revanche, en passant à 8 voitures, les autres espaces constitutifs des stations (couloirs, mezzanines, salle de billet, sortie de secours...) ne permettent pas d'assurer les temps d'évacuation réglementaires, et nécessitent par conséquent d'être redimensionnés, à l'exception des stations Bibliothèque François Mitterrand, Gare de Lyon et Châtelet ;
- Les neuf stations ne sont pas équipées d'abri en cas de sinistre pour les personnes marquées par un handicap comme l'exige la récente réglementation de 2009.

**Ainsi, ces études ont montré qu'il est nécessaire d'adapter les stations existantes de la ligne 14 (voir point 1.1.)**

L'ensemble des stations existantes de la ligne 14 concernées sont toutes situées sur le territoire de la Ville de Paris (1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup>, 8<sup>e</sup>, 9<sup>e</sup>, 12<sup>e</sup> et 13<sup>e</sup> arrondissements).

**Le schéma de principe de l'adaptation des stations existantes a été approuvé au Conseil de la RATP du 2 décembre 2011 et au Conseil du STIF du 7 décembre 2011.**

A l'issue de l'approbation du schéma de principe de l'adaptation des stations existantes (passage de 6 à 8 voitures), **il s'agit de conduire successivement :**

- La concertation préalable ;
- L'avant-projet ;
- L'enquête publique.

Il est proposé que la Région, la Ville de Paris, la SGP et la RATP assurent d'ores et déjà le financement de la concertation préalable, des études d'avant-projet, du dossier d'enquête publique et de l'enquête publique.

**La contribution de la Société du Grand Paris (SGP)**



En application de la Loi relative au Grand Paris et du décret n°2011-1011 approuvant le schéma d'ensemble, la Société du Grand Paris est maître d'ouvrage de la ligne Bleue du Réseau de Transport Public du Grand Paris (liaison d'Orly à Saint Denis Pleyel) constituée des prolongements de la ligne 14 au sud d'Olympiades à Orly et au nord de Mairie de Saint-Ouen à Saint-Denis Pleyel.

La Société du Grand Paris considère nécessaire de participer à l'opération objet de la présente convention afin de rechercher conjointement avec les autres signataires de la présente convention une optimisation des investissements publics. La Société du Grand Paris est en effet fondée à apporter sa contribution au financement de ce projet, dès lors que ce prolongement est indispensable à la réalisation de l'objectif de connexion des aéroports au centre de Paris par métro automatique, qu'il prévoit l'adaptation nécessaire des infrastructures et des systèmes de la ligne existante en vue de son exploitation à pleine capacité, et qu'il intègre toutes les dispositions permettant la mise en service du prolongement à Orly en 2020.

## 1 OBJET DE LA CONVENTION

---

La présente convention a pour objet :

- de définir l'organisation du pilotage des études ;
- de définir les modalités de financement de la concertation préalable, des études d'avant-projet, du dossier d'enquête et de l'enquête publique de l'adaptation des stations existantes de la ligne 14 en vue de permettre le passage de 6 à 8 voitures ;
- de préciser le contenu des études nécessaires à la constitution du dossier de concertation préalable, du dossier d'enquête publique et du dossier d'avant-projet.
- d'indiquer les documents à remettre aux signataires de la convention, sur leur demande ;
- de préciser les conditions de suivi de ces études dans le respect du calendrier général du projet.

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

**« Adaptation des stations de la ligne 14 : passage de 6 à 8 voitures – Convention de réalisation et de financement de la concertation préalable, des études d'avant-projet, du dossier d'enquête publique et de l'enquête publique ».**

### 1.1 Rappel des éléments d'étude déjà effectués

Les **caractéristiques fonctionnelles** du projet retenues pour l'adaptation des stations existantes sont les suivantes.

Premièrement, l'aménagement dans les **neuf (9) stations existantes de la ligne 14 d'Espaces d'Attente Sécurisés (EAS)** pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et Utilisateurs de fauteuil roulant (UFR). Il s'agit de « zone à l'abri des fumées, des flammes et du rayonnement thermique : Une personne, quel que soit son handicap doit pouvoir s'y rendre et, si elle ne peut poursuivre son chemin, y attendre son évacuation grâce à une aide extérieure. » (Article CO 34 § 6), en application du GN8 (arrêté du 24 septembre 2009 modifiant le règlement ERP/GA).

Deuxièmement, pour **six (6) stations existantes de la ligne 14**, la configuration actuelle ne permet pas de maintenir un temps d'évacuation inférieur à 10 minutes avec le passage à 8 voitures. Par conséquent, des adaptations doivent être envisagées sur les six stations suivantes : Olympiades, Cour Saint-Emilion, Bercy, Pyramides, Madeleine, Saint-Lazare.

Pour respecter la réglementation, l'aménagement d'issues de secours remaniées ou complémentaires peut suffire pour ces stations. Néanmoins, le programme a été dimensionné pour répondre à une fréquentation élevée tenant compte des prolongements à Mairie de Saint-Ouen, Orly et Pleyel et du contexte urbain.

Ces adaptations consistent à créer :

- un **accès secondaire pour les stations Olympiades, Bercy et Saint-Lazare**, en réponse à des enjeux de creux de desserte d'un secteur dense et de développement urbain (Olympiades), de flux conséquents liés à des équipements métropolitains (Bercy) et à une logique d'accès direct au pôle transport que constitue Saint-Lazare, évitant ainsi des traversées d'importants flux de piétons (Saint-Lazare).
- une **sortie simple pour la station Cour Saint-Emilion** afin d'améliorer l'accès à un quartier dense avec de grands équipements de loisirs

- une **issue de secours pour les stations Pyramides et Madeleine**, avec une insertion urbaine la moins impactante possible et prenant en compte le patrimoine historique présent dans ce secteur.

Ces aménagements tiennent compte des prévisions de trafic de STIF et RATP et de celles de la Société du Grand Paris (SGP).

Le coût total de l'adaptation des stations existantes s'élève à 115 M€ aux conditions économiques de janvier 2010 (ce coût intègre les prestations de la présente convention de financement, voir 3.2.2.), auxquels il convient d'ajouter 2M€ pour les adaptations complémentaires des stations Olympiades et Pyramides réalisées à la demande de la SGP.

Le calendrier de ce projet est le suivant :

- 2012 : concertation préalable et études d'avant-projet ;
- 2013 : Enquête publique et premiers travaux

Sa mise en service sera concomitante au prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen.

## **1.2 Définitions et contenu de l'étude**

### **1.2.1 Le Dossier d'Avant Projet (AVP)**

L'Avant-projet porte sur la réalisation des études nécessaires à une définition technique avancée (au sens de la loi MOP), permettant une maîtrise des coûts et délais du projet.

En particulier, suite au schéma de principe, les éléments suivants seront approfondis :

- Le dimensionnement des adaptations apportées aux aménagements des stations existantes de la ligne 14. La conception de ces aménagements et de leurs émergences se fera avec un souci d'insertion urbaine et en collaboration avec les aménageurs désignés par les collectivités locales ;
- Une évaluation des coûts, du calendrier de réalisation, des impacts et de l'intérêt socio-économique.

Ces études seront menées dans un cadre de suivi et de maîtrise des coûts du projet.

Par ailleurs, seront fournies les études suivantes :

- étude de prévision de trafic remises à jour (données d'entrée pour le programme fonctionnel des stations et le calcul des temps d'évacuation) ;
- gestion de l'intermodalité, le cas échéant.

La présente convention porte sur la réalisation de :

- un avant-projet dit « technique » conformément à la loi MOP. ;
- un avant-projet dit « administratif », conforme à la délibération du Conseil du STIF en date du 6 juillet 2011.

La présente convention intègre en outre dans son périmètre de financement :

- La compensation des frais de maîtrise d'ouvrage (notamment pilotage, encadrement, contrôle qualité, contrôle de gestion, frais de structure, la participation des entités de la RATP en charges de l'exploitation, de la maintenance, de la sûreté et de la sécurité des lieux et des services de transport à l'élaboration de l'avant-projet) ;
- Le lancement des reconnaissances (repérage des réseaux enterrés, caractérisation détaillée du bâti existant à proximité des stations). Un complément de la campagne de sondages géologiques devra être réalisé dans la phase PRO.
- Les prestations de maîtrise d'œuvre nécessaires à la définition technique adéquate des ouvrages et équipements en vue de la préparation des dossiers d'autorisation

administratives tels que l'enquête parcellaire, les dossiers d'autorisation ou de déclaration au titre de la loi sur l'eau ;

- La réalisation des enquêtes parcellaires et enquête loi sur l'eau ;
- Les missions d'assistance réglementaires telles que coordination en matière de sécurité et protection de la santé (CSPS) en phase conception, le contrôle technique (CT) ;
- Les activités et prestations nécessaires au rendu compte de l'avancement des études qui sont à la charge de la RATP dans le cadre de la présente convention.
- La présentation d'un planning détaillé de réalisation de l'opération jusqu'à sa mise en service.

La présente convention ne couvre pas les adaptations des installations liées au transport (réaménagement des voies, signalisation, système vidéo quai et train, façade de quai..) nécessaire lors du passage à 8 voitures.

La RATP proposera en début d'étude un programme fonctionnel basé sur le schéma de principe. L'Avant-projet sera lancé après approbation formelle de ce programme fonctionnel par le maître d'ouvrage et le STIF. Ce programme sera aussi examiné conformément aux dispositions de suivi de l'article 7 (« Organisation et suivi de la présente convention ») de la présente convention.

La présente convention ne couvre pas les frais de reprises d'études techniques pour lever d'éventuelles réserves de la commission d'enquête ni les reprises d'études de niveau avant-projet liées à ces réserves.

### **1.2.2 Les phases de consultations du public**

La présente convention a également pour objet de définir les engagements réciproques des parties concernant les consultations du public sur la base d'un Schéma de principe :

- l'élaboration du dossier de concertation ;
- l'élaboration du Dossier d'enquête publique (avec la mise en compatibilité des PLU), sur la base de l'AvP ;
- les divers compléments pour la préparation et la réalisation de l'Enquête d'utilité publique (DUP).

### **1.2.3 Le contenu des dossiers**

Les documents remis comprendront :

- Les pièces nécessaires à la préparation et conduite de la concertation préalable ;
- Le dossier d'Avant-projet ainsi que l'intégralité des études nécessaires à sa réalisation, y compris le dossier « Loi sur l'eau » ;
- Les pièces nécessaires à la préparation et conduite de l'enquête publique.

L'annexe 4 de la présente convention détaille les éléments constitutifs de l'avant-projet administratif.

L'ensemble des documents sera remis par les MOA aux parties signataires de la présente convention en deux exemplaires papiers et un exemplaire sous format CD-Rom.

## **1.3 Calendrier de réalisation des prestations**

Le délai de réalisation de l'ensemble des prestations est fixé à 36 mois à compter de la notification de la présente convention par le STIF. Pour l'avant-projet, le délai est fixé à 12 mois, La notification intervient lorsque l'ensemble des financements a été mis en place par chacun des financeurs. Le planning prévisionnel des prestations est joint en annexe 3 à la présente convention.

## **2 ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES**

---

### **2.1 La maîtrise d'ouvrage du projet**

#### **2.1.1 Rappel du contexte de la co-maîtrise d'ouvrage**

L'article L 1241-4 du code des transports dispose que :

*« Le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la Régie autonome des transports parisiens exercent conjointement, dans la limite des compétences reconnues à l'établissement public Réseau ferré de France, la maîtrise d'ouvrage des opérations, non décidées au 1er janvier 2010, ayant pour objet les aménagements, les extensions ou les prolongements directs, dépendants ou accessoires des lignes, ouvrages ou installations existant à la même date. Le Syndicat des transports d'Ile-de-France s'assure de la faisabilité et de l'opportunité des opérations considérées, en détermine la localisation, le programme, l'enveloppe financière prévisionnelle et, sans préjudice de la contribution de la régie, en assure le financement. La Régie autonome des transports parisiens choisit le processus selon lequel l'infrastructure et les matériels sont réalisés ou acquis, en assure ou en fait assurer la maîtrise d'œuvre et conclut les contrats ayant pour objet les études et l'exécution des travaux. Pour chaque opération, une convention précise les conditions d'organisation de la maîtrise d'ouvrage dont le syndicat assure le suivi et le contrôle d'ensemble. »*

Par opérations non décidées au 1er janvier 2010, il est entendu : au terme de l'Article 19 dernier alinéa du décret du 23 mars 2011, « (...), une opération est regardée comme décidée lorsqu'elle a fait l'objet d'un schéma de principe approuvé (...) ».

Le projet d'adaptation des stations existantes de la ligne 14 relève de la maîtrise d'ouvrage exercée conjointement par le STIF et la RATP dans la mesure où il s'agit d'aménagements d'ouvrages existant au 1er janvier 2010.

Par ailleurs, ces aménagements n'ayant pas fait l'objet d'un schéma de principe approuvé au 1er janvier 2010, c'est donc une opération non décidée au sens à l'article L 1241-4 du code des transports modifié par la loi ARAF devant faire l'objet d'une co-maîtrise d'ouvrage STIF/RATP.

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

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

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

### **2.1.3 Identification, engagements et périmètre d'intervention de la maîtrise d'ouvrage**

Conformément à l'article L1241-4 du code des transports, le STIF s'est assuré de la faisabilité et de l'opportunité de l'opération considérée, en a déterminé la localisation, le programme et l'enveloppe financière prévisionnelle.

Dans le cadre de l'exercice de ces missions, le STIF a pu notamment constater que les prévisions de trafic, montrant une augmentation de la fréquentation sur la ligne 14 et justifiant les adaptations des stations existantes, résultent à la fois de l'augmentation régulière du trafic et des prolongements de la ligne 14 : à Mairie de Saint-Ouen pour désaturer la ligne 13, d'une part, et dans le cadre du Réseau de transport du Grand Paris (RTGP), d'autre part.

Compte tenu de cette situation particulière, le STIF a souhaité confier, pour les étapes à venir de ce projet, l'ensemble des prérogatives de maîtrise d'ouvrage qui lui sont conférées par l'article L1241-4 du code des transports, la RATP assumant l'ensemble des missions et des responsabilités du maître d'ouvrage.

La présente convention permet à la RATP de conduire la concertation, les études d'avant-projet et l'enquête publique, telles que décrites en détail à l'article 1.2.

## **2.2. Les financeurs**

### **2.2.1. Identification**

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

- La Région Ile de France (30%),
- La Société du Grand Paris (30%),
- La RATP (20%)
- La Ville de Paris (20%)

### **2.2.2. Engagements**

La signature de la présente convention vaut engagement des co-financeurs à verser les subventions nécessaires à la réalisation, par le maître d'ouvrage visés à l'article 2.1.3, des études en vue de l'élaboration du dossier d'avant projet (décrit à l'article 1 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 MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

#### 3.1. Estimation du coût de l'étude

Le coût prévisionnel des dépenses relatives aux prestations de cette convention est évalué à **2 440 000 € HT** (aux conditions économiques de janvier 2010), **non actualisable et non révisable et non assujetti à la TVA.**

#### 3.2. Contenu des études du maître d'ouvrage

##### 3.2.1. Tableau de synthèse des coûts

Les coûts des prestations sont établis comme suit :

Maître d'ouvrage	Coûts Euros
RATP	2 440 000 € HT
<b>TOTAL</b>	<b>2 440 000 € HT</b>

##### 3.2.2. Coûts détaillés

Estimation en euros des postes nécessaires pour mener à bien cette étape du projet :

Postes de prestations	MOA RATP
AVP	1 740 000
Concertation préalable	200 000
Dossier d'enquête publique	500 000
Enquête publique	
<b>TOTAL</b>	<b>2 440 000 €</b>

#### 3.3. Plan de financement

Le plan de financement est établi en euros.

Passage de 6 à 8 voitures : adaptation des stations existantes de la ligne 14 (€ HT)					
	SGP	Région Ile-de-France	Ville de Paris	RATP	TOTAL
<b>RATP</b>	<b>732 000</b> <i>soit 30%</i>	<b>732 000</b> <i>soit 30%</i>	<b>488 000</b> <i>soit 20%</i>	<b>488 000</b> <i>soit 20%</i>	<b>2 440 000</b>

### **3.4. Modalités de versement des crédits de paiement pour la Région, la Société du Grand Paris et la Ville de Paris**

#### **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 prestations, objet de la présente convention, le maître d'ouvrage transmettra, auprès de l'ensemble des financeurs, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination 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.

#### **Versement des acomptes au profit de la RATP**

La demande de versement pour la SGP et la Région comprendra :

- l'état d'avancement de chacun des postes de dépenses tel que définis à l'article 3.2.2
- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses comptabilisées par le maître d'ouvrage indiquant la référence des factures comptabilisées et leur date de comptabilisation ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 3.3.;
- chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le directeur financier de la RATP.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Région, la SGP et la Ville de Paris au maître d'ouvrage est plafonné à 95% du montant subventionné avant le versement du solde. Pour la Région d'Île de France ce taux est applicable uniquement dans le cas d'une opération inscrite au Contrat de Projets 2007-2013 au titre du Grand Projet 5.

L'annexe 2 indique l'échéancier prévisionnel des autorisations de programme et des bénéficiaires des subventions.

#### **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 incluant notamment les frais de maîtrise d'ouvrage.

Le versement du solde est subordonné à la production des documents signés par le représentant légal ou le directeur financier du maître d'ouvrage indiqués aux articles 2.1.3 et 3.2.1. 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.

Le versement du solde se fera sur présentation des factures acquittées.

#### **3.4.3. Paiement**

Les paiements dus par les financeurs au maître d'ouvrage seront effectués dans un délai de 40 jours calendaires à compter de la date de réception par les financeurs de la demande de versement, sous réserve que le maître d'ouvrage ait fourni aux financeurs, dans les délais et la forme prévus, l'ensemble des pièces justificatives au paiement



demandées à l'article 3.4.1, des conclusions des comités de suivi et des éventuels avenants à la convention. Dans le cas contraire, ce délai de 40 jours ne courra qu'à compter de la date de réception complète desdites pièces.

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 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 à :

- RATP sur le compte ouvert au nom de RATP ENCAISSEMENTS COLLECTIVITES de CALYON, dont le RIB est le suivant :

Code banque : 31489

Code guichet : 00010

N° compte : 00 198 757 753

Clé : 47

Le paiement est effectué à la RATP par virement bancaire, portant dans son libellé le numéro de référence de la facture.

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

	<b>Adresse de facturation</b>	<b>Nom du service</b>	<b>Téléphone / courriel</b>
<b>SGP</b>	Immeuble Le Cézanne 30, rue des fruitiers 93200 SAINT-DENIS	Unité Système et Sécurité	01 80 95 00 72 umberto.pisu@societ edugrandparis.fr
<b>Région Ile-de-France</b>	35 Boulevard des Invalides 75007 PARIS	Unité Aménagement Durable Transports en Commun Secrétariat Général	01 53 85 56 21 Annabelle.acharrok@i ledefrance.Fr
<b>la Ville de Paris</b>	40 rue du Louvre 75001 PARIS	Mairie de Paris Direction de la voirie et des déplacements	01.40.28.70.10 Yvette.Ranc@paris.fr
<b>RATP</b>	Maison de la RATP LAC C42 54 quai de la Râpée 75599 PARIS Cedex 12	Contrôle de Gestion et Finances / Contrôle de Gestion Investissements	01 58 78 21 53 Pierre- louis.aubert@ratp.fr

### **CLAUSE DE RENDEZ-VOUS**

Les articles L 2142-3 et L2142-10 du code des transports et le décret n° 2011-320 du 23 mars 2011 relatif aux missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la RATP et aux transferts patrimoniaux entre l'Etat, le STIF et la RATP, imposent à la RATP de procéder à une identification de sa mission de gestionnaire d'infrastructure et à une

séparation comptable des activités d'exploitation et de gestion d'infrastructure à compter du 1er janvier 2012.

Dans ce contexte, les parties conviennent de se revoir afin de procéder, dans la présente convention, aux modifications requises par la mise en place de cette mission de gestion d'infrastructure, notamment les modifications de nature comptable.

Ces modifications feront l'objet d'un avenant à la présente convention.

### **3.5. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région**

Le présent article ne s'applique pas pour les opérations relevant du CPER « 2000 - 2006 » et du CPJ « 2007 - 2013 », ainsi que pour les « Grands projets » définis comme ayant une durée de travaux supérieurs à quatre ans.

Dans tous les autres cas, la clause de caducité s'applique suivant les modalités indiquées ci-dessous.

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.

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 du MOA**

Le maître d'ouvrage s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres à cette étude.

Le maître d'ouvrage s'engage à informer préalablement les co-financeurs de toutes autres participations financières attribuées en cours d'exécution de la présente convention et relatives à l'objet de cette dernière.

## **4. MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS**

---

Les parties conservent l'ensemble des pièces comptables justificatives relatives à l'investissement objet de la présente convention, pendant 10 ans à compter de l'émission des dites pièces.

Les financeurs se réservent le droit de solliciter du maître d'ouvrage, à tout moment et jusqu'à expiration de ce délai, toutes informations, tous documents et pièces comptables justificatives relatifs à la comptabilité propre à l'investissement.

## **5. GESTION DES ECARTS**

---

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

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

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 3.1, les co-financeurs sont informés lors de la réunion du comité de suivi de la convention de financement. Le maître d'ouvrage fournit aux financeurs et au STIF un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences. Le maître d'ouvrage doit obtenir l'accord préalable des co-financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Le cas échéant un avenant à la présente convention formalise cet accord.

## **6. DISPOSITIONS GENERALES**

---

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

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

### **6.2. Règlement des litiges**

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

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

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

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

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération. La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

- si dans ce délai les obligations citées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution,

- si l'inexécution des prestations requises est consécutive à un cas de force majeure.

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

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

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

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

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

- réception des documents indiqués à l'article 1.2 ;
- solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 3.5.

Et au plus tard 36 mois après sa notification.

#### **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.

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux.

### **7. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION**

---

Conformément à l'Ordonnance du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, modifiée par la loi ORTF, reprise à l'article L 1241-4 du code des transports, le STIF assure le suivi et le contrôle d'ensemble de la maîtrise d'ouvrage.

La gouvernance du projet s'articule comme suit autour de comités, réunissant les techniciens en charge des études et les financeurs, de commissions de suivi composées des élus et des financeurs, et de réunions entre le STIF et le maître d'ouvrage auxquelles peuvent être conviés les financeurs.

#### **7.1. Comité technique**

Il est constitué un comité technique de suivi de l'opération. Ce comité, convoqué par le STIF comprend l'ensemble des signataires de la convention.

Le Comité technique se réunit en tant que de besoin sur simple demande de l'un des membres et au moins une fois par an, les membres étant convoqués par le STIF avec un préavis minimum de quinze jours et les éléments étant envoyés au moins sept jours au préalable par la RATP.

Le Comité technique est le cadre privilégié permettant :

- de partager les éléments relatifs à la concertation préalable, aux études techniques de l'avant-projet, au dossier d'enquête publique et à l'enquête publique, les éventuels points durs et leurs impacts financiers et administratifs le cas échéant, en impliquant en amont les acteurs de l'opération ;
- de développer un point technique lors d'une séance spécifique ;
- de valider les choix techniques si nécessaire ;
- de suivre le déroulement technique de la démarche ;
- de préparer les différents comités et les commissions de suivi sur les aspects techniques.

A cette fin, les membres du comité technique peuvent se faire assister de leurs prestataires et inviter, si besoin, les partenaires impliqués dans le projet.

## **7.2. Comité de suivi de la convention de financement**

Il est constitué un comité de suivi de la convention de financement comprenant l'ensemble des signataires de la convention, convoqué et placé sous l'autorité du STIF.

Le Comité de suivi de la convention de financement se réunit au moins une fois par an, et autant que de besoins sur simple demande de l'un des membres, les membres étant convoqués par le STIF avec un préavis minimum de un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par la RATP.

Le comité se prononce et valide :

- l'avancement de cette étape de l'étude au regard des éléments demandés dans la convention de financement, notamment suivant les postes estimés et indiqués à l'article 3.2.2 de la présente convention, et du calendrier ;
- le suivi financier de la convention et les éventuels écarts constatés, les besoins d'études complémentaires possibles à ce stade, la fin de l'étape de l'étude permettant le versement du solde correspondant à la présente convention ;
- le suivi des estimations du projet (confirmation des postes prévus au regard du périmètre du projet) ;
- les éléments liés à la communication du projet, aussi bien l'information générale (éléments du plan de communication) que dans le cadre administratif et réglementaire (éléments de la concertation préalable) ;
- le projet de contenu des conventions de financement des étapes ultérieures du projet ;
- les éléments présentés lors de la Commission de suivi ;
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF.

Le compte rendu de chaque Comité de suivi est validé en début de séance.

## **7.3. Comité des financeurs**

Il est constitué un comité des co-financeurs. Il se réunit autant que de besoins en fonction de questions spécifiques relevant du pilotage du projet, notamment son financement, les ajustements de programmation technique et financière, et les points spécifiques qui n'auraient pu être validés en comité de suivi.

Les membres sont convoqués par le STIF avec un préavis minimum d'un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable.

#### **7.4. Commission de suivi**

Placé sous la présidence de la Directrice générale du STIF, la Commission de suivi comprend les signataires de la convention et les élus des collectivités territoriales concernées par le projet.

Elle se réunit au moins une fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le STIF.

La Commission de suivi informe ses membres de l'avancement de la concertation préalable, des études relatives au dossier d'avant-projet, au dossier d'enquête publique et à l'enquête publique.

Elle recueille les avis et observations de ses membres sur :

- les orientations et la démarche à engager ;
- les conclusions de la démarche à chaque étape importante ;
- les modalités de la concertation préalable si la CNDP n'est pas saisie ;
- les études et le dossier d'avant-projet ;
- le dossier d'enquête et la préparation de l'enquête publique ;
- le projet des dossiers préparés en vue de son approbation en Conseil du STIF.

#### **7.5. Information hors comité et commission de suivi**

La RATP s'engage pendant toute la durée de validité de la convention :

- à présenter un compte-rendu d'avancement de l'étude devant le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France à la demande de ce dernier,
- à informer le STIF et les co-financeurs sans délai en cas de difficultés ayant une incidence financière, ou sur le respect du calendrier, ou sur le programme.

La RATP s'engage également à inviter le STIF et les co-financeurs ou les experts missionnés par celui-ci à assister, sur leur demande, à toute réunion permettant essentiellement d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet.

Par défaut, les documents présentés dans le cadre des différents comités et commissions sont adressés au moins quinze jours avant la réunion.

### **8. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES**

---

#### **8.1. Diffusion des études**

Les études seront communiquées aux co-financeurs qui s'interdisent toute diffusion en dehors des signataires de la présente convention, sans accord préalable du maître d'ouvrage. Pour les besoins des missions de la SGP, la RATP et le STIF s'engagent à examiner les demandes éventuelles de concession à titre gratuit des droits patrimoniaux de propriété littéraire et artistique afférents aux études et à donner une décision dans un délai maximum de sept (7) jours à compter de la réception d'une demande formulée par la SGP.

Les résultats des études, après validation par le comité de suivi, pourront être communiqués aux collectivités territoriales concernées par la présente opération. Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable des parties signataires.

Les données des études pourront être utilisées librement par les financeurs, la RATP et le STIF dans le cadre de la poursuite de la réalisation du projet de prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint Ouen et de l'adaptation des stations existantes.

Les présents signataires s'engagent à faire mention des financements accordés par la présente convention dans toute publication ou communication des études qu'elle vise, notamment par une indication portée sur les documents finaux.

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention de financement sont la propriété du maître d'ouvrage et du STIF.

## **8.2. Communication des financeurs**

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

Dans un souci d'identification des projets inscrits au Contrat de projets Etat-Région, les opérations financées dans ce cadre présenteront les traitements suivants au niveau des logos des partenaires :

- l'ordre entre partenaires : l'Etat, la Région, la SGP, la Ville de Paris et la RATP ;
- l'ordre des co-financeurs : la Région, la SGP, la Ville de Paris, RATP ;
- en dernier : le logo du STIF.

\*  
\* \*

### **Fait en six (6) exemplaires originaux**

Visa Etat	Pour la Région Ile-de-France	Pour la SGP
<b>Daniel CANEPA</b> Préfet de la région Ile-de-France	<b>Jean-Paul HUCHON</b> Président du Conseil Régional d'Ile-de-France	<b>Etienne GUYOT</b> Président du Directoire
Pour la Ville de Paris	Pour le STIF	Pour la RATP
<b>Bertrand DELANOË</b> Maire de Paris	<b>Sophie MOUGARD</b> Directrice Générale	<b>Pierre MONGIN</b> Directeur Général

## **ANNEXES**

**Annexe 1 : Organigramme nominatif de l'opération**

**Annexe 2 : Echancier prévisionnel des autorisations de programme et des dépenses du bénéficiaire des subventions**

**Annexe 3 : Calendrier**

**Annexe 4 : Détail du programme des études d'avant-projet, un des objets de la présente convention**



## ANNEXE 1 Organigramme nominatif de l'opération

Cet organigramme est remis à jour lors de chaque changement de titulaire d'une fonction.

Maître d'ouvrage :  
 M. Michel DAGUERREGARAY  
 Directeur délégué  
 RATP

## ANNEXE 2 Echancier prévisionnel des autorisations de programme et des dépenses du bénéficiaire des subventions

### ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE

€ HT Courants	2012	2013	TOTAL
RATP	1 626 000	813 000	2 440 000
<b>Total</b>	<b>1 626 000</b>	<b>813 000</b>	<b>2 440 000</b>

### ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES DU BENEFICIAIRE DES SUBVENTIONS

€ HT Courants	2012	2013	TOTAL
RATP	1 626 000	813 000	2 440 000
<b>Total</b>	<b>1 626 000</b>	<b>813 000</b>	<b>2 440 000</b>

## ANNEXE 3 Calendrier

PLANNING AVP	MOIS											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Recueil des données d'entrée												
Elaboration du programme fonctionnel												
Elaboration du dossier AVP Technique (stations existantes)												
Finalisation du dossier AVP technique												
Elaboration du dossier de concertation préalable												
Elaboration du dossier d'enquête publique												
Bilans sociaux économique, coût d'exploitation, étude de trafic												
Dossier de l'AVP Administratif provisoire												

## ANNEXE 4

# Détail du programme des études d'avant-projet, un des objets de la présente convention

### CONTENU TYPE DES AVANT-PROJETS SOU MIS A L'APPROBATION DU SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-France Délibération 2011-0631 du Conseil du STIF du 6 juillet 2011

#### Objectif

---

L'objectif de l'avant-projet est d'obtenir des études dont le niveau de détail permettent d'arrêter le programme détaillé définitif, de définir le plan de financement et le planning des travaux de l'opération puis le dépôt du permis de construire le cas échéant.

#### Enjeux

---

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

Le contenu de l'avant-projet est compatible avec le SDRIF et le PDU Ile-de-France. Il tient compte des conclusions de l'Enquête Publique.

- **Articulation avec la loi MOP**

- Le contenu de l'avant-projet devra être conforme aux dispositions des articles 4, 13 et 20 du décret 93-1268 précité :
- « Confirmer, compte tenu des études et reconnaissances complémentaires, la faisabilité de la solution retenue et en déterminer ses principales caractéristiques ;
- proposer une implantation topographique des principaux ouvrages ;
- permettre au maître de l'ouvrage de prendre ou de confirmer la décision de réaliser le projet, d'en arrêter définitivement le programme et d'en déterminer les moyens nécessaires, notamment financiers ;
- établir l'estimation du coût prévisionnel des travaux, en distinguant les dépenses par partie d'ouvrage et nature de travaux et en indiquant l'incertitude qui y est attachée compte tenu des bases d'estimation utilisées ;
- permettre l'établissement du forfait de rémunération dans les conditions prévues par le contrat de maîtrise d'œuvre.

Les études d'avant-projet comprennent également l'établissement des dossiers et autres autorisations administratives nécessaires à ce stade du projet et qui relèvent de la compétence de la maîtrise d'œuvre, ainsi que l'assistance au maître de l'ouvrage au cours de leur instruction. »

L'article 2 de la loi MOP prévoit que, pour des projets de réutilisation/réhabilitation d'ouvrage existants ou de réalisation d'ouvrages neufs complexes d'infrastructure et de bâtiments, le programme défini avant commencement de l'avant-projet pourra être précisé avant le commencement des études de projet.

#### Adaptation

---

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

## Contenu

---

L'ensemble des résultats des études réalisées dans le cadre de l'avant-projet 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,*

### **II. diagnostics Transport des Territoires concernés**

a. *Rappel du schéma de principe et mises à jour éventuelles,*

### **III. objectifs du Projet / Programme**

a. *Programme de l'opération arrêté en adéquation avec les objectifs précédents. Justification des changements apportés le cas échéant,*

b. *Nature et étendue des besoins (tient compte des conclusions de l'enquête publique et sont modifiées en conséquence par rapport au schéma de principe),*

c. *Contraintes et exigences (tient compte des conclusions de l'enquête publique et sont modifiées en conséquence par rapport au schéma de principe),*

### **IV. description du Projet**

a. *Caractéristiques principales (évolutions depuis le schéma de principe),*

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. *Aménagements urbains et interfaces avec le projet :*

i. *solution de référence : abords, aménagements ponctuels, opérations connexes,*

ii. *variantes d'aménagements spécifiques sur demande,*

e. *Phasages fonctionnels éventuels, avec avantages et inconvénients techniques,*

f. *Compatibilité entre l'avant-projet et la déclaration de projet,*

g. *Pour les projets en souterrain : sondages détaillés permettant d'arrêter les choix des techniques de réalisation,*

### **V. impacts du projet**

a. *Descriptif de la prise en compte des conclusions de l'Etude d'impact et de l'Enquête Publique, et de leurs effets sur l'opération, en termes de définition, de performances, de coûts, de délais,*

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

a. *Organisation :*

i. *identification des différentes parties : STIF, MOA(s) désignés, MOE(s) études, collectivités...,*

ii. *périmètres d'intervention des parties arrêtés : périmètres de maîtrises d'ouvrage, d'exploitation et de maintenance (plans),*

iii. *méthodes : Schéma Directeur Qualité,*

b. *Planification :*

i. *calendrier d'ensemble de l'opération, avec le déroulement des procédures et des travaux à l'échelle du mois,*

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 la 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 - 5%, 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, enquête publique,...)*

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 et des évolutions au regard de l'étape précédente,*

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

#### **b. Gestion des risques**

i. *coûts : Schéma Directeur Qualité*

#### **c. Coûts d'exploitation :**

i. *bilan financier pour l'exploitant d'une part, pour les collectivités publiques d'autre part,*

ii. *éléments chiffrés permettant de préparer contrat d'exploitation (ou avenant),*

### **VIII. financement :**

a. *plan de financement global et annualisé,*

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

### **IX. Evaluation de l'intérêt socio-économique**

a. *Mise à jour du schéma de principe par rapport au programme retenu*

### **X. annexes graphiques selon loi MOP**

### **XI. annexes de constitution du dossier :**

a. *Décision de lancement de l'AVP,*

b. *Avis du commissaire enquêteur,*

c. *Déclaration de projet,*

d. *DUP le cas échéant,*

### **XII. annexes complémentaires au dossier :**

a. *Projet de Convention de Financement,*

b. *Eventuellement Dossier Préliminaire de Sécurité.*

Une synthèse de l'AVP destinée aux élus et aux services techniques des collectivités concernées devra également être produite.



**REAMENAGEMENT DU POLE RER CHATELET-LES HALLES**

**CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE A LA REALISATION DE  
L'OPERATION**

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation sur les transports intérieurs ;
- VU** la loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 dite loi MOP ;
- VU** la loi n°2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (ORTF) ;
- VU** 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°75-470 du 4 juin 1975 portant approbation du cahier des charges de la régie des transports parisiens, en application de l'article 13 du décret n°59-1091 du 23 septembre 1959 modifié portant statut de la Régie autonome des transports parisiens ;
- 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 décret n°2011-320 du 23 mars 2011 relatif aux missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la Régie autonome des transports parisiens (RATP) et aux transferts patrimoniaux entre l'Etat, le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la RATP ;
- VU** le projet de Schéma Directeur de la Région Ile-de-France, adopté par le Conseil Régional le 25 septembre 2008 ;
- VU** le contrat particulier conclu entre la Région Ile-de-France, délibéré le 27 mars 2003, et le Département de Paris, délibéré les 20 et 21 janvier 2003, pour la période 2003-2006 ;
- VU** le contrat particulier conclu entre la Région Ile-de-France, délibéré le 26 novembre 2009, et le Département de Paris, délibéré le 19 décembre 2009, pour la période 2009-2013 ;
- VU** la délibération n°2006/0275 du Conseil du STIF prise dans sa séance du 5 avril 2006, définissant les objectifs poursuivis pour le réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles et les modalités de la concertation préalable ;
- VU** la délibération n°2008/0759 du Conseil du STIF prise dans sa séance du 2 octobre 2008, approuvant la convention de financement relative aux études et à l'élaboration du schéma de principe et du dossier d'enquête publique du réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles ;
- VU** la délibération n°2009/0516 du Conseil du STIF prise dans sa séance du 27 mai 2009, approuvant le bilan de la concertation préalable, le schéma de principe, le dossier d'enquête publique, la convention de maîtrise d'ouvrage unique désignant la RATP maître d'ouvrage, et la convention de financement pour la réalisation des études d'avant-projet, relatifs au projet de réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles ;

- VU** la délibération n°2010/0712 du Conseil du STIF prise dans sa séance du 8 décembre 2010, déclarant l'intérêt général du projet de réaménagement du pôle d'échanges RER Châtelet-Les Halles ;
- VU** la délibération n°2011/0630 du Conseil du STIF prise dans sa séance du 6 juillet 2011, approuvant l'avant-projet du réaménagement du pôle d'échanges RER Châtelet-Les Halles ;
- VU** l'arrêté du Préfet de la région d'Ile-de-France, Préfet de Paris, pris le 28 janvier 2011, déclarant l'opération de réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles d'utilité publique ;
- VU** le rapport n° 2012/0027 ;
- VU** l'avis de la Commission des Investissements et du Suivi du Contrat de Projets du 6 février 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE :**

**ARTICLE 1 :** la convention de financement relative à la réalisation du projet de réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles sous maîtrise d'ouvrage de la RATP et de la Ville de Paris, conclue entre le STIF, la Région Ile-de-France, la Ville de Paris et la RATP, annexée à la présente délibération, est approuvée pour un montant de 164,000 M€ aux conditions économiques de décembre 2009, à l'exception des éléments proposés par la RATP sur les coûts d'exploitation.

**ARTICLE 2 :** la directrice générale du STIF est habilitée à signer ladite convention ainsi que tous les documents permettant de concrétiser cette opération.

**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





2012

# Réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles

Convention de financement relative  
à la réalisation de l'opération



MAIRIE DE PARIS 

 **île de France**







<b>Préambule</b>	10
Article 1. OBJET DE LA CONVENTION	11
1.1. Réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles	11
1.2. Opérations connexes	11
Article 2. PERIMETRE ET ROLE DES MAITRISES D'OUVRAGE	11
2.1. Identification des maîtres d'ouvrage	11
2.2. Rôle des maîtres d'ouvrage	12
2.2.1. Maîtres d'ouvrage	12
2.2.2. Coordination des maîtres d'ouvrage	12
2.3. Périmètres d'intervention des maîtres d'ouvrage	12
2.3.1. Périmètre sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Paris	12
2.3.2. Périmètre sous maîtrise d'ouvrage de la RATP	13
2.4. Engagements des maîtres d'ouvrage	13
2.4.1. Coûts d'objectifs	13
2.4.2. Délais de réalisation	13
Article 3. DESCRIPTION DE L'OPERATION	14
3.1. Description du projet	14
3.1.1. Nouvel accès Place Marguerite de Navarre	14
3.1.2. Agrandissement et réaménagement de la salle d'échanges RER	15
3.1.3. Prolongement des accès existants Berger et Rambuteau du niveau -3 au niveau -4	15
3.1.4. Restitution des fonctionnalités du parking Berger	16
3.2. Description des travaux	16
3.3. Acquisitions foncières	16
3.4. Coût global de réalisation	16
3.5. Source globale de financement	17
3.6. Durée globale de réalisation	17
Article 4. ROLE ET ENGAGEMENT DES PARTIES	17
4.1. L'autorité organisatrice des transports	17
4.2. Les maîtres d'ouvrage	18
4.3. Les financeurs	18
4.3.1. Identification	18
4.3.2. Engagements des financeurs	18
Article 5. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT	18
5.1. Estimation des dépenses	18
5.2. Coûts d'objectifs des maîtres d'ouvrage	19
5.2.1. Tableau de synthèse	19
5.2.2. Coûts détaillés par maître d'ouvrage	19
5.2.3. Modalités d'actualisation	19
5.3. Plan de financement	20
5.3.1. Plan de financement global de l'opération « Réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles »	20
5.3.2. Plan de financement restant à financer de l'opération « Réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles »	20
5.4. Modalités de versement des subventions	21
5.4.1. Versement d'acomptes	21
L'annexe 4 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses des maîtres d'ouvrages.	
21	
5.4.2. Versement du solde et clôture de l'opération	21

5.4.3. Paiement	21
5.4.4. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région Ile-de-France	22
5.4.5. Bénéficiaires et domiciliation	22
5.5. Comptabilité de l'opération	23
5.6. Modalités de contrôle	23
5.6.1. Par les financeurs	23
5.6.2. Par le STIF	23
5.7. Gestion des écarts	23
Article 6. PILOTAGE ET SUIVI DE L'OPERATION	24
6.1. Suivi de la maîtrise d'ouvrage	24
6.2. Comité de suivi de la convention de financement	24
6.3. Comité de Pilotage	25
6.4. Information hors comité de suivi	26
6.5. Intervention d'experts	26
Article 7. CLOTURE DE L'OPERATION	26
Article 8. PROPRIETE ET GESTION DES OUVRAGES REALISES DANS LE CADRE DU TITRE A DE LA PRESENTE CONVENTION	27
8.1. Propriété	27
8.2. Gestion et maintenance	27
Article 9. DESCRIPTION DES OPERATIONS CONNEXES	28
9.1. Description des travaux	28
9.2. Maîtrise d'ouvrage des travaux	28
9.3. Durée de réalisation	29
Article 10. DISPOSITIONS FINANCIERES ET DE PAIEMENT	30
10.1. Financement	30
10.2. Estimation des dépenses	31
10.3. Coûts d'objectifs détaillés	31
10.4. Modalités de paiement	31
10.5. Comptabilité	32
Article 11. PILOTAGE ET SUIVI	32
Article 12. PROPRIETE ET GESTION DES OUVRAGES REALISES DANS LE CADRE DU TITRE B DE LA PRESENTE CONVENTION	33
12.1. Propriété	33
12.2. Gestion et maintenance	33
Article 13. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES	34
13.1. Propriété intellectuelle et diffusion des études	34
13.2. Communication	34
Article 14. ACHEVEMENT DE L'OPERATION	35
Article 15. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET	35
Article 16. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS	35
16.1. Dispositions en cas de dépassement du coût d'objectif	35
16.2. Dispositions en cas de modification des délais	36
16.3. Dispositions communes	36
Article 17. BILAN FINAL DE L'OPERATION	37
17.1. Bilan physique et financier	37
17.2. Évaluation économique, sociale et environnementale	37
Article 18. DISPOSITIONS GENERALES	38
18.1. Date d'effet et durée de la convention	38
18.2. Modification de la convention	38

---

18.3. Règlement des litiges	38
18.4. Résiliation de la convention	38
18.5. Mesures d'ordre	39

---

Entre,

**En premier lieu,**

- la **Région Ile-de-France**, représentée par le Président du Conseil régional d'Ile-de-France Monsieur Jean-Paul HUCHON, dûment mandaté par délibération n° \_\_\_\_\_ du Conseil Régional en date du \_\_\_\_\_,
- la **Ville de Paris**, représentée par le Maire de Paris Monsieur Bertrand DELANOE, dûment mandaté par délibération du Conseil de Paris n° 2012 SG 48 en date des 6 et 7 février 2012,
- la **RATP**, Régie Autonome des Transports Parisiens, Établissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC) inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS B775663438, dont le siège est situé 54 quai de la Râpée à Paris (12<sup>e</sup>), représentée par son Président Directeur Général Monsieur Pierre MONGIN,

ci-après désignés par « **les financeurs** ».

**En deuxième lieu,**

- La **Ville de Paris**, représentée par le Maire de Paris Monsieur Bertrand DELANOE, dûment mandaté par délibération du Conseil de Paris n°2009 DU 200 – SG71 – DVD236 en date des 29 et 30 septembre 2009,
- La **RATP**, Régie Autonome des Transports Parisiens, Établissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC) inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS B775663438, dont le siège est situé 54 quai de la Râpée à Paris (12<sup>e</sup>), représentée par son Président Directeur Général Monsieur Pierre MONGIN,

ci-après désignés par « **les maîtres d'ouvrages** ».

**En troisième lieu,**

- Le **Syndicat des Transports d'Île-de-France**, n°SIRET 287 500 078 00020, Etablissement Public à caractère administratif dont le siège est situé 39bis-41 rue de Châteaudun à Paris (9<sup>ème</sup>), représenté par sa Directrice Générale Madame Sophie MOUGARD, habilitée à cet effet par la délibération n°2012/XXX du Conseil du STIF prise dans sa séance du 8 février 2012,

ci-après désigné par « **le STIF** » ou « **l'autorité organisatrice** ».

\*  
\* \*

---

Vu le code des transports (partie législative) ;

Vu la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation sur les transports intérieurs ;

Vu la loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 dite loi MOP ;

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

Vu le décret 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 modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ;

Vu le décret n°2011-320 du 23 mars 2011 relatif aux missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la Régie autonome des transports parisiens (RATP) et aux transferts patrimoniaux entre l'Etat, le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la RATP ;

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

#### **Délibérations prises par le Conseil du STIF :**

Vu la délibération n°2006/0275 du Conseil du STIF prise dans sa séance du 5 avril 2006, définissant les objectifs poursuivis pour le réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles et les modalités de la concertation préalable ;

Vu la délibération n°2008/0759 du Conseil du STIF prise dans sa séance du 2 octobre 2008, approuvant la convention de financement relative aux études et à l'élaboration du schéma de principe et du dossier d'enquête publique du réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles ;

Vu la délibération n°2009/0516 du Conseil du STIF prise dans sa séance du 27 mai 2009, approuvant le bilan de la concertation préalable, le schéma de principe, le dossier d'enquête publique, la convention de maîtrise d'ouvrage unique désignant la RATP maître d'ouvrage, et la convention de financement pour la réalisation des études d'avant-projet, relatifs au projet de réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles ;

Vu la délibération n°2010/0712 du Conseil du STIF prise dans sa séance du 8 décembre 2010, déclarant l'intérêt général du projet de réaménagement du pôle d'échanges RER CHâtelet-Les Halles ;

Vu la délibération n°2011/0630 du Conseil du STIF prise dans sa séance du 06 juillet 2011, approuvant le dossier d'avant-projet de l'opération de réaménagement du pôle d'échanges RER CHâtelet-Les Halles ;

Vu la délibération n°2012/XXX du Conseil du STIF prise dans sa séance du 8 février 2012, approuvant la présente convention de financement et autorisant la directrice générale du STIF à signer la présente convention ;

#### **Délibérations prises par le Conseil de Paris :**

Vu la délibération n°2002 DAUC 178-1 du conseil municipal de Paris prise dans sa séance des 9, 10 et 11 décembre 2002, concernant la Mise en valeur du quartier « des Halles » - Objectifs poursuivis dans le cadre d'un projet d'aménagement – Modalités de la concertation préalable ;

Vu la délibération n°2009 DU 200 - SG 71- DVD 236-1° du Conseil de Paris des 29 et 30 septembre 2009, relative à la mise en œuvre de la procédure préalable à la déclaration d'utilité publique de l'opération de réaménagement du pôle transport dans le site des Halles à Paris 1er arrondissement ;

---

Vu la délibération n°2009 DU 200 - SG 71- DVD 236-3° du Conseil de Paris des 29 et 30 septembre 2009, approuvant la convention de maîtrise d'ouvrage unique élaborée entre la Ville de Paris, le STIF et la RATP, désignant la RATP maître d'ouvrage unique, et la convention entre le STIF, la Ville de Paris, la Région Ile-de-France et la RATP régissant les modalités techniques et financières de réalisation des études d'avant-projet ;

Vu la délibération n°2010 SG 150 du Conseil de Paris des 5 et 6 juillet 2010, approuvant la convention, entre la Ville de Paris et la RATP, régissant les modalités financières de réalisation des études approfondies nécessaires au réaménagement du pôle d'échanges RER de Châtelet-Les Halles ;

Vu la délibération n°2010 SG 202-1° du Conseil de Paris des 18 et 19 octobre 2010, déclarant l'intérêt général du projet de réaménagement du pôle d'échanges RER Châtelet-Les Halles ;

Vu la délibération n°2012 SG 48 du Conseil de Paris du 6 et 7 février 2012 approuvant la présente convention et autorisant Monsieur le Maire à signer la présente convention ;

### **Délibérations prises par le Conseil régional d'Ile-de-France**

Vu la délibération n° CP 08-1260 du 27 novembre 2008 de la commission permanente du Conseil régional ;

Vu la délibération n° CR 36-09 du 26 novembre 2009 du Conseil régional ;

Vu la délibération n° CR \_\_\_\_\_ du \_\_\_\_\_ du Conseil régional ;

### **Délibérations prises par le Conseil d'Administration de la RATP :**

Vu la délibération du Conseil d'Administration de la RATP du 15 mai 2009 approuvant le schéma de principe de l'opération de Réaménagement du pôle RER Châtelet – Les Halles ;

Vu la délibération du Conseil d'Administration de la RATP du 31 août 2011 approuvant le dossier d'avant-projet de l'opération de réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles et actant une participation financière de 25 M€ HT de la RATP au financement global de l'opération ;

### **Documents de référence :**

Vu le projet de Schéma Directeur de la Région Ile-de-France, adopté par le Conseil Régional le 25 septembre 2008,

Vu le contrat particulier conclu entre la Région Ile-de-France, délibéré le 27 mars 2003, et le Département de Paris, délibéré les 20 et 21 janvier 2003, pour la période 2003-2006 ;

Vu le Plan de Déplacements de Paris arrêté par le Conseil de Paris dans sa séance du 12 et 13 février 2007 ;

Vu la convention de financement relative aux études et à l'élaboration du schéma de principe et du dossier d'enquête publique du réaménagement du pôle RER CHâtelet-Les Halles, conclue entre le STIF, la Région Ile-de-France, la Ville de Paris et la RATP, votée par la Commission permanente de la Région le 27 novembre 2008 et notifiée le 18 mai 2009 ;

Vu le bilan de la concertation préalable, tenue du 19 février 2007 au 24 mars 2007, relative au réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles, approuvé par le Conseil du STIF dans sa séance du 27 mai 2009 ;

---

Vu le schéma de principe du réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles approuvé par le Conseil d'Administration de la RATP dans sa séance du 15 mai 2009 et par le Conseil du STIF dans sa séance du 27 mai 2009 ;

Vu le contrat particulier conclu entre la Région Ile-de-France, délibéré le 26 novembre 2009, et le Département de Paris, délibéré le 19 décembre 2009, pour la période 2009-2013 ;

Vu le dossier d'enquêtes publiques du réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles approuvé par le Conseil du STIF dans sa séance du 27 mai 2009 ;

Vu l'arrêté préfectoral n°2009-324-2 du 20 novembre 2009 pris par le préfet de la région d'Ile-de-France, préfet de Paris, portant ouverture et organisation d'enquêtes publiques conjointes relatives au projet de réaménagement du pôle RER Châtelet-les-Halles à Paris 1er arrondissement ;

Vu l'avis de l'autorité environnementale émis par le préfet de la région d'Ile-de-France en date du 25 novembre 2009, portant sur l'étude d'impact et le dossier d'enquête publique du projet de réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles, en application du décret n°2009-496 du 30 avril 2009 relatif à l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement, et conformément à la directive 85/337/CEE du 27 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement ;

Vu la convention de maîtrise d'ouvrage unique élaborée entre le STIF, la Ville de Paris et la RATP, désignant la RATP maître d'ouvrage unique pour la réalisation d'études et travaux du réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles notifiée le 22 octobre 2009 ;

Vu la convention régissant les modalités techniques et financières de réalisation des études d'avant-projet du réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles, conclue entre le STIF, la Région Ile-de-France, la Ville de Paris et la RATP, votée par la Commission permanente de la Région le 26 novembre 2009 et notifiée le 19 janvier 2010 ;

Vu le rapport et les conclusions de la commission d'enquêtes publiques, en date du 19 juillet 2010, portés à la connaissance du STIF et de la Ville de Paris en date du 29 juillet 2010, donnant un avis favorable au projet de réaménagement du pôle d'échanges RER Châtelet-Les Halles ;

Vu la convention de financement relative aux études approfondies (de niveau projet) nécessaires au réaménagement du pôle RER de Châtelet-Les Halles, conclue entre la RATP et la Ville de Paris, signée le 14 Octobre 2010 ;

Vu l'arrêté du Préfet de la région d'Ile-de-France, Préfet de Paris, pris le 28 janvier 2011, déclarant l'opération de réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles d'utilité publique ;

Vu l'avenant n°1 à la convention de maîtrise d'ouvrage unique élaboré entre le STIF, la Ville de Paris et la RATP, portant modification des périmètres de maîtrise d'ouvrage entre la RATP et la Ville de Paris signé le 9 mars 2011 ;

Vu l'avant-projet du réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles approuvé par le Conseil du STIF dans sa séance du 06 juillet 2011, par le Conseil d'administration de la RATP dans sa séance du 31 août 2011 ;

Il est précisé et convenu ce qui suit :

---

## Préambule

Le pôle d'échanges RER Châtelet-Les Halles constitue une gare majeure du réseau de transport en commun francilien par la desserte actuelle, 3 lignes de RER (A, B et D) et 5 lignes de métro (1, 4, 7, 11, 14), et par la fréquentation recensée quotidiennement, 750 000 voyageurs.

Le pôle d'échanges RER Châtelet-Les Halles fait l'objet de réflexions pour son réaménagement à moyen terme, dans le cadre du projet d'aménagement du quartier des Halles piloté par la Ville de Paris depuis fin 2002.

En effet, plus de trente ans après son achèvement, le complexe des Halles présente des signes d'un vieillissement prématuré et un certain nombre de dysfonctionnements résultant de l'intense fréquentation du site.

La Ville de Paris a ainsi retenu une stratégie d'intervention visant à remédier aux dysfonctionnements du site tout en préservant les fonctions urbaines centrales qui s'y exercent. Cet objectif est poursuivi à travers trois axes d'intervention :

- la recomposition des espaces publics du quartier des Halles autour d'un jardin rénové ;
- la construction d'une nouvelle émergence en superstructure, la Canopée, qui redonnera aux espaces souterrains et aux équipements qui y sont localisés une visibilité urbaine à la mesure de leur rayonnement métropolitain ;
- la recomposition des espaces souterrains qui permettra d'améliorer la sécurité et l'accessibilité du pôle transport, des équipements et du centre commercial, le confort des usagers, clients et salariés du site, ainsi que les services offerts.

Ainsi, concernant plus particulièrement le pôle d'échanges RER, un projet ambitieux a été développé afin de :

- désenclaver la salle d'échanges par la création d'un cheminement direct depuis la voirie de surface, Place Marguerite de Navarre, vers la salle d'échanges RER, indépendamment des espaces du Forum des Halles ;
- améliorer qualitativement et quantitativement le dispositif de sécurité incendie et d'évacuation du public du site, par l'augmentation des débits d'évacuation et une meilleure lisibilité des espaces et des accès ;
- reconfigurer la salle d'échanges en la réaménageant et l'agrandissant pour clarifier les circulations et les cheminements des voyageurs ;
- repenser le traitement architectural, l'éclairage, l'ambiance et le design des volumes de la salle d'échanges pour améliorer la compréhension et la perception visuelle et spatiale des espaces par les voyageurs, et permettre un repérage et une orientation aisés ;
- mettre en œuvre une signalétique lisible et repérable pour faciliter et fluidifier les cheminements des voyageurs ;
- désengorger les accès à la salle d'échanges RER par la reconfiguration des accès Lescot et Place Carrée au niveau -4, et par la réorganisation des lignes de contrôle des billets implantées aux seuils de la salle d'échanges ;
- améliorer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, par la mise en service de nouveaux ascenseurs, la simplification des trajets au sein de la gare RER, la mise en œuvre d'une signalétique appropriée ;
- rendre la gare repérable dans l'espace urbain par la création d'un nouvel accès à la gare RER Place Marguerite de Navarre, signal du pôle RER, en liaison avec la rue de Rivoli.

Le projet de « Réaménagement du pôle d'échanges RER Châtelet-Les Halles » a fait l'objet d'un schéma de principe approuvé par le Conseil d'Administration de la RATP le 15 mai 2009 et par le Conseil du STIF le 27 mai 2009, et d'un avant-projet approuvé par le Conseil d'Administration de la RATP le 31 août 2011 et par le Conseil du STIF le 06 juillet 2011.



---

## **Article 1. OBJET DE LA CONVENTION**

### **1.1. Réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles**

La présente convention a pour premier objet de définir les engagements respectifs de chacune des parties en ce qui concerne la réalisation et le financement des travaux du réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés à cette opération qui constitue l'objet principal de la présente convention, la dénomination unique suivante :

**« Réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles »**

**Les dispositions relatives à cet objet sont définies au Titre A de la présente convention.**

### **1.2. Opérations connexes**

Les ouvrages existants ou à créer au titre du projet de réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles, régis par le Titre A de la présente convention, présentent une imbrication étroite avec certains ouvrages existants ou à créer à l'occasion de la mise en œuvre de volets du projet de rénovation globale du site des Halles à l'initiative de la Ville de Paris. La réalisation de ces ouvrages ne peut, techniquement et opérationnellement, être envisagée de façon indépendante.

La présente convention a ainsi pour second objet de définir les engagements respectifs de chacune des parties en ce qui concerne la réalisation des travaux imbriqués avec le réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles.

Ces travaux dits « opérations connexes » seront réalisés par la RATP pour le compte de la Ville de Paris, laquelle en assure le financement intégral, en vertu de la convention de maîtrise d'ouvrage unique conclue entre le STIF, la Ville de Paris et la RATP, notifiée le 22 octobre 2009, et son avenant n°1 signé le 9 mars 2011.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés à ce volet connexe qui constitue l'objet secondaire de la présente convention, la dénomination unique suivante :

**« Opérations connexes »**

**Les dispositions relatives à cet objet sont définies au Titre B de la présente convention.**

**Les dispositions communes à ces deux objets sont définies au Titre C de la présente convention.**

## **Article 2. PERIMETRE ET ROLE DES MAITRISES D'OUVRAGE**

### **2.1. Identification des maîtres d'ouvrage**

Les études et travaux, objet de la présente convention, relèvent de deux maîtrises d'ouvrage (MOA) :

- la Ville de Paris, dont le périmètre est décrit à l'article 2.3.1. de la présente convention,
- La RATP, dont le périmètre est décrit à l'article 2.3.2. de la présente convention.

Les modalités de répartition de ces deux maîtrises d'ouvrage sont précisément définies et régies dans :

- la convention de maîtrise unique pour la réalisation d'études et travaux du réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles, conclue entre la Ville de Paris, le STIF et la RATP en vertu de l'article 2-II de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique, et notifiée le 22 octobre 2009 ;

- 
- l'avenant n°1 à la convention sus-mentionnée, élaboré entre le STIF, la Ville de Paris et la RATP, portant modification des périmètres de maîtrise d'ouvrage entre la RATP et la Ville de Paris, signé le 9 mars 2011.

La RATP assure la coordination des maîtrises d'ouvrage de l'ensemble des études et travaux objet de la présente convention.

## **2.2. Rôle des maîtres d'ouvrage**

### **2.2.1. Maîtres d'ouvrage**

Les rôles des maîtres d'ouvrage sont entendus conformément à la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 dit loi MOP.

A ce titre, ils s'engagent à apporter les éléments d'information qui les concernent au coordinateur des maîtres d'ouvrage afin que celui-ci puisse exercer la mission qui lui est dévolue.

### **2.2.2. Coordination des maîtres d'ouvrage**

Les missions du coordinateur des maîtres d'ouvrage consistent à :

- établir un planning d'ensemble des opérations faisant apparaître l'état d'avancement général des études et travaux des différents maîtres d'ouvrage, et en assurer une mise à jour et un suivi régulier ;
- agréger et synthétiser les éléments relatifs à l'exécution de l'opération, notamment les éléments techniques et financiers ;
- 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 ;
- piloter les actions de communication visant d'une part à informer le public des travaux en cours et de leurs éventuelles incidences, d'autre part à informer le public du projet et de ses avantages/bénéfices.

A cette fin, le coordinateur des maîtres d'ouvrage se charge de :

- rassembler les informations obtenues auprès des maîtres d'ouvrage de l'opération ;
- formaliser et susciter les échanges réguliers entre maîtres d'ouvrage pour résoudre les problèmes d'interfaces entre les maîtres d'ouvrage et/ou les présenter à la médiation du STIF ;
- animer le Comité de Suivi mentionné à l'article 6.2.

Le coordinateur des maîtres d'ouvrage 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.

## **2.3. Périmètres d'intervention des maîtres d'ouvrage**

Les périmètres de maîtrise d'ouvrage sont décrits précisément dans la convention de maîtrise d'ouvrage conclue entre le STIF, la Ville de Paris et la RATP, et notifiée le 22 octobre 2009, et dans son avenant n°1 signé le 9 mars 2011.

### **2.3.1. Périmètre sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Paris**

Les opérations suivantes sont sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Paris :

- les travaux de plomberie pour la reconstitution de la station de relevage des eaux dite SR2 ;
- les travaux de gros oeuvre pour la création de la liaison entre les niveaux -3 et -4 de la porte Rambuteau ;

- 
- la réalisation des travaux de gros oeuvre et de second oeuvre (y compris les travaux de mise en place des escaliers fixes et mécaniques) pour la création de la liaison entre les niveaux -3 et -4 de la porte Berger ;
  - la réalisation des travaux de gros oeuvre aux niveaux -3 et -4 pour la création des 4 sorties de secours vers les escaliers ou tours de sécurité TS1, TS6 et SF1 ;
  - le déséquipement nécessaire au projet de réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles des réseaux touchant au fonctionnement de la voirie souterraine, du parking Berger et du parking Novotel ainsi que le déplacement du local air comprimé du Forum des Halles ;
  - les travaux de reconstitution des fonctionnalités du parking Berger sur l'ensemble du périmètre pour les travaux de second oeuvre et dans la zone comprise entre les files 111 et 121 pour les travaux de gros oeuvre ;
  - les acquisitions foncières et évictions commerciales ;
  - la mise à disposition d'une partie de la cité de chantier commune à l'ensemble de l'opération des Halles.

La réalisation des études de projet (PRO) ainsi que de toutes les études connexes, passation, conclusion et suivi de l'exécution de l'ensemble des marchés nécessaires à la réalisation de ces travaux est assurée par la Ville de Paris pour le compte du projet de réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles.

La Ville de Paris gère, en lien avec les instances adéquates, les éventuels impacts sur l'activité commerciale à l'intérieur du Forum des Halles, ainsi que ceux sur les activités des professionnels riverains des rues du quartier des Halles (à l'exception du secteur de la place Marguerite de Navarre durant les travaux de la RATP), pendant toute la durée de l'opération.

### **2.3.2. Périmètre sous maîtrise d'ouvrage de la RATP**

La RATP est maître d'ouvrage de l'ensemble des études et travaux décrits aux articles 3 et 9 de la présente convention, à l'exception des travaux décrits à l'article 2.3.1. ci-dessus dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par la Ville de Paris.

La RATP gère, en lien avec les instances adéquates et uniquement pendant la période de réalisation des travaux dont elle assure la maîtrise d'ouvrage, les éventuels impacts sur l'activité commerciale du secteur de la place Marguerite de Navarre, y compris l'hôtel Novotel. Pour cela, il est provisionné un montant prévisionnel d'indemnisation inclus dans les aléas du projet. En cas de dépassement du montant provisionné pour aléas, un comité de suivi de la convention de financement sera organisé conformément aux dispositions prévues à l'article 6.2. de la présente convention, pour organiser un financement complémentaire de l'opération.

## **2.4. Engagements des maîtres d'ouvrage**

### **2.4.1. Coûts d'objectif**

Les maîtres d'ouvrage s'engagent sur le respect de leur « coût d'objectif », tel qu'il est défini aux articles 5.2 et 10.3.

### **2.4.2. Délais de réalisation**

Les maîtres d'ouvrage s'engagent sur la réalisation des études et travaux objet de la présente convention et sur le respect des délais de réalisation indiqués à l'article 3.6 et 9.3.

Le délai de réalisation court à compter de la date de prise d'effet de la présente convention telle que définie à l'article 18.1. de la présente convention.

## **Article 3. DESCRIPTION DE L'OPERATION**

### **3.1. Description du projet**

L'opération de « Réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles » comprend :

- la création d'un nouvel accès situé Place Marguerite de Navarre (Paris 1<sup>er</sup> arrondissement), permettant de relier depuis la surface le niveau -3 des espaces souterrains du Forum des Halles et le niveau -4 salle d'échanges RER de la gare,
- l'agrandissement et le réaménagement de la salle d'échanges RER située au niveau -4 des espaces souterrains du site des Halles,
- le prolongement des accès existants Berger et Rambuteau, du niveau -3 au niveau -4 salle d'échanges.

#### **3.1.1. Nouvel accès Place Marguerite de Navarre**

Cet aménagement consiste à créer un nouvel accès à la gare RER Châtelet-Les Halles plus direct depuis la voirie, en évitant de faire transiter les voyageurs au travers des espaces commerciaux du Forum des Halles. Ce nouvel accès permet ainsi d'atteindre les espaces RER du pôle d'échanges et les stations Châtelet des lignes 4 et 14 du métro, et devrait à terme permettre d'accueillir près de 20 % des entrants de la gare RER.

Il comprend :

- 2 x 4 escaliers mécaniques,
- 2 x 2 escaliers fixes indépendants,
- 2 ascenseurs,
- les équipements de vente et de contrôle.

L'accès existant aujourd'hui Place Marguerite de Navarre, appelé accès « Passage des Lingères », est supprimé. L'actuel ascenseur implanté rue de la Ferronnerie est converti en escalier dédié à l'accès des secours en cas de sinistre.

Le nouvel accès se développe en deux volées directes de circulations verticales, la première du niveau voirie au niveau -3, la seconde du niveau -3 au niveau -4 salle d'échanges.

Au niveau -3, un palier intermédiaire est créé permettant d'accéder aux espaces commerciaux du Forum des Halles via un nouveau mail commercial (aménagement sous maîtrise d'ouvrage Ville de Paris).

Par son implantation au niveau de la voirie, son débouché dans les espaces de la gare RER, et les aménagements proposés, le futur accès Place Marguerite de Navarre permet de :

- rendre la gare repérable dans l'espace urbain ;
- désenclaver la salle d'échanges par la création d'un cheminement direct depuis la voirie de surface, indépendamment des espaces du Forum des Halles ;
- améliorer qualitativement et quantitativement le dispositif d'évacuation des espaces transport ;
- améliorer l'accès à la gare RER des personnes à mobilité réduite et notamment les personnes en fauteuil roulant.

---

### **3.1.2. Agrandissement et réaménagement de la salle d'échanges RER**

Le projet consiste à réaménager en profondeur et à agrandir la salle d'échanges RER, espace par lequel transitent quotidiennement 430 000 voyageurs.

La géométrie de la salle d'échanges est totalement reconfigurée. Les lunules comportant les trémies d'accès aux quais des RER sont retravaillées. L'espace ainsi dégagé confère aux voyageurs une meilleure orientation et des cheminements plus lisibles.

La signalétique est repensée afin de permettre une identification et une distinction rapide des différents cheminements. Les faux plafonds seront retirés pour gagner en hauteur. De même, l'éclairage, le sol et les parements muraux sont complètement repensés.

Le réaménagement de la salle d'échanges s'accompagne de la création d'une galerie latérale de circulation, implantée en bordure ouest de la salle d'échanges.

La mise en œuvre de cette galerie permet de dissocier les flux RER et métro dans la salle d'échanges, notamment les flux de correspondance. Cet aménagement, accompagné d'un réaménagement de l'accès Place Carrée et des lignes de contrôle implantées aux seuils des espaces de la salle d'échanges, permet d'éviter le double franchissement des lignes de contrôle (RER et métro) pour certains voyageurs, et de résorber les points d'engorgement actuellement observés aux seuils de la salle d'échanges.

L'aménagement de cette galerie est réalisé de manière coordonnée avec les débouchés, au niveau de la salle d'échanges, des accès Place Marguerite de Navarre et Berger créés dans le cadre de l'opération.

L'ensemble des aménagements proposés concourt à :

- améliorer le dispositif de sécurité incendie et d'évacuation du public ;
- améliorer la compréhension et la perception visuelle et spatiale des espaces par les voyageurs pour permettre un repérage et une orientation plus aisée ;
- clarifier les circulations et les cheminements des voyageurs ;
- garantir une bonne fluidité dans les espaces et éviter le croisement des flux majeurs, notamment au point de jonction entre la salle d'échanges RER, le couloir de correspondance menant aux lignes 4 et 14 du métro, et le trottoir roulant reliant la salle d'échanges RER aux lignes 1, 7 et 11 du métro ;
- mettre en œuvre une signalétique lisible et repérable ;
- améliorer le traitement architectural des volumes de la salle d'échanges en intervenant sur l'éclairage, l'ambiance, le design.

### **3.1.3. Prolongement des accès existants Berger et Rambuteau du niveau -3 au niveau -4**

Il s'agit de prolonger les accès existants Berger et Rambuteau desservant les niveaux -1, -2 et -3 du Forum des Halles depuis la voirie, jusqu'au niveau -4 salle d'échanges RER.

Chacun des accès comporte :

- 2 escaliers mécaniques,
- 1 escalier fixe,
- les équipements de vente et de contrôle.

Ces aménagements contribuent à :

- désenclaver le pôle RER ;
- désengorger les accès existants à la gare RER, accès Lescot et Place Carrée ;
- améliorer le dispositif d'évacuation de la salle d'échanges RER en multipliant les circulations verticales.

---

### **3.1.4. Restitution des fonctionnalités du parking Berger**

La création du nouvel accès situé Place Marguerite de Navarre implique d'intervenir dans les niveaux A et B du parking Berger. Il est donc nécessaire de restituer les fonctionnalités de ce parking une fois les travaux effectués. Il s'agit notamment de reconstituer les rampes d'accès et de sorties des niveaux A et B du parking Berger. Le projet de réaménagement du parking intègre également le renouvellement et la mise en conformité des différents organes techniques de sécurité (désenfumage, détection incendie...).

### **3.2. Description des travaux**

Les travaux comportent les éléments suivants :

- la mise en place des emprises de chantier nécessaires à la réalisation du projet ;
- les travaux de gros œuvre nécessaires à la création de l'accès Place Marguerite de Navarre, à l'extension de la salle d'échanges, au prolongement des accès Berger et Rambuteau et à la reconstitution des fonctionnalités du parking Berger ;
- les travaux de création et d'aménagement des locaux techniques, des locaux d'exploitation et des locaux commerciaux de la gare ;
- les travaux de second œuvre technique : électricité BT (basse tension), dévoiement des câbles électriques, électricité TBT (très basse tension), dévoiement réseaux fluides, CVC – plomberie, désenfumage, réseau sprinkler, réseau Sécurité Incendie, sonorisation... ;
- les travaux de second œuvre architectural : travaux préparatoires, plâtrerie, menuiserie intérieure, revêtements muraux sols et plafonds, peinture, métallerie, serrurerie, revêtements muraux, revêtement de sol, faux plafonds, éclairage, signalétique statique et dynamique... ;
- la création de l'édicule de surface place Marguerite de Navarre ;
- la fourniture et la pose des équipements nécessaires au fonctionnement de la gare : escaliers mécaniques, ascenseurs, appareil de contrôle automatique des billets, distributeurs de billets à usage du public, grilles électriques, etc.

Concernant les travaux de dévoiement des réseaux nécessaires à la réalisation du projet, la Ville de Paris et la RATP s'engagent à agir de manière coordonnée, en lien avec Unibail-Rodamco, afin de faciliter les interventions sur les ouvrages. Une convention idoine sera établie à cet effet entre les trois parties et déterminera les responsabilités de chaque acteur, permettant de commencer les travaux au plus tard en octobre 2012.

### **3.3. Acquisitions foncières**

La réalisation du projet de réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles nécessite l'acquisition foncière d'emprises actuellement occupées par des commerces ou par du stationnement dans les niveaux -3 et -4 du Forum des Halles.

Le foncier à acquérir représente environ 700 m<sup>2</sup> d'emprises commerciales actuellement exploitées et environ 450 places de stationnement.

Outre les indemnités à verser aux propriétaires des surfaces concernées, les frais d'acquisitions foncières comprennent également les indemnités d'expropriation à verser aux commerçants.

### **3.4. Coût global de réalisation**

Le coût global de réalisation du réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles comprend :

- le coût des études d'avant-projet (AVP) ;
- le coût des études de projet (PRO) ;
- les coûts de réalisation (REA) de l'opération incluant les coûts liés aux acquisitions foncières rendues nécessaire par la réalisation du projet.

Le coût des études d'AVP est financé dans le cadre du Contrat Particulier Région Ile-de-France – Département de Paris 2009-2013 ; il fait partie du coût du projet. Il s'élève à 1,240 M€ HT et a été payé à 50% par la Ville de Paris et à 50% par la Région Ile-de-France.

Le coût des études de PRO, d'un montant de 4,735 M€ HT fait partie du coût du projet. Il fait l'objet d'un financement de la part de la Ville de Paris à hauteur de 4,155 M€, et de la part de la RATP à hauteur de 0,580 M€.

En phase AVP, le coût global de réalisation du projet est arrêté, sur la base de l'engagement des financeurs, à **164,000 M€ HT** (CE 12/2009), dont 5,975 M€ d'études (AVP + PRO) d'ores et déjà financés.

### 3.5. Source globale de financement

La Région Ile-de-France, la Ville de Paris et la RATP se sont engagées au financement de l'opération au travers :

- le Contrat Particulier Région Ile-de-France – Département de Paris 2009-2013,
- un financement de la RATP.

Sources de financement (en M€ CE 12/2009)	Région	Ville de Paris	RATP	Total
<b>Contrat Particulier Région Ile-de-France – Département de Paris 2009-2013 et délibération de février 2012 (CR N° )</b>	56,000	83,000	-	139,000
<b>Autres</b>	-	-	25,000	25,000
<b>TOTAL</b>	<b>56,000</b>	<b>83,000</b>	<b>25,000</b>	<b>164,000</b>
	34,15%	50,61%	15,24%	100%

### 3.6. Durée globale de réalisation

La durée prévisionnelle de réalisation globale des travaux est estimée à 59 mois, comptabilisés entre le début des travaux en septembre 2011 et la fin prévisionnelle en juillet 2016, et sous réserve de la mise en place des crédits par les financeurs, conformément au calendrier prévisionnel des travaux.

Le calendrier prévisionnel de réalisation, joint en annexe 1, indique les événements clés qui apparaissent – au jour de la présente convention – déterminants pour assurer le respect du délai global.

## Article 4. ROLE ET ENGAGEMENT DES PARTIES

Chacune des parties s'engage sur la réalisation d'acquisitions foncières et de travaux, telle que définie à l'article 3, chacune selon son périmètre respectif décrit à l'article 2.3.

### 4.1. L'autorité organisatrice des transports

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

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

---

## **4.2. Les maîtres d'ouvrage**

Les engagements des maîtres d'ouvrage quant à la réalisation des études et travaux objet de la présente convention sont définis à l'article 2.4.

## **4.3. Les financeurs**

### **4.3.1. Identification**

Le financement de l'opération, objet de la présente convention, est assuré par :

- La Région Ile-de-France,
- La Ville de Paris,
- La RATP.

### **4.3.2. Engagements des financeurs**

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à verser les subventions nécessaires à la réalisation de l'opération décrite à l'article 3 de la présente convention et réalisée par les maîtres d'ouvrage visés à l'article 2.1, dans la limite des montants inscrits et détaillés dans le plan de financement figurant à l'article 5.3 de la présente convention.

## **Article 5. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT**

### **5.1. Estimation des dépenses**

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à l'opération « Réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles » décrite à l'article 3, est évalué à :

- 164,000 M€ HT, aux conditions économiques de référence (décembre 2009) ;
- Soit 181,618 M€ HT courants prévisionnels conventionnels, estimés selon les modalités d'actualisation prévisionnelle prévue à l'article 5.2.3.

La présente convention porte sur le financement des travaux restant à financer, c'est-à-dire le coût des travaux hors coût des études d'ores et déjà financées (AVP et PRO) , soit :

- 158,025 M€ HT aux conditions économiques de référence (décembre 2009) ;
- Soit 175,635 M€ HT courants prévisionnels conventionnels, estimés selon les modalités d'actualisation prévisionnelle prévue à l'article 5.2.3.

L'estimation de ces dépenses comprend :

- les frais d'études,
- les coûts des travaux,
- les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre,
- les frais de coordination de la maîtrise d'ouvrage,
- des frais divers comprenant notamment les acquisitions foncières,
- une provision pour aléas et imprévus.

Elles ne comprennent pas de provision destinée à couvrir les aléas exceptionnels. Ces aléas sont financés selon les modalités prévues à l'article 16.1.

L'annexe 2 précise l'échéancier prévisionnel de ces dépenses.



## 5.2. Coûts d'objectif des maîtres d'ouvrage

### 5.2.1. Tableau de synthèse

Les coûts d'objectif des maîtres d'ouvrage, rattachés aux périmètres définis à l'article 2.3, sont établis comme suit selon les modalités d'actualisation définies à l'article 5.2.3 :

Maîtres d'ouvrage	M€ HT CE 12/2009	M€ HT courants prévisionnels conventionnels
<b>RATP</b>	121,300	136,402
<b>Ville de Paris</b>	42,700	45,216
<b>TOTAL</b>	<b>164,000</b>	<b>181,618</b>

### 5.2.2. Coûts détaillés par maître d'ouvrage

#### 5.2.2.1. RATP

Nature	Coût (M€ HT décembre 2009)
Etudes déjà engagées	5,975
Travaux	87,100
Frais de MOE	6,800
Frais de MOA	5,100
Provision pour aléas et indemnités	16,325
<b>TOTAL</b>	<b>121,300</b>

#### 5.2.2.2. Ville de Paris

Nature	Coût (M€ HT décembre 2009)
Travaux	9,100
Frais de MOE	1,100
Frais de MOA	0,700
Frais divers (dont acquisitions foncières)	29,400
Provision pour aléas et indemnités	2,400
<b>TOTAL</b>	<b>42,700</b>

### 5.2.3. Modalités d'actualisation

Les conditions économiques de référence de la présente convention sont celles de décembre 2009. Pour être comparables aux coûts d'objectif, tous les coûts (de l'avant-projet et de réalisation) sont calculés aux conditions économiques de référence de la présente convention par application des indices professionnels TP 01 pour les travaux.

Ces indices sont également utilisés pour l'établissement des coûts prévisionnels en euros courants prévisionnels conventionnels fin de chantier :

- à partir des indices connus à la date de la convention,

- puis de 3 % par an au delà.

Les états d'acompte seront établis à partir des derniers indices connus ; l'état du solde sera établi par application des indices définitifs.

### 5.3. Plan de financement

Le plan de financement de l'opération de réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles est établi en euros aux conditions économiques de référence de décembre 2009 et en euros courants prévisionnels conventionnels. Le financement est opéré par le versement de subventions par les financeurs aux deux maîtres d'ouvrage concernés, selon les tableaux ci-après. Ces subventions ne seront pas soumises à la TVA, conformément aux règles fiscales en vigueur.

#### 5.3.1. Plan de financement global de l'opération « Réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles »

Le tableau ci-dessous synthétise l'ensemble du plan de financement : les études AVP, PRO et les travaux.

Maîtres d'ouvrage	Financeurs	Région Ile-de-France	Ville de Paris	RATP	Total (M€ 12/2009)
RATP		56,000	51,400	13,900	121,300
		46,17%	42,37 %	11,46 %	73,96 %
Ville de Paris		-	31,600	11,100 *	42,700
		-	74,00 %	26,00 %	26,04 %
TOTAL		56,000	83,000	25,000	164,000
		34,15 %	50,61 %	15,24 %	100%

\* correspondant au prix d'acquisition des emprises évoquées à l'article 8.1.

#### 5.3.2. Plan de financement restant à financer de l'opération « Réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles »

Sur le périmètre RATP, le plan de financement ci-dessous, qui fait l'objet de la présente convention, ne concerne que la partie travaux, les études d'avant-projet (AVP) et de projet (PRO) ayant déjà été financées tel qu'indiqué à l'article 3.4 :

Maîtres d'ouvrage	Financeurs	Région Ile-de-France	Ville de Paris	RATP	Total (M€ 12/2009)
RATP		55,380	46,625	13,320	115,325
		48,02 %	40,43 %	11,55 %	72,98%
Ville de Paris			31,600	11,100 *	42,700
			74,00 %	26,00 %	27,02%
TOTAL		55,380	78,225	24,420	158,025
		35,04 %	49,50 %	15,45 %	100%

---

## **5.4. Modalités de versement des subventions**

### **5.4.1. Versement d'acomptes**

Des acomptes seront versés par les financeurs, au fur et à mesure de l'avancement de l'opération, sur présentation de demandes de versement d'acomptes par les maîtres d'ouvrage.

Chaque maître d'ouvrage transmettra, auprès de l'ensemble des financeurs, une demande de versement d'acompte reprenant la dénomination indiquée à l'article 1.1 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement.

Pour la Région Ile-de-France et la Ville de Paris, la demande de versement d'acompte comprend, pour le maître d'ouvrage concerné, les éléments suivants :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses comptabilisées par le maître d'ouvrage indiquant la référence des factures comptabilisées, leur montant et leur date de comptabilisation.

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 5.3.

Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du maître d'ouvrage ou son directeur financier.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Région d'Ile de France (comme prévu par son Règlement Budgétaire et Financier (RBF) ) et la Ville de Paris au maître d'ouvrage sont plafonnés à 95% avant versement du solde.

L'annexe 4 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses des maîtres d'ouvrages.

### **5.4.2. Versement du solde et clôture de l'opération**

Le versement du solde est subordonné à la production :

- d'un dossier, intégrant le bilan physique et financier de l'opération signés par le représentant légal de l'organisme ou son directeur financier, mentionné à l'article 17.1. (voir délai indiqué à l'article 17.1) ;
- du relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses constatées incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage.

Le versement du solde marque administrativement et comptablement la clôture de l'opération. A ce titre, les maîtres d'ouvrage ne pourront plus, à compter de la date effective de cette clôture, présenter aux financeurs les factures relevant encore de l'opération, objet de la présente convention.

La clôture interviendra au plus tard dans les deux ans suivant la mise en service de l'opération. Le versement du solde clôture les opérations comptables du présent projet. A ce titre, les maîtres d'ouvrage ne pourront plus à compter de la date effective de cette clôture présenter aux financeurs les factures dites tardives.

Le paiement du solde intervient dans les deux mois suivant la fin de la dernière garantie de parfait achèvement du dernier ouvrage réalisé pour la présente opération.

### **5.4.3. Paiement**

Les paiements dus par les financeurs aux maîtres d'ouvrage seront effectués dans un délai de 40 jours calendaires à compter de la date de réception par les financeurs de la demande de versement, sous réserve que les maîtres d'ouvrage ait fourni aux financeurs, dans les délais et la forme prévus, l'ensemble des pièces justificatives au paiement demandées à l'article 5.4.1, des conclusions des comités de suivi et des éventuels avenants à la convention. Dans le cas contraire, ce délai de 40 jours ne courra qu'à compter de la date de réception complète desdites pièces.

#### **5.4.4. Caducité des subventions 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 demande de premier acompte, les autorisations de programme de projets affectées à cette opération demeurent valables jusqu'à l'achèvement de l'opération. 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.

#### **5.4.5. Bénéficiaires et domiciliation**

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

- RATP sur le compte ouvert au nom de RATP ENCAISSEMENTS COLLECTIVITES de CALYON, dont le RIB est le suivant :  
Code banque : 31489  
Code guichet : 00010  
N° compte : 00 198 757 753  
Clé : 47

Le paiement est effectué à RATP par virement bancaire, portant dans son libellé le numéro de référence de la facture.

- Ville de Paris sur le compte ouvert au nom de DIRECTION REGIONALE DES FINANCES PUBLIQUES VILLE-DEPT de BDF PARIS, dont le RIB est le suivant :  
Code banque : 30001  
Code guichet : 00064  
N° compte : U7530000000  
Clé : 40

Le paiement est effectué à la Ville de Paris par virement bancaire, portant dans son libellé le numéro de référence de la facture.

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 Transports en Commun Secrétariat Général	01.53.85.53.85
Ville de Paris	40, rue St Denis 75001 PARIS	Secrétariat Général de la Ville de Paris Mission Halles	01.44.88.43.80
RATP	Maison de la RATP LAC C42 54 quai de la Râpée 75599 PARIS Cedex 12	Contrôle de Gestion et Finances / Contrôle de Gestion Investissements	01.58.78.21.53
STIF	41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des projets d'investissements	01.53.59.14.47

---

Les articles L 2142-3 et L2142-10 du code des transports et le décret n° 2011-320 du 23 mars 2011 relatif aux missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la Régie autonome des transports parisiens (RATP) et aux transferts patrimoniaux entre l'Etat, le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la RATP, imposent à la RATP de procéder à une identification de sa mission de gestionnaire d'infrastructure et à une séparation comptable des activités d'exploitation et de gestion d'infrastructure à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2012.

Dans ce contexte, les parties conviennent de se revoir à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2012 afin de procéder, dans la présente convention, aux modifications requises par la mise en place de cette mission de gestion d'infrastructure, notamment les modifications de nature comptable.

## **5.5. Comptabilité de l'opération**

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à faire ressortir dans leur comptabilité les dépenses propres à l'opération et les éventuelles subventions ou financements complémentaires spécifiques qui pourraient être accordés par des tiers sur l'opération.

Les parties conservent l'ensemble des pièces comptables justificatives relatives à l'investissement objet de la présente convention, pendant 10 ans à compter de l'émission des dites pièces.

Les financeurs se réservent le droit de solliciter les maîtres d'ouvrages, à tout moment et jusqu'à l'expiration de ce délai, tous informations, documents et pièces comptables justificatives relatifs à la comptabilité propre à l'investissement.

## **5.6. Modalités de contrôle**

### **5.6.1. Par les financeurs**

Les financeurs peuvent faire procéder, par toute personne habilitée, au contrôle sur place et sur pièces de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs, juridiques et comptables.

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

### **5.6.2. Par le STIF**

Dans le cadre du suivi des études et travaux, et en conformité avec l'article 14 du décret 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du STIF, ce dernier veille à la cohérence des plans d'investissement concernant les services de transports publics de voyageurs en Ile-de-France. Dans ce cadre, des mesures particulières de suivi des travaux objet de la présente convention sont mises en place en vue de permettre au STIF de remplir les missions qui lui sont dévolues.

Pour répondre à ce suivi, les maîtres d'ouvrage fournissent et actualisent une fiche de programmation financière à l'occasion de chacun des comités de suivi de la convention de financement tels que décrits ci-dessous à l'article 6.2. Une fiche type de programmation financière sera fournie par le STIF aux maîtres d'ouvrage préalablement au premier comité de suivi.

## **5.7. Gestion des écarts**

Le montant total des subventions, tel qu'indiqué à l'article 5.3 de la présente convention constitue un plafond exprimé en euros constants CE 12/2009 dont l'actualisation réelle, différente de l'actualisation prévisionnelle (article 5.2.3), demeure à la charge des financeurs.

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par les maîtres 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 5.3. 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 5.2, les co-financeurs en sont informés lors de la réunion du comité de suivi de la convention de financement, et le comité de pilotage est convoqué suivant les modalités définies à l'article 6.3 de la présente convention. Les maîtres d'ouvrage doivent obtenir l'accord préalable des co-financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la présente convention formalise cet accord.

## **Article 6. PILOTAGE ET SUIVI DE L'OPERATION**

### **6.1. Suivi de la maîtrise d'ouvrage**

Le STIF s'assure du respect, par les maîtres d'ouvrage, des dispositions techniques de l'Avant-Projet approuvé, des coûts d'objectif définis à l'article 5.2, et du délai indiqué à l'article 3.6 pour la mise en service de l'opération.

Dans ce cadre, chaque maître d'ouvrage s'engage à remettre au coordinateur des maîtres d'ouvrage l'ensemble des documents relatifs à l'exercice de sa mission.

Chaque maître d'ouvrage s'engage à remettre au STIF, sur sa demande, tous les documents relatifs à l'opération, nécessaires au suivi de la maîtrise d'ouvrage, qu'ils soient à caractère organisationnel (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre) ou technique (dossier projet, dossiers de consultation des entreprises, marchés de travaux et contrôles techniques divers...). Chaque maître d'ouvrage s'engage également à autoriser le STIF ou les experts missionnés par celui-ci à assister, sur leur demande, à toute réunion permettant d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet, notamment les revues de projet.

Par ailleurs, complémentirement aux justificatifs propres à sa partie de maîtrise d'ouvrage, le coordinateur des maîtres d'ouvrage s'engage à remettre au STIF l'ensemble des documents relatifs à l'exercice de sa mission de coordination telle que définie à l'article 2.2.2 et notamment ceux relatifs à l'organisation des maîtrises d'ouvrage et des maîtrises d'œuvre, sous réserve de l'accord desdits maîtres d'ouvrage.

### **6.2. Comité de suivi de la convention de financement**

A l'initiative du STIF, il est constitué un comité de suivi de l'opération, ci-après désigné « le Comité de Suivi » comprenant l'ensemble des signataires de la présente convention. Ce comité aborde principalement les questions techniques et financières de l'opération relevant de la présente convention.

Ce Comité de Suivi se réunit au moins deux fois par an en séance ordinaire, les membres étant convoqués par le STIF avec un préavis minimum d'un mois.

En tant que de besoin, à l'initiative d'un des membres, le Comité de Suivi peut être réuni en séance extraordinaire par le STIF, dans le mois de sa saisine par le demandeur.

Le coordinateur des maîtres d'ouvrage établit un compte-rendu de l'exécution de ses missions et des différentes analyses réalisées sur la base des documents transmis par les différents maîtres d'ouvrage. Ce compte-rendu est analysé par le STIF et fait l'objet d'un avis du STIF aux financeurs.

A cette fin, l'ensemble des documents centralisés par le coordinateur des maîtres d'ouvrage devra être transmis aux membres du Comité de Suivi sous forme de minute, deux semaines avant la réunion du Comité de Suivi.

Le Comité de Suivi est chargé de suivre, de piloter et de valider l'opération principalement autour des trois thématiques suivantes :

#### **1. Le suivi technique et opérationnel, soit :**

- 
- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre), ainsi que la désignation nominative des principales fonctions de direction de la maîtrise d'ouvrage,
  - le point sur l'avancement des travaux au regard de la présente convention de financement,
  - une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
  - la liste des principaux marchés signés avec leur montant d'engagement,
  - la liste des principaux marchés à venir,
  - le suivi du calendrier des travaux.

## **2. Le suivi financier et administratif, soit :**

- le point sur le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu,
- un état comparatif entre d'une part le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il est estimé à la date du comité de suivi au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser, et d'autre part le coût d'objectif fixé pour chaque maître d'ouvrage dans la présente convention à l'article 5.2,
- un état des lieux sur la consommation des provisions définies à l'article 5.2.2, pour chacun des postes définis dans l'opération,
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais,
- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des subventions versées,
- l'estimation du préjudice financier consécutif à un éventuel retard de versement de la part de l'un des financeurs,
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).

Au titre de la présente convention, et le cas échéant pour les autres conventions de financement en vigueur concernant la même opération, les maîtres d'ouvrage effectuent une mise à jour des prévisions pluriannuelles de leurs dépenses et des autorisations d'engagement et de programme. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'opération. Ils sont établis en euros courants prévisionnels conventionnels et en euros aux conditions économiques de référence pour toute la période de réalisation.

Lors de sa première séance, le Comité de Suivi acte le tableau présentant les délais et les coûts détaillés de chacun des maîtres d'ouvrage et leur décomposition, celui-ci servant de base au suivi, en termes financier et d'avancement, de l'opération.

## **3. La communication autour du projet**

- le suivi du plan de communication mis en place pour l'opération,
- les points spécifiques sur lesquels communiquer éventuellement auprès des usagers.

### **6.3. Comité de Pilotage**

Il réunit, sous la présidence du STIF, les financeurs et les maîtres d'ouvrage, dans le cas présent : le STIF, la Région Ile-de-France, la Ville de Paris et la RATP.

Les membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un mois, les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable.

Le coordinateur des maîtres d'ouvrage établit un compte-rendu de l'exécution de ses missions et des différentes analyses réalisées sur la base des documents transmis par les différents maîtres d'ouvrage. Ce compte rendu est analysé par le STIF et fait l'objet d'un avis du STIF aux financeurs. A cette fin, l'ensemble des documents centralisés par le coordinateur des maîtres d'ouvrage devra être

---

transmis aux membres du Comité de Suivi sous forme de minute, deux semaines avant la réunion du Comité de Pilotage.

Ce Comité de Pilotage a pour rôle d'arbitrer les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement du projet dans le respect des délais prévus à l'article 3.6 et du plan de financement prévu à l'article 5.3 de la présente convention.

Il se réunit autant que de besoin concernant des questions ayant des incidences majeures sur l'opération, notamment les ajustements de programmation technique, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés par le Comité de Suivi de la convention de financement décrit à l'article 6.2.

Il est systématiquement convoqué en cas de modification par les maîtres d'ouvrage du programme de l'opération tel que défini à l'article 3.1, du coût d'objectif tel que défini à l'article 5.2, du délai de l'opération tel que défini à l'article 3.6 de la présente convention. Les maîtres d'ouvrage présentent alors au Comité de Pilotage les éléments de compréhension de ces modifications, leur impacts et leurs incidences sur le projet, et ce, en vue de permettre au Comité de Pilotage de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'opération. Le cas échéant, les dispositions prévues aux articles 15 et 16 de la présente convention seront mises en œuvre.

#### **6.4. Information hors comité de suivi**

Les maîtres d'ouvrage s'engagent pendant toute la durée de validité de la convention :

- à présenter un compte-rendu d'avancement de l'opération devant le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France à la demande de ce dernier,
- à informer le STIF et les financeurs sans délai en cas de difficultés ayant une incidence financière, ou une incidence sur le respect du calendrier, ou une incidence sur le programme de l'opération.

Les maîtres d'ouvrage s'engagent également à inviter le STIF et les financeurs, ou les experts missionnés par celui-ci à assister, sur leur demande, à toute réunion permettant essentiellement d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet.

Par ailleurs, les signataires de la présente convention se réunissent aussi souvent que nécessaire, à l'initiative de l'une des parties, pour assurer le bon déroulement et le suivi de l'opération tel que prévu dans la présente convention.

Par défaut, les documents présentés dans le cadre des différents comités et commissions sont adressés au moins quinze jours avant la réunion.

#### **6.5. Intervention d'experts**

Sur proposition du STIF aux financeurs ou à la demande de l'un des financeurs après information préalable des autres financeurs et du STIF, les maîtres d'ouvrage concernés s'engagent à permettre aux experts désignés ou missionnés par le STIF, d'effectuer des visites des lieux, des installations et travaux relevant de la présente opération, et à faciliter le contrôle de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives. Les frais relatifs à ces interventions sont à la charge du ou des demandeurs. Les maîtres d'ouvrage sont chargés de l'organisation des visites et du respect des règles de sécurité.

### **Article 7. CLOTURE DE L'OPERATION**

Après versement de l'intégralité des acomptes financiers, tel que prévu à l'article 5.4.1, par les financeurs aux maîtres d'ouvrage des aménagements objet du Titre A de la présente convention, il est mis en place, en complément du comité de suivi de la convention de financement défini à l'article 6.2, un comité de suivi de clôture de l'opération.



---

Ce comité de suivi de clôture de l'opération réunit l'ensemble des parties signataires de la présente convention.

Il est convoqué à l'initiative du STIF.

Lors de ce comité, les maîtres d'ouvrage présentent, à la date du comité :

- le montant des dépenses acquittées ;
- le montant des dépenses comptabilisées ;
- une estimation des dépenses restant à effectuer.

## **Article 8. PROPRIETE ET GESTION DES OUVRAGES REALISES DANS LE CADRE DU TITRE A DE LA PRESENTE CONVENTION**

### **8.1. Propriété**

Les volumes situés aux niveaux -4 et -5 à l'intérieur du périmètre de la salle d'échanges actuelle resteront propriété de la RATP.

Les emprises nécessaires à l'extension de la salle d'échanges et à la création du nouvel accès depuis la place Marguerite de Navarre seront acquises par la Ville de Paris.

La Ville de Paris cèdera à la RATP la propriété de certaines de ces emprises et des ouvrages qui y seront réalisés. Il s'agit en particulier des volumes nécessaires aux nouveaux accès place Marguerite de Navarre, Porte Rambuteau et à l'extension de la salle d'échanges ; des locaux techniques et d'exploitation, des bureaux et des services participant au fonctionnement de la gare, ainsi que 60 m<sup>2</sup> environ de commerces situés dans l'extension de la salle d'échanges.

Cette cession ne comprend pas 600 m<sup>2</sup> environ de locaux commerciaux cédés en VEFA à la SCFHP par la Ville de Paris.

Certains volumes cédés à la RATP pourront être grevés de servitudes d'accès au bénéfice des propriétaires de volumes adjacents ou enclavés, sans contrepartie financière.

Cette cession sera conclue à un prix fixé à 11 100 000 € conformément à l'estimation établie par France Domaine en date du 10 août 2011.

A titre indicatif, les emprises foncières concernées sont représentées sur les plans joints en annexe 5.

### **8.2. Gestion et maintenance**

L'exploitation, la gestion et la maintenance de l'ensemble du pôle RER Châtelet-Les Halles réaménagé seront assurées par la RATP.

Les dépenses liées à ces missions seront intégrées au contrat quadriennal établi entre le STIF et la RATP après approbation du plan d'exploitation.

---

## **TITRE B. OPERATIONS CONNEXES**

### **Article 9. DESCRIPTION DES OPERATIONS CONNEXES**

Les ouvrages existants ou à créer au titre du projet de réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles, régis par le Titre A de la présente convention, présentent une imbrication étroite avec certains ouvrages existants ou à créer à l'occasion de la mise en œuvre de volets du projet de rénovation globale du site des Halles relevant de la maîtrise d'ouvrage de la Ville de Paris. La réalisation de ces ouvrages appelés « opérations connexes » ne peut, techniquement et opérationnellement, être envisagée de façon indépendante.

La consistance de ces « opérations connexes » est la suivante :

- réalisation ou modification de sections de la voirie souterraine des Halles imbriquées dans le volume du nouvel accès au pôle de transport ;
- reconfiguration d'un accès au parc de stationnement de l'hôtel Novotel ;
- réalisation d'un accès au mail public du niveau -3 du Forum.

Pour ces raisons, et en application des dispositions du II de l'article 2 de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique, les maîtres d'ouvrages parties à la présente convention ont résolu de désigner parmi eux un maître d'ouvrage unique, la RATP, qui sera chargé de la réalisation de ces opérations connexes au réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles, en raison de leur imbrication étroite avec les travaux qu'il réalise par ailleurs pour le compte du projet de réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles.

#### **9.1. Description des travaux**

Les travaux réalisés au titre des ouvrages imbriqués avec le projet de réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles mais relevant de l'opération de rénovation globale du quartier des Halles conduite par la Ville de Paris, sont les suivants :

- réalisation du génie civil de la rampe d'accès à la voirie souterraine depuis la trémie de la rue des Halles ;
- réalisation du génie civil d'un tronçon de la voirie souterraine au sud de la file 18, entre les files 105 et 111 au niveau du deuxième sous-sol ;
- réalisation du génie civil de l'accès reconfiguré au parc de stationnement de l'hôtel Novotel ;
- réalisation du génie civil d'un nouvel accès au mail public du niveau -3 du Forum et des locaux adjacents ;
- réalisation de coques commerciales le long de la galerie latérale de la salle d'échanges au niveau -4 ;
- création de locaux pour repositionner à la station de relevage SR2 au niveau -4.

#### **9.2. Maîtrise d'ouvrage des travaux**

La réalisation des études et travaux relatifs aux opérations connexes visées au Titre B est confiée à la RATP, en vertu de la convention de maîtrise d'ouvrage unique conclue entre le STIF, la Ville de Paris et la RATP, notifiée le 22 octobre 2009, et son avenant n°1 signé le 9 mars 2011.

---

### 9.3. Durée de réalisation

Le calendrier prévisionnel de réalisation joint en annexe 1 détaille le déroulement des travaux.

Les échéances de livraison à la Ville de Paris des principaux ouvrages réalisés par la RATP sont les suivantes :

- Génie civil des parties du parking Berger maintenues en parking ou reconverties en mail commercial, avec cloisons isolant ces volumes du chantier RATP : janvier 2014 ;
- Tronçons de la voirie souterraine (entrée depuis la rue des Halles et sortie vers la rue Pont Neuf) avec suppression partielle des emprises chantier RATP permettant la réalisation par la SemPariSeine du tronçon supérieur de l'entrée depuis la rue des Halles : fin décembre 2014.

Pour permettre une meilleure compatibilité des délais avec les travaux de la Ville dans les voiries souterraines et par la suite sur les voiries de surface, la RATP s'engage à demander une variante obligatoire aux entreprises permettant de livrer cette phase en septembre 2014 ; les éventuelles répercussions techniques et financières de ces variantes seront soumises aux partenaires et financeurs en comité de suivi de la maîtrise d'ouvrage.

- Coques commerciales le long de la galerie latérale à la salle d'échanges au niveau -4 : juillet 2015 ;
- Ouverture au public du nouvel accès à la gare depuis la place Marguerite de Navarre (permettant l'ouverture au public du nouveau mail Marguerite de Navarre au niveau -3) : juin 2016 ;
- Suppression des emprises chantier RATP sur la place Marguerite de Navarre permettant la réalisation du nouvel aménagement de la place : janvier 2016 ;

La Ville de Paris s'engage à fournir suffisamment tôt tous les documents techniques et/ou informations utiles à la RATP afin de permettre à cette dernière d'exécuter ses obligations relatives à la réalisation des opérations connexes conformément au calendrier prévisionnel.

La responsabilité de la RATP ne saurait être recherchée en cas de manquement à ses obligations du fait de la non-remise, par la Ville de Paris, des documents techniques et/ou informations utiles à la réalisation des opérations connexes ».

#### Causes légitimes de suspension des délais de réalisation des travaux réalisés au titre des « opérations connexes » de la présente convention :

Les délais contractuels prévisionnels prévus à l'article 9.3, seront, le cas échéant, prorogés d'une durée égale au retard consécutif à un cas de force majeure et/ou à une des causes légitimes de suspension limitativement listées ci-après

Constituent au sens de la présente convention des causes légitimes de suspension, les aléas ci-après listés qui perturbent ou interrompent la réalisation des travaux, savoir :

- La grève générale ou particulière au secteur du bâtiment et de ses fournisseurs ou du secteur des transports ou de l'énergie ayant eu une incidence sur le déroulement du chantier ;
- Les injonctions administratives ou judiciaires de suspendre ou d'arrêter les travaux sauf si elles résultent d'un manquement du maître d'ouvrage unique ou de ses intervenants ;
- Les intempéries au sens de l'article L. 5424-8 du Code du travail pendant lesquels le travail aura été retardé sur le chantier, précision étant faite que seront limitativement considérées comme intempéries les journées décomptées sur la base horaire du justificatif mensuel des retards dus aux intempéries publié par la Fédération Française du Bâtiment, divisé par sept, correspondant au nombre d'heures de la journée de travail. Il en sera justifié par la communication d'une attestation du maître d'œuvre qui confirmera que le chantier a été

---

retardé pendant un nombre de jours qu'il précisera en conséquence d'intempéries qu'il décrira ;

- Les retards consécutifs aux incendies, inondations et accidents de chantier sauf si leur cause a pour origine des fautes ou des négligences imputables au maître d'ouvrage unique ou à ses intervenants ;
- Toutes prescriptions liées à l'archéologie ainsi que la découverte de vestiges archéologiques ;
- La découverte d'ouvrages, engins ou réseaux enterrés ;
- Le décès de l'architecte ou une procédure de traitement des difficultés des entreprises à l'égard de la société d'architecture ;
- Les troubles résultant d'hostilités, guerres, émeutes, manifestations violentes, révolutions, actes de terrorisme, cataclysmes, secousses sismiques ;
- Les retards consécutifs au traitement de l'amiante non mentionnée dans le diagnostic de 2009, de plomb, de termites, de la pollution du site (sol, sous-sol ou eaux souterraines) ;

S'il survenait une cause légitime de suspension de délai ou un cas de force majeure dûment justifié, le délai en cause serait différé d'un temps égal à celui pendant lequel l'événement considéré aurait mis obstacle à la poursuite des travaux ; ce report de délai étant calculé par jour ouvrable.

La RATP informera la Ville de Paris, dans les meilleurs délais à partir du moment où elle en aura eu connaissance, de la survenance d'un cas de force majeure ou d'une cause légitime de suspension.

Pour l'appréciation des événements ci-dessus évoqués, les parties s'en rapporteront à un certificat, établi par le Maître d'œuvre ayant la direction des travaux, accompagné des pièces justificatives éventuelles.

Un relevé mensuel des jours d'intempéries sera communiqué à la Ville de Paris dans les trois mois de l'expiration du mois considéré, dans le cadre du Comité de Suivi tel que prévu à l'article 6.2 de la présente convention.

Un décompte de l'ensemble des autres incidences de tels cas de force majeure ou cause légitime de suspension sera adressé par la RATP à la Ville de Paris tous les trois mois.

L'établissement de ces relevés et décomptes de jours de retard n'interdira pas à la RATP de ne pas les prendre en compte en tout ou en partie, notamment pour fixer la date de livraison, en particulier s'il a pu dans l'intervalle rattraper le retard engendré par un cas de force majeure ou une cause légitime de suspension.

## **Article 10. DISPOSITIONS FINANCIERES ET DE PAIEMENT**

### **10.1. Financement**

Les dépenses relatives aux « opérations connexes » seront financées par la Ville de Paris. La Ville de Paris supportera seule la charge des dépenses engagées par la RATP pour ces opérations, dans la limite des montants inscrits et détaillés à l'article 10.3.

## 10.2. Estimation des dépenses

Le coût prévisionnel des dépenses relatives aux « opérations connexes » décrites à l'article 9 est évalué à :

- 18,249 M€ HT, aux conditions économiques de référence (décembre 2009) et soumis à la TVA au taux en vigueur ;
- 20,237 M€ HT courants prévisionnels conventionnels, estimés selon les modalités d'actualisation prévisionnelle prévues à l'article 5.2.3 et soumis à la TVA au taux en vigueur.

L'estimation de ces dépenses comprend :

- les frais d'études,
- les coûts des travaux,
- les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre,
- des frais divers.

## 10.3. Coûts d'objectifs détaillés

Nature	Coût HT (M€ décembre 2009)	Coût TTC avec TVA à 19,6% (M€ décembre 2009)
Travaux	12,700	15,189
Frais de MOE	1,400	1,674
Frais de MOA	0,850	1,017
Provision pour aléas et indemnités	3,299	3,947
<b>TOTAL</b>	<b>18,249</b>	<b>21,827</b>

Ces coûts seront actualisés selon les modalités d'actualisation décrites à l'article 5.2.3 du Titre A.

## 10.4. Modalités de paiement

Les « opérations connexes » font l'objet d'un premier versement sous forme d'avance globale de la Ville de Paris sur présentation d'une demande par la RATP au commencement de la mission. Le montant de cette demande d'avance est fixé à 20% du coût d'objectif TTC tel qu'il est précisé à l'article 10.3.

Cette avance est ensuite justifiée par la RATP au cours de l'opération. A cette fin, la RATP doit transmettre à la Ville de Paris, régulièrement, le dossier justificatif en deux exemplaires des dépenses d'investissement engagées, constitué des pièces justificatives requises par la réglementation de la comptabilité publique et notamment par le décret n 2007-450 du 25 mars 2007. Ce dossier inclut les copies de l'ensemble des factures, décomptes, marchés, contrats, avenants, et autres justificatifs de paiement acceptés par le mandataire, ainsi qu'un état récapitulatif des paiements depuis le début de l'opération.

La régularisation intégrale de l'avance ouvre droit au paiement du solde par la Ville de Paris, sous la forme de remboursements des dépenses d'investissement engagées et justifiées par la RATP au titre de la mission. La RATP présente à la Ville de Paris les demandes de remboursements au fur et à mesure de l'avancement des travaux. Les sommes dues à la RATP sont réglées dans un délai de 40 jours à compter de la date de la réception de la demande de paiement.

Le maître d'ouvrage doit joindre aux demandes de remboursements des dépenses engagées dans le cadre du présent titre B :

- 
- l'état récapitulatif des remboursements précédemment demandés au titre de la présente convention ;
  - le dossier justificatif en deux exemplaires des dépenses d'investissement engagées au titre des « opérations connexes » depuis le remboursement précédent, constitué des factures, décomptes, marchés, contrats, avenants, et autres pièces justificatives des paiements requises par la réglementation de la comptabilité publique et notamment par le décret n 2007-450 du 25 mars 2007 ;
  - un échéancier prévisionnel des dépenses et des recettes actualisé.

Les paiements sont effectués par virement bancaire à la RATP sur le compte ouvert au nom de RATP ENCAISSEMENTS COLLECTIVITES de CALYON, dont le RIB est le suivant :

Code banque : 31489  
Code guichet : 00010  
N° compte : 00 198 757 753  
Clé : 47

Le paiement est effectué à RATP par virement bancaire, portant dans son libellé le numéro de référence de la facture.

Au terme de chaque année d'exécution de la présente convention, la RATP fournit un état annuel des dépenses d'investissement réalisées pour les « opérations connexes », afin de permettre à la Ville de Paris d'établir l'état des dépenses éligibles au FCTVA.

### **10.5. Comptabilité**

La RATP s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres aux « opérations connexes » visées au Titre B de la présente convention.

La RATP conservera l'ensemble des pièces justificatives de l'opération pendant dix ans à compter de l'émission des dites pièces.

### **Article 11. PILOTAGE ET SUIVI**

Le contrôle et le suivi des « opérations connexes » visées au Titre B de la présente convention sont assurés dans le même cadre que ceux décrits à l'article 6 du Titre A de ladite convention.

---

## **Article 12. PROPRIETE ET GESTION DES OUVRAGES REALISES DANS LE CADRE DU TITRE B DE LA PRESENTE CONVENTION**

### **12.1. Propriété**

Les ouvrages réalisés par la RATP dans le cadre du Titre B de la présente convention seront remis à la Ville de Paris à leur achèvement.

La Ville de Paris deviendra donc pleine et entière propriétaire des constructions réalisées au titre des « opérations connexes » de la présente convention.

### **12.2. Gestion et maintenance**

Les éventuelles interventions en terme de gestion et de maintenance sur les ouvrages réalisés ou en cours de réalisation incomberont à la RATP pendant toute la période précédant l'achèvement et la remise des ouvrages à la Ville de Paris.

Une fois la remise des ouvrages effectuée à la Ville, cette dernière assurera l'ensemble des obligations de gestion et maintenance relatives aux dits ouvrages.

## **Article 13. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES**

### **13.1. Propriété intellectuelle et diffusion des études**

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention restent la propriété des maîtres d'ouvrage. Elles seront communiquées aux signataires de la présente convention, lesquels s'interdisent toute diffusion sans accord préalable des maîtres d'ouvrage.

Les résultats des études, après validation par le comité de suivi, pourront être communiqués aux partenaires concernés par la présente opération.

Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable des parties signataires.

Les données des études pourront être utilisées librement par les financeurs et le STIF dans le cadre de la poursuite de la réalisation du projet.

Les présents signataires s'engagent à faire mention des financements accordés par la présente convention dans toute publication ou communication des études qu'elle vise, notamment par une indication portée sur les documents finaux.

Les résultats des études seront transmis aux signataires de la présente convention en un exemplaire sous format CD Rom (fichier source et pdf haute définition).

### **13.2. Communication**

Les maîtres d'ouvrage s'engagent, jusqu'à la mise en service de l'opération, à :

- associer, au sein d'un comité de communication, les co-signataires de la présente convention à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un plan de communication commun. Ce comité de communication établira notamment le cahier des charges destiné à choisir le prestataire qui aura pour mission de créer les outils de communication ;
- mentionner les financeurs de l'opération et le STIF sur tout acte de communication relevant de la communication institutionnelle concernant l'opération par la présence de leurs logos ou de toute information sur les taux de financement ;
- prévoir systématiquement un délai suffisant afin que chaque représentant au comité de communication puisse faire valider le principe des outils (plan de communication) par leurs responsables respectifs ;
- permettre l'implantation de la signalétique de chantier des co-signataires ;
- rapporter en tant que de besoin les réactions de la population concernant les travaux entrepris.

Le comité de communication regroupe les représentants des directeurs ou responsables de communication de chacun des organismes signataires de la présente convention. Il est piloté par le responsable communication du coordinateur des maîtres d'ouvrage.

Dans un souci d'identification des opérations Contrat Particulier Région Ile-de-France – Département de Paris, les opérations financées dans ce cadre présenteront les traitements suivants au niveau des logos des partenaires :

- l'ordre entre partenaires : Région, Ville de Paris, RATP et STIF
- l'ordre des financeurs : Région, Ville de Paris, RATP
- en dernier : le logo du STIF



---

## **Article 14. ACHEVEMENT DE L'OPERATION**

Avant la mise en service de l'opération, les maîtres d'ouvrage invitent le STIF et les financeurs à constater que le programme de l'opération a été mis en œuvre conformément aux dispositions de l'avant-projet approuvé ou de l'avant-projet modificatif approuvé le cas échéant.

## **ARTICLE 15. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET**

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement des délais ou des coûts d'objectif précisés aux articles 3.6, 9.3, 5.2 et 10.3 de la présente convention, peut conduire à la rédaction d'un Avant-Projet Modificatif, présenté au Conseil du STIF.

En conséquence, dès qu'un maître d'ouvrage envisage des modifications de son programme dans l'opération stipulée à l'article 3 ou celle stipulée à l'article 9, il transmettra au coordinateur des maîtres d'ouvrage, au STIF et aux financeurs l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Il devra veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques, de délais de réalisation ou de coûts sur les autres périmètres de maîtrise d'ouvrage. Le coordinateur des maîtres d'ouvrage formulera un avis qu'il transmettra formellement au STIF. Au vu de l'ensemble de ces éléments, le STIF pourra valider les propositions mineures sans incidence sur le coût de l'opération. Dans le cas où ces modifications auraient des incidences majeures sur le périmètre du projet, sur les délais de réalisation ou le coût d'objectif, il saisira le Comité de Pilotage, conformément à l'article 6.3 de la présente convention, en vue notamment de confirmer ou non la nécessité de rédiger un Avant-Projet Modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

En cas de désaccord persistant entre maîtres d'ouvrage sur la consistance et la portée des modifications à apporter, le STIF arbitrera en dernier recours.

L'éventuel Avant-Projet Modificatif sera présenté au Conseil du STIF en vue de la signature d'un avenant à la présente convention, spécifiant toutes les implications sur l'opération initiale, notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût d'objectif ou de périmètre par maître d'ouvrage, de répartition des financements et de délai de réalisation de l'opération. Les travaux concernés ne pourront avoir un début d'exécution qu'après la signature de l'avenant.

L'application des dispositions de cet article ne doit pas faire obstacle à la poursuite des travaux sur la partie non touchée par les modifications envisagées.

Ces dispositions ne font pas obstacle à la prise en compte par les maîtres d'ouvrage de demandes, d'un des financeurs ou de tiers, d'adaptations localisées de l'opération, ne modifiant pas son aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'Avant-Projet. La prise en compte de ces modifications sera soumise à l'accord préalable du STIF au titre de son suivi des maîtres d'ouvrage, et également à l'accord préalable de ces derniers. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge des demandeurs.

## **ARTICLE 16. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS**

### **16.1. Dispositions en cas de dépassement du coût d'objectif**

S'il apparaît, au cours de l'opération que, malgré toutes les mesures correctives proposées, les coûts d'objectif tels qu'indiqués aux articles 5.2 et 10.3 de la présente convention ne peuvent être respectés, le maître d'ouvrage concerné fournit au coordinateur des maîtres d'ouvrage, au STIF et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences qu'il présentera au Comité de pilotage défini à l'article 6.3 de la présente convention. Il présente également les solutions appropriées pour minimiser les impacts identifiés.

Ce rapport fait par ailleurs l'objet d'un avis rendu par le STIF aux financeurs qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par le coordinateur des maîtres d'ouvrage. La nécessité éventuelle de

---

réaliser un Avant-Projet Modificatif se fera selon les dispositions des articles 6.3 et 15 de la présente convention.

Au vu de l'avis rendu par le STIF, les financeurs précisent alors le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu aux articles 5.3 et 10.1.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs et le STIF. Les maîtres d'ouvrage sont entendus et informés de la nécessité éventuelle de la formalisation d'un Avant-Projet Modificatif.

## **16.2. Dispositions en cas de modification des délais**

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect du délai tel que prévu aux articles 3.6 et 9.3 de la présente convention ne peut être assuré, le maître d'ouvrage concerné fournit au coordinateur des maîtres d'ouvrage, au STIF et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine et l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences qu'il présentera au Comité de pilotage défini à l'article 6.3 de la présente convention.

Ce rapport fait par ailleurs l'objet d'un avis rendu par le STIF aux membres du Comité de Suivi, qui s'appuiera notamment sur les éléments transmis par le coordinateur des maîtres d'ouvrage, et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un Avant-Projet Modificatif selon les dispositions des articles 6.3 et 15 de la présente convention. Il indiquera notamment les incidences sur le planning et le phasage initial de l'ensemble des travaux de l'opération, tous maîtres d'ouvrage confondus, et les conséquences sur les autres maîtres d'ouvrage telles qu'elles apparaissent au vu des éléments transmis par le coordinateur des maîtres d'ouvrage. Par ailleurs cet avis précisera l'impact sur l'offre de transport.

Au vu de ce rapport, et des avis éventuels formulés par les autres maîtres d'ouvrage, les financeurs émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre les financeurs, le STIF et les maîtres d'ouvrage.

## **16.3. Dispositions communes**

Si, en application des statuts du maître d'ouvrage concerné, ou des règles qui lui sont applicables, les propositions doivent faire l'objet d'une décision d'approbation du Conseil du STIF, notamment au titre de l'article 15 de la présente convention, le maître d'ouvrage transmet au STIF l'ensemble des pièces et dossier justificatif éventuel (Avant-Projet Modificatif).

Le STIF instruit la demande du maître d'ouvrage, fait approuver le cas échéant l'Avant-Projet Modificatif par son Conseil, et arrête selon les cas :

- un nouveau coût d'objectif pour le maître d'ouvrage concerné et pour l'opération,
- un nouveau délai de l'opération.

En application de ces décisions, un avenant formalisera l'ensemble des modifications apportées à la convention notamment en terme :

- de modifications de périmètre de maîtrise d'ouvrage,
- de modifications de programme,
- d'augmentation du coût d'objectif initial et d'incidence sur la rémunération du maître d'ouvrage concerné,
- d'augmentation du délai initial.

---

## **Article 17. BILAN FINAL DE L'OPERATION**

### **17.1. Bilan physique et financier**

Chaque maître d'ouvrage établit sous sa responsabilité, au plus tard 2 ans suivant la fin de la dernière garantie de parfait achèvement du dernier ouvrage réalisé pour la présente opération, un bilan financier et physique des aménagements relevant de son périmètre dans le cadre de la présente convention.

Ce bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût d'objectif, défini aux articles 5.2 et 10.3, ramenée aux conditions économiques de l'Avant-Projet (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par les maîtres d'ouvrage) afin de permettre une comparaison.

Ce bilan comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant le descriptif des aménagements réalisés et retraçant l'évolution éventuelle du coût d'objectif et des principales décisions concernant les aménagements dont il assure la maîtrise d'ouvrage ;
- le récapitulatif des subventions attribuées ;
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres) ;
- le récapitulatif des dépenses acquittées à la date de réalisation du bilan (établi sur la base des décomptes généraux définitifs des marchés lorsqu'ils existent) ;
- le calcul et la justification de l'état du solde, à savoir la différence entre les dépenses acquittées par le maître d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les versements effectués par les financeurs ;
- la nature et l'estimation des dépenses prévisionnelles totales restant à payer (contentieux, réclamations d'entreprise, finitions, garanties des aménagements paysagers, un état de la valeur des excédents de terrains ou bâtiments acquis et non nécessaires au strict fonctionnement de l'opération et pouvant donner lieu à un éventuel remboursement dans la limite des produits de cession effectivement constatés et des pourcentages des participations des parties au financement de l'opération) ;
- un état des éventuelles suggestions de compléments d'aménagement le concernant consécutives à la mise en service de l'opération.

A partir des bilans individuels, le coordinateur des maîtres d'ouvrage établira un bilan global de l'opération synthétisant l'ensemble des données des bilans des maîtres d'ouvrage, destiné notamment à une comparaison avec le coût des opérations tel que défini aux articles 3.4 et 10.2. Le bilan global de l'opération accompagné d'un rapport général de présentation et des bilans de chacun des maîtres d'ouvrage est transmis au STIF et aux financeurs.

Le STIF formule un avis sur le bilan global et éventuellement sur les bilans individuels des maîtres d'ouvrage, et le transmet aux financeurs.

### **17.2. Évaluation économique, sociale et environnementale**

Les signataires de la présente convention sont convenus de la réalisation de l'opération en tenant compte de l'évaluation économique et sociale effectuée par les maîtres d'ouvrage et figurant dans l'avant-projet approuvé par le Conseil du STIF. Cette évaluation préalable comporte un bilan prévisionnel des avantages et inconvénients entraînés par la mise en service de l'opération. C'est au vu des prévisions et objectifs explicités dans l'avant-projet que les signataires ont pu reconnaître ensemble la validité économique et sociale de l'opération.

En application de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982, il sera réalisé un bilan a posteriori de l'opération.

---

Sous le pilotage du STIF, les maîtres d'ouvrage organisent conjointement la collecte des informations nécessaires au bilan a posteriori, à établir au plus tard dans les cinq années qui suivent la mise en service. Le coordinateur des maîtres d'ouvrage transmettra ce bilan au STIF et aux financeurs après validation conjointe de l'ensemble des maîtres d'ouvrage.

## **ARTICLE 18. DISPOSITIONS GENERALES**

### **18.1. 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, après signature de la présente par l'ensemble des signataires.

Elle expire soit en cas de résiliation tel que prévu à l'article 18.4, soit après la réalisation de l'ensemble des étapes suivantes :

- réception des ouvrages et installations par les maîtres d'ouvrage, et mise en service après accomplissement des procédures prévues par la réglementation de sécurité,
- solde des paiements constatés par les financeurs et les maîtres d'ouvrage, sur présentation d'un bilan général et définitif,
- solde de la totalité des subventions dues aux maîtres d'ouvrage selon les modalités de l'article 5.4.2,
- remise par les maîtres d'ouvrage aux financeurs et au Syndicat des Transports d'Ile-de-France du bilan partiel physique et financier visé à l'article 17.1,
- fin de la dernière des garanties de parfait achèvement,

et au plus tard le 31 décembre 2025.

### **18.2. Modification de la convention**

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées aux articles 5.4.5 et 10.4 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.

### **18.3. Règlement des litiges**

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

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

### **18.4. Résiliation de la convention**

La résiliation de la convention peut être prononcée dans les cas suivants :

1. pour motif d'intérêt général : chaque partie à la présente convention adresse à l'ensemble des signataires de la présente convention, par courrier recommandé avec Accusé Réception, sa décision de résilier la convention.  
La résiliation de la convention prend effet dans un délai d'un (1) mois après la dernière réception du courrier de résiliation ;
2. pour faute ou en cas d'inexécution par une partie à la présente convention d'une ou plusieurs de ses obligations.

---

Dans ce cas, une mise en demeure est adressée en lettre recommandée avec Accusé Réception, au signataire dont la responsabilité est mise en cause. La résiliation est prononcée de plein droit dans un délai d'un (1) mois à compter de la mise en demeure restée sans effet.

Dans le cas n°2, la résiliation ne peut avoir lieu, 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,
- 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 aux maîtres d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que les dépenses de travaux nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif

Sur cette base, les maîtres d'ouvrage procèdent 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.

### **18.5. 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.

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

---



---

## ANNEXES

### Sommaire des annexes :

**ANNEXE 1** : Calendrier prévisionnel des opérations

**ANNEXE 2** : Echancier prévisionnel des dépenses relatives au réaménagement du pôle RER de Châtelet-Les Halles (Titre A)

**ANNEXE 3** : Echancier prévisionnel des demandes d'acompte, pour la RATP, relatives au réaménagement du pôle RER de Châtelet-Les Halles (Titre A)

**ANNEXE 4** : Echancier prévisionnel des dépenses relatives aux « opérations connexes » (Titre B)

**ANNEXE 5** : Plan indicatif des propriétés à l'achèvement de la présente convention

# ANNEXE 1

## CALENDRIER PREVISIONNEL DES OPERATIONS

### « Réaménagement du pôle RER CHâtelet-Les Halles » et « Opérations connexes »

RATP/MOP		POLE RER CHATELET LES HALLES Planning directeur		Index A du 29/07/11 Mise à jour 01 du 12/01/2012																											
N°	Nom de la tâche	2011																													
		7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	31	32	33	34	
1	<b>1. PROCEDURES ADMINISTRATIVES</b>																														
2	1.1. ENQUETE PUBLIQUE - Arrêté de DUP																														
3	1.2. EXPROPRIATION (Mise à disposition de locaux)																														
4	1.3. DOSSIER LOI SUR L'EAU																														
5	<b>2. CONCEPTION GENERALE</b>																														
6	2.1. Dossier AVP validé																														
7	2.2. AVP ADMINISTRATIF ET CONVENTION DE FINANCEMENT																														
10	2.3. PERMIS DE CONSTRUIRE (Gare + RNM Les halles)																														
17	<b>3. CONCEPTION DETAILLEE</b>																														
18	3.1. ETUDES PRO																														
22	<b>4. ACHATS</b>																														
23	4.1. DCE (Rambuteau)																														
24	4.2. APPEL D'OFFRES / CONSULTATIONS / NEGOCIATIONS (Rambuteau)																														
25	4.3. DCE (hors Rambuteau)																														
26	4.4. APPEL D'OFFRES / CONSULTATIONS / NEGOCIATIONS (Hors Rambuteau)																														
27	<b>5. TITRE B - TRAVAUX DE LA VILLE DE PARIS EN INTERFACE AVEC LA GARE</b>																														
28	5.1. Mise à disposition des bungalows RATP dans la cité de chantier																														
29	5.2. Parking Berger																														
30	5.3. Déséquipement du puits Saint Honoré et Mise à disposition de la voirie Rue des Halles																														
41	5.4. Création Trémies S3/S4																														
42	5.5. Renforcement des poteaux																														
43	5.6. Réalisation des fosses																														
51	5.7. Dépose des anciennes installations (EM, Ascenseur, ...)																														
52	5.8. Création Ascenseur Lescot																														
53	<b>6. TITRE A - TRAVAUX RATP</b>																														
54	6.1. Aménagement des bungalows de la cité de chantier																														
57	6.2. Désamiantage																														
58	6.3. Accès Rambuteau																														
59	6.4. Agrandissement Place carrée																														
60	6.5. Accès Berger+ Extension salle d'échanges + Galeries techniques																														
61	6.6. Accès Lescot																														
62	6.7. Accès Saint Honoré																														
63	6.8. Couloir Rivoli																														
64	6.9. Renouvellement Ouvrage de ventilation + Accès Pompiers																														
65	6.10. Escaliers Accès L04																														
66	6.11. Centre de surveillance																														
67	6.12. Salle d'échanges																														
68	6.13. Quais RER																														



## ANNEXE 2

### ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES

#### RELATIVES AU REAMENAGEMENT DU POLE RER DE CHATELET-LES HALLES TITRE A

[en euros constants aux CE 12/2009]

à titre prévisionnel non contractuel

Dépenses totales et par MOA en millions d'euros constants (ce 12/2009)								
	Avant 2011	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Total
<b>Total en M€ constants</b>	<b>1,24</b>	<b>8,20</b>	<b>25,90</b>	<b>49,40</b>	<b>36,94</b>	<b>22,32</b>	<b>20,00</b>	<b>164,00</b>
<b>Dont MOA RATP</b>								
<b>M€ constants</b>	<b>1,24</b>	<b>4,50</b>	<b>6,90</b>	<b>36,00</b>	<b>31,34</b>	<b>21,32</b>	<b>20,00</b>	<b>121,30</b>
<b>Dont MOA Ville de Paris</b>								
<b>M€ constants</b>	<b>0</b>	<b>3,70</b>	<b>19,00</b>	<b>13,40</b>	<b>5,60</b>	<b>1,00</b>	<b>0</b>	<b>42,70</b>

Rappel : le calcul des dépenses en euros courants conventionnels se fera conformément à l'article 5.2.3 de la convention

---

## ANNEXE 3

### ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES POUR LE CALAGE DES DEMANDES D'ACOMPTE POUR LA RATP

#### RELATIVES AU REAMENAGEMENT DU POLE RER DE CHATELET-LES HALLES TITRE A

[en euros constants aux CE 12/2009]

à titre prévisionnel non contractuel

En millions d'euros constants (ce 12/2009)								
Dépenses	Avant 2011	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Total
<b>Total en M€ constants</b>	<b>1,24</b>	<b>4,50</b>	<b>6,90</b>	<b>36,00</b>	<b>31,34</b>	<b>21,32</b>	<b>20,00</b>	<b>121,30</b>
<i>Dont Région</i>	<i>0,62</i>		<i>5,00</i>	<i>17,00</i>	<i>11,38</i>	<i>11,00</i>	<i>11,00</i>	<i>56,00</i>
<i>Dont Ville de Paris</i>	<i>0,62</i>	<i>4,20</i>	<i>1,90</i>	<i>12,50</i>	<i>13,46</i>	<i>9,72</i>	<i>9,00</i>	<i>51,40</i>
<i>Dont RATP</i>		<i>0,30</i>		<i>6,50</i>	<i>6,50</i>	<i>0,60</i>		<i>13,90</i>

Rappel : le calcul des dépenses en euros courants conventionnels se fera conformément à l'article 5.2.3 de la convention

---

## ANNEXE 4

### ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES RELATIVES AUX « OPERATIONS CONNEXES » (TITRE B)

[en euros constants aux CE 12/2009]

à titre prévisionnel non contractuel

Dépenses totales en millions d'euros constants								
	Avant 2011	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Total
<b>Total en M€ constants</b>	0	0	3,650	7,859	5,666	0,537	0,537	18,249

Rappel : le calcul des dépenses en euros courants conventionnels se fera conformément à l'article 5.2.3 de la convention

**Délibération n° 2012/00028**  
**Séance du 8 février 2012**



**Pôle Eole – Evangile (future Rosa Parks)**  
**Approbation de la**  
**Convention de Financement – Tranche fonctionnelle n° 2**

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'article L 123-1 du code de l'environnement ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Contrat de Projets Etat – Région 2007 – 2013, signé le 23 mars 2007 ;
- VU** le Contrat Particulier Paris Région 2009 – 2013 approuvé le 26 novembre 2009 par la Région et le 19 décembre 2009 par le Département de Paris
- VU** le schéma de principe du pôle Eole Evangile approuvé par le Conseil du STIF du 11 février 2009 ;
- VU** l'avant projet du pôle Eole Evangile approuvé par délibération n°2010 – 0713 du conseil du STIF du 8 décembre 2010
- VU** la convention de financement n°1 approuvée par le conseil du STIF du 8 décembre 2010
- VU** le rapport n ° 2012 /0028 ;
- VU** l'avis de la commission des Investissements et du Suivi du Contrat de Projets du lundi 6 février 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : la convention de financement relative à la tranche fonctionnelle n°2 de travaux de la réalisation du projet de gare Rosa Parks, sous maîtrise d'ouvrage de RFF, conclue entre le STIF, la Région Ile-de-France, l'Etat, la Ville de Paris et RFF, annexée à la présente délibération, est approuvée pour un montant de 79,995 M€ aux conditions économiques de janvier 2006.

**ARTICLE 2** : RFF, en tant que maître d'ouvrage, est invité à poursuivre les travaux, afin de permettre une ouverture de la gare fin 2015.

**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

2012

# Gare Eole - Evangile

(future ROSA PARKS)

Convention de financement n°2  
relative à la réalisation de l'opération  
(poursuite des travaux)



---

 <p>RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE</p>	 <p>Île-de-France</p>	 <p>MAIRIE DE PARIS</p>
	 <p>L'autorité organisatrice de vos transports en Île-de-France</p>	 <p>STIF ÎLE-DE-FRANCE L'autorité organisatrice de vos transports en Île-de-France</p>

## **Convention de financement n°2**

régissant les rapports entre

l'Etat, le Conseil Régional d'Île-de-France, la Ville de Paris, Réseau Ferré de France et le STIF

relative à la réalisation de l'opération (études de projet et premiers travaux)

**« Gare Eole – Evangile »**  
(future Rosa Parks)

\*\_\*\*

Article 1. objet de la convention .....	7
Article 2. contenu de l'opération et de la tranche fonctionnelle n°2.....	7
2.1. Description du projet .....	7
2.2. Description des travaux.....	8
2.3. Travaux de la tranche fonctionnelle 2 .....	10
2.4. Durée de réalisation des études et poursuite des travaux objet de la présente convention .....	10
Article 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES .....	11
3.1. L'autorité organisatrice des transports .....	11
3.2. Le Maître d'Ouvrage.....	11
3.2.1. Désignation du Maître d'Ouvrage.....	11
3.2.2. Engagements du Maître d'Ouvrage .....	11
3.2.3. Périmètre de la tranche fonctionnelle 2.....	11
3.2.4. Respect des coûts d'objectifs .....	11
3.2.5. Respect des délais de réalisation .....	11
3.3. Coût de réalisation de la tranche fonctionnelle 2 .....	12
3.4. Les financeurs .....	12
3.4.1. Identification .....	12
3.4.2. Engagements .....	12
Article 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT .....	12
4.1. Estimation des dépenses (annexes 3 et 4) .....	12
4.2. Coûts d'objectifs du maître d'ouvrage.....	12
4.2.1. Coût d'objectif de la tranche fonctionnelle n°2 .....	12
4.2.2. Coûts détaillés .....	13
4.2.3. Modalités d'actualisation .....	14
4.3. Plan de financement.....	14
4.4. Modalités de versement des crédits de paiements .....	14
4.4.1. Versement d'acomptes .....	14
4.4.2. Versement du solde .....	15
4.4.3. Paiement.....	15
4.4.4. Bénéficiaires et domiciliation .....	15
4.5. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région .....	16
4.6. Comptabilité de l'opération.....	16
Article 5. MODALITES DE contrôle PAR LES FINANCEURS .....	17
Article 6. ORGANISATION ET SUIVI de L'OPERATION.....	17
6.1. Obligation d'information par la maîtrise d'ouvrage.....	17
6.2. Comité technique de suivi de la convention de financement .....	17
6.3. Information hors comité de suivi .....	18
6.4. Communication .....	18
6.5. Intervention d'experts.....	19
6.6. Achèvement des prestations.....	19
Article 7. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET.....	19
Article 8. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS .....	20
8.1. Modalités de modification du coût d'objectif ou des délais .....	20
8.1.1. Dispositions en cas de dépassement du coût d'objectif .....	20
8.1.2. Dispositions en cas de modification des délais .....	20
8.1.3. Dispositions communes .....	20
8.2. Intéressement sur le respect du coût d'objectif et des délais .....	21
Article 9. BILAN final de l'opération.....	21
9.1. Bilan physique et financier .....	21
9.2. Évaluation économique, sociale et environnementale .....	22
Article 10. DISPOSITIONS GENERALES .....	22
10.1. Modification de la convention.....	22
10.2. Résiliation de la convention .....	22
10.3. Litiges .....	23
10.4. Propriété intellectuelle et diffusion des études.....	23
10.5. Prise d'effet de la convention .....	23
10.6. Mesures d'ordre .....	23

---

Entre,

**En premier lieu,**

- **l'Etat**, représenté par le Préfet de la Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris,
- la **Région Ile-de-France**, représentée par le Président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n° [à compléter] de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du [à compléter],
- **la Ville de Paris**, représentée par le Maire, dûment mandaté par délibération n° [à compléter] en date du [à compléter],
- **RFF**, Réseau Ferré de France, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-412 280 737 N°APE 632 A, dont le siège est à Paris 13ème, 92 avenue de France, représenté par son Directeur Général Délégué, Monsieur Alain QUINET,

ci-après désignés par les financeurs.

**En deuxième lieu,**

- **RFF**, Réseau Ferré de France, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-412 280 737 N°APE 632 A, dont le siège est à Paris 13ème, 92 avenue de France, représenté par son Directeur Général Délégué, Monsieur Alain QUINET,

ci-après désigné par le maître d'ouvrage.

**En troisième lieu,**

- le **STIF**, Syndicat des Transports d'Ile de France, représenté par sa Directrice Générale, dûment mandatée par délibération n° 2012 0XXX du Conseil du STIF en date du 8 février 2012.

ci-après désigné comme le STIF ou l'autorité organisatrice.

**Visas**

Vu le code des transports,

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

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

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

Vu le contrat de plan Etat-Région Ile de France 2000-2006 signé le 18 mai 2000,

Vu le contrat de projets Etat-Région Ile de France 2007-2013 signé le 23 mars 2007,



---

Vu le contrat particulier entre la Région Ile de France délibéré le 26 novembre 2009 et le Département de Paris délibéré le 19 décembre 2009,

Vu la loi n°97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public RFF en vue du renouveau du transport ferroviaire,

Vu le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF,

Vu la loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 dite loi MOP,

Vu le schéma de principe de l'opération « Gare Eole – Evangile» approuvé par décision n° 2009 0121 du conseil du STIF du 11 février 2009 et par le Conseil d'Administration de RFF du 12 mars 2009,

Vu la convention de financement entre l'Etat et la Région Ile de France relative aux études d'Avant-Projet de l'opération « Gare Eole – Evangile », notifié le 17 décembre 2009,

Vu le dossier d'avant-projet approuvé par le Conseil d'Administration de RFF le 21 octobre 2010, et par le Conseil du STIF le du 8 décembre 2010 par délibération n° 2010 - 0713,

Vu la convention de financement n°1 relative à la réalisation de l'opération (études de projet et premiers travaux), notifiée le ....

Vu la délibération du Conseil d'Administration de RFF du 21 octobre 2010 autorisant son président à signer la présente convention,

Vu la délibération du Conseil de Paris du **XXXXXX** autorisant Monsieur le Maire à signer la présente convention

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

Il est précisé et convenu ce qui suit :

### Préambule

Le projet « Gare Eole - Evangile », dont la livraison est prévue fin 2015, est un élément majeur de la desserte de l'est parisien par les transports collectifs. Nouvelle gare du RER E entre Pantin et Magenta, elle sert de support au projet de restructuration urbaine de « Paris Nord-Est » entre les portes de la Chapelle et de la Villette.

Prévu fin 2012, le tracé du prolongement du T3 à Porte de la Chapelle desservira dès la mise en service le site de la future gare, afin de constituer un pôle d'échanges, potentiellement encore étoffé à terme avec l'arrivée de TRAM'Y en provenance de Saint-Denis.

Le projet « Gare Eole - Evangile » a fait l'objet d'un schéma de principe approuvé par le Conseil du STIF le 11 février 2009 et d'un avant projet approuvé par le Conseil du STIF du 8 décembre 2010 (délibération n° 2010 – 0713)

Le coût global de réalisation de cette opération comprend les coûts avant-projet (AVP), projet (PRO) et réalisation (REA).

Les coûts AVP étant financés dans le Contrat Projets Etat Région 2007-2013 (CPER 2007-2013), ils font partie du coût du projet. La clé de répartition du financement de la présente convention de financement tient donc compte des montants déjà engagés par l'Etat et la région Ile de France

En phase AVP, le coût du projet est arrêté, sur la base de l'engagement des financeurs, à 119,66 M€ (CE 01/2006), y compris le coût de l'avant-projet à 3,15 M€ (CE 01/2006), soit 152.788 M€ courants et de 116,51 M€ (CE 01/2006) hors AVP, soit 148.788 M€ courants selon les clés de répartition de financement suivantes :

<b>COUT DU PROJET HORS AVP aux CE 01/2006</b>					
<b>aux CE 01/06</b>	<b>Etat</b>	<b>Région</b>	<b>CG75</b>	<b>RFF</b>	<b>Total</b>
<b>CPER 2007-2013 (M€)</b>	26,401	51,158		0,489	78,049
<b>pm : clé CPER seul</b>	33,83%	65,55%		0,62%	100,00%
<b>CPRD 2009-2013 (M€)</b>		8,541	29,920		38,461
<b>pm : clé CPRD seul</b>		22,22%	77,78%		100,00%
<b>CPER + CPRD (M€)</b>	<b>26,401</b>	<b>59,700</b>	<b>29,920</b>	<b>0,489</b>	<b>116,510</b>
<b>clé générale : CPER + CPRD</b>	22,66%	51,24%	25,68%	0,42%	100,00%

A ce jour, l'Etat, la Région et la Ville de Paris se sont engagés au financement de l'opération au travers de deux contrats (voir tableau ci-après) :

- le CPER 2007 – 2013 entre l'Etat et la Région
- le CPRD 2009 – 2013 entre la Région et le Département de Paris

	Etat	Région	CG75	RFF	Total
<b>CPER 2007-2013</b> (M€ aux CE 01/06)	28,500	55,700			84,200
<b>CPRD 2009-2013</b> (M€ aux CE 01/09)		10,000	35,000		45,000
<b>Décision du CA du 23/09/2010</b> (M€ aux CE 01/06)				0,500	0,500

Ce projet a déjà obtenu des financements d'un montant de 4 M€ courants (soit 3,15 M€ CE 01/2006) au titre du contrat de projets Etat-Région 2007 - 2013 dont 2,8 M€ financés par la Région Ile-de-France et 1,2 M€ par l'Etat.

RFF étant bénéficiaire des redevances liées aux locaux de commerces prévus dans le cadre du projet, sa participation financière est fixée à 500 k€ (CE 01/2006).

Le financement de la première tranche fonctionnelle d'études, d'acquisitions foncières et de travaux liés à l'opération « gare Eole Evangile (future gare Rosa Parks) » a fait l'objet d'une première convention de financement en 2011, pour un montant de 36.515 M€ CE 01/2006, soit 44.54 M€ courants.

La durée prévisionnelle de réalisation globale des travaux et des procédures est estimée à 62 mois (selon le calendrier joint en annexe 2), à compter de la notification de la précédente convention de financement n°1, et sous réserve que l'enchaînement des conventions de financement et leurs notifications au maître d'ouvrage ne génèrent pas de retards ou d'arrêts dans les études de projet et la réalisation des travaux.

Le calendrier prévisionnel de réalisation, joint en annexe 2, indique les événements clés pour chaque lot de travaux, qui apparaissent – au jour de la présente convention – déterminants pour assurer le respect du délai global.

## ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de définir les engagements respectifs de chacune des parties en ce qui concerne la réalisation et le financement de la dernière tranche fonctionnelle d'études et de travaux liés à l'opération « Gare Eole - Evangile » comme indiqué à l'article 2.

Il s'agit d'arrêter les modalités financières – crédits de paiement – pour la période 2013-2017 sur la base des autorisations de programme (ou d'engagement) nécessaires à l'opération.

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

**« Gare Eole - Evangile – Convention de financement n°2 »**

## ARTICLE 2. CONTENU DE L'OPERATION ET DE LA TRANCHE FONCTIONNELLE N°2

### 2.1. Description du projet

La gare, de plain pied avec la rue Gaston Tessier, s'insère en souterrain sous les voies (en remblai de 8m de hauteur) et le quai qui la recouvre. Le parvis sud est un espace de transition entre la salle d'échange et la rue.

La gare est constituée de deux volumes principaux :

---

- La salle d'échange d'une longueur de 69 mètres sur une largeur de 22 mètres, et avec une hauteur proche de 7m, est l'espace où les voyageurs achètent leur titre de transport, consultent les informations, valident leur titre de transport, et accèdent ensuite au quai.

- Les locaux de service, dans un volume qui jouxte la salle d'échange, d'environ 24m X 16m sur deux niveaux. Au rez-de-chaussée sont rassemblés les guichets et locaux d'exploitation, et à l'étage, les locaux techniques. Un local commercial en duplex s'inscrit dans ce même volume.

La gare est articulée autour d'un quai central en courbe de 225 m de longueur utile et d'environ 15 m de largeur dans sa partie centrale. La hauteur du quai est de 92 cm par rapport au plan du rail. Il est équipé d'un abri filant de 140m qui protège l'ensemble des débouchés des circulations verticales. Les circulations verticales, qui permettent de desservir le quai, se composent de 2 escaliers mécaniques, d'un ascenseur et de rampes associées à 2 escaliers fixes.

L'ensemble des installations de la gare est accessible aux personnes à mobilité réduite dans le respect de la Spécification Technique d'Interopérabilité, depuis le domaine public jusqu'au quai.

Le passage piéton sous les voies ferrées du faisceau de voies de Paris-Est depuis la rue Gaston Tessier, d'une largeur de 12.50m, aboutit à une traversée à niveau de la Petite Ceinture, permet un échange multimodal avec le T3 et le futur T8 et constitue un maillon du lien urbain devant relier la Cité Michelet au Boulevard Macdonald. Deux locaux de commerce dans le passage urbain sous les voies animent ce lieu.

## **2.2. Description des travaux**

La création de la gare nécessite :

- un ripage des voies 2 Eole, 2 bis et 4 Villette vers le sud afin d'insérer le quai central,
- la création d'ouvrages d'art afin d'élargir la plateforme.

La gare en elle-même est en partie un bâtiment, en partie un ouvrage d'art sous voie.

De ce fait, le projet Evangile est un projet multi métiers sollicitant l'ensemble des domaines liés au ferroviaire (voie, signalisation, énergie, télécom, caténaires, assainissement, ouvrage d'art), ainsi que l'ensemble des métiers liés à l'activité bâtiments (gros œuvre, génie civil, charpente, métallerie, corps d'état techniques et secondaires).

### **Tracé de voie**

L'inscription du quai de la gare nouvelle entre les voies EOLE oblige à riper vers le sud les voies 2 EOLE, 2 bis et 4 Villette (voie de tiroir de la gare Est Pierre).

La zone concernée par les travaux commencera vers le point kilométrique 1,850 (origine gare de l'Est) pour s'achever au point 3,150 au niveau du pont rail sur le canal de Saint Denis. Le tracé prend en compte la configuration d'une gare compatible avec la réalisation ultérieure de deux tiroirs de retournement situés à l'est du quai (projet Eole à l'ouest).

### **Les ouvrages d'art**

La modification du tracé nécessite de créer de nouveaux ouvrages d'art ou de modifier ceux existants, ils sont listés ci après :

- un mur de soutènement de 150 m de longueur, rue d'Aubervilliers (OA1),
- une extension du pont-rail de l'Evangile rétablissant la rue d'Aubervilliers (OA2),
- un mur de soutènement de 165 m de longueur et de 5 à 7m de hauteur, rue Gaston Tessier (OA3),
- un élargissement des trois ouvrages d'art sur le faisceau des voies de la Petite-Ceinture (OA7),
- un mur de soutènement à l'est du franchissement de la Petite-Ceinture (OA8).

Pour les besoins fonctionnels de la gare, les ouvrages d'art suivants seront également créés :

- les locaux de service, qui abritent les guichets et locaux d'exploitation mais également les locaux techniques (OA43),
- la salle d'échange, qui assure les circulations verticales avec le quai (OA42),
- le passage urbain de 12,5 m de largeur sous le faisceau des voies de Paris-Est et du raccordement (OA41).

---

## **Signalisation**

Des adaptations des installations ferroviaires (voies, aiguillages et signalisation) sont nécessaires :

- adaptation de quelques signaux,
- redécoupage du block à hauteur de la gare de l'Évangile par adjonction d'un signal supplémentaire par sens de circulation,
- adaptation des vitesses de circulation sur les voies 1 et 2 EOLE.

## **Caténaires**

Les travaux caténaires se limitent à une adaptation du plan de piquetage et du tracé au nouveau plan de voie, avec comme contrainte la prise en compte du quai et des bâtiments.

## **Assainissement**

Le projet s'inscrit dans un cadre global de réaménagement urbain. Le règlement de l'assainissement (édité par le service Eau et Assainissement de la Ville de Paris) présente les futurs aménagements réalisés dans ce secteur, et les prescriptions de rejet dans les réseaux.

La plate-forme sera drainée en entrevoies. Au niveau des murs de soutènement, un fossé drainant sera mis en œuvre à son couronnement. Ce fossé permettra de drainer les eaux de plate-forme et éviter toute rétention d'eau en arrière de mur.

Des bassins de rétention sont prévus pour tamponner les eaux de l'infrastructure nouvelle. Ces bassins sont destinés au stockage des eaux drainées avant rejet vers un exutoire dans le réseau communal existant.

## 2.3. Travaux de la tranche fonctionnelle 2

La tranche fonctionnelle 2 correspond à l'avancement des travaux suivant. Les montants sont en k€ CE 1/2006.

POSTES	Montants hors AVP	Pourcentage TF2	Montants TF2
<b>1. FONCIER</b>	265	0%	0
<b>2. INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES</b>			
Voies + terrassement des voies	15 122	90%	13 610
IFTE, Signalisation, Télécom, Energie, Génie civil IS	16 293	55%	8 961
Tapis antivibratiles	619	100%	619
<b>3. GENIE CIVIL</b>			
Ouvrages d'art	14 674	40%	5 870
OA 3 : Mur de soutènement rue Gaston Tessier	3 869	0%	0
Quais	1 315	100%	1 315
Drainages/rétentions	5 235	100%	5 235
<b>4. GARE</b>			
Génie Civil - OA (OA 4.2)	12 190	80%	9 752
GC, gros œuvre, second œuvre, corps d'états techniques, équipements	13 373	100%	13 373
<b>5. TRAVAUX CONNEXES</b>			
Déviations chaussées routières et réseaux	2 653	0%	0
<b>6. FRANCHISSEMENT URBAIN</b>	5 014	90%	4 513
<b>7. PR</b>	9 415	90%	8 511
<b>8. MOE</b>	12 127	50%	6 064
<b>9. MOAD</b>	3 839	50%	1 920
<b>10. MOA</b>	507	50%	253
<b>TOTAL</b>	<b>116 510</b>		<b>79 995</b>

## 2.4. Durée de réalisation des études et poursuite des travaux objet de la présente convention

La durée de réalisation des travaux engagés dans la présente convention et définis à l'article 2.2 est estimée à 62 mois à compter de la notification de la précédente convention de financement n°1.

---

## **ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES**

Chacune des parties s'engage sur la poursuite de la réalisation d'études, d'acquisitions foncières et de travaux telle que définie à l'article 2, chacune selon son périmètre respectif.

### **3.1. L'autorité organisatrice des transports**

Conformément aux dispositions prévues à l'article 14 du décret portant statut du STIF, le STIF veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Ile-de-France.

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

### **3.2. Le Maître d'Ouvrage**

#### **3.2.1. Désignation du Maître d'Ouvrage**

Le maître d'ouvrage de l'opération est RFF.

Conformément aux dispositions de la loi n°97-135 du 13 février 1997 et de ses décrets d'application, RFF est maître d'ouvrage de la gare nouvelle Eole-Evangile et des éléments de l'infrastructure du réseau ferré national.

#### **3.2.2. Engagements du Maître d'Ouvrage**

Les engagements du maître d'ouvrage sont définis conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP. Le maître d'ouvrage est notamment responsable de la conception du système et des ouvrages qui le composent tels que définis dans le dossier d'Avant-projet pour son périmètre approuvé par le conseil d'administration de RFF du 21 octobre 2010.

#### **3.2.3. Périmètre de la tranche fonctionnelle 2**

La présente convention de financement permet les dépenses par RFF des travaux décrits dans la tranche fonctionnelle n°2 (voir article 2.2).

#### **3.2.4. Respect des coûts d'objectifs**

Le maître d'ouvrage s'engage sur le respect du coût d'objectif, tel qu'il est défini à l'article 4.2., sous réserve que l'enchaînement des conventions de financement et leurs notifications au maître d'ouvrage ne génèrent pas de retards ou d'arrêts dans les études de projet et la réalisation des travaux impactant le coût d'objectif. Pour permettre la comparaison entre leur coût d'opération et leur coût d'objectif, il est précisé que le coût final estimé est déterminé en euros aux conditions économiques de l'avant-projet et aux conditions économiques de référence de la convention, selon les modalités de l'article 4.2.3.

#### **3.2.5. Respect des délais de réalisation**

Le maître d'ouvrage s'engage sur la réalisation de l'opération objet de la présente convention et sur le respect des délais de réalisation indiqués à l'article 2.4, sous réserve que l'enchaînement des conventions de financement et leurs notifications au maître d'ouvrage ne génèrent pas de retards ou d'arrêts dans les études de projet et la réalisation des travaux.

Le délai de réalisation court à compter de la date de notification par le STIF de la précédente convention n°1.

---

### **3.3. Coût de réalisation de la tranche fonctionnelle 2**

La présente convention porte sur le financement des travaux pour un montant de 79.995 M€ HT CE 01/2006 soit 104.248 M€ HT courants.

### **3.4. Les financeurs**

#### **3.4.1. Identification**

Le financement de l'opération, objet de la présente convention, est assuré par :

- L'Etat,
- La Région Ile de France,
- La Ville de Paris,
- RFF

#### **3.4.2. Engagements**

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires à la réalisation des prestations définies à l'article 2, selon le plan de financement détaillé à l'article 4.3.

## **ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT**

### **4.1. Estimation des dépenses (annexes 3 et 4)**

Les dépenses afférentes à la réalisation de la « gare Eole – Evangile » depuis les études de l'AVP jusqu'à la mise en service sont évaluées aux conditions économiques de janvier 2006 à 119,66 M€.

L'estimation de ces dépenses inclut les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre ainsi qu'une provision pour aléas et imprévus, déterminée au stade de l'avant-projet.

Elles ne comprennent pas de provision destinée à couvrir les aléas exceptionnels. Ces aléas sont financés selon les modalités prévues à l'article 7.1.1. Modalités de modification du coût d'objectif.

Le montant prévisionnel des dépenses correspondant aux travaux visés à l'article 3 est évalué à :

- 79.995 M€, aux conditions économiques de référence (au 1<sup>er</sup> janvier 2006)
- 104.248 M€ courants, estimés selon les modalités d'actualisation prévisionnelle prévue à l'article 4.2.3.

### **4.2. Coûts d'objectifs du maître d'ouvrage**

#### **4.2.1. Coût d'objectif de la tranche fonctionnelle n°2**

Le coût d'objectif du maître d'ouvrage, rattaché aux périmètres définis à l'article 3.2 est de 79.995 M€ HT CE 01/2006. Le coût d'objectif en euros courants n'est donné qu'à titre indicatif et s'élève à 104.248 M€ HT .



#### 4.2.2. Coûts détaillés

Postes	Montants en K€ CE janvier 2006
<b>1. FONCIER</b>	<b>265</b>
<b>2. INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES</b>	<b>32 034</b>
Voies	15 122
IFTE, Signalisation, Télécom, Energie, Génie civil IS	16 293
Tapis antivibratiles	619
<b>3. GENIE CIVIL</b>	<b>25 092</b>
Ouvrages d'art	14 674
OA 3 : Mur de soutènement rue Gaston Tessier	3 869
Quais	1 315
Drainages/rétentions	5 235
<b>4. GARE</b>	<b>25 563</b>
Ouvrage d'art 4.2	12 190
Génie civil, gros œuvre, second œuvre, corps d'états techniques, équipements	13 373
<b>5. TRAVAUX CONNEXES</b>	<b>2 653</b>
<b>6. FRANCHISSEMENT URBAIN</b>	<b>5 014</b>
<b>7. PR</b>	<b>9 415</b>
<b>8. MOE (Etudes et suivi des travaux)</b>	<b>12 127</b>
<b>9. MOAD (Etudes et suivi des travaux)</b>	<b>3 839</b>
<b>10. MOA (Etudes et suivi des travaux)</b>	<b>507</b>
<b>TOTAL hors AVP</b>	<b>116 510</b>
<b>11. AVP</b>	<b>3 150</b>
<b>TOTAL y compris AVP</b>	<b>119 660</b>

### 4.2.3. Modalités d'actualisation

Les conditions économiques de référence de la présente convention sont celles de janvier 2006.

Pour être comparables aux coûts d'objectif, tous les coûts (de l'avant-projet et de réalisation) sont calculés aux conditions économiques de référence de la présente convention par application de l'indice professionnel TP 01.

Cet indice est également utilisé pour l'établissement des coûts prévisionnels en euros courants fin de chantier :

- à partir des indices connus à la date de la convention,
- puis de 3 % par an au delà jusqu'à la date de fin de chantier.

Les états d'acompte seront établis à partir des derniers indices connus et pertinents ; l'état du solde sera établi par application des indices définitifs.

### 4.3. Plan de financement

Le plan de financement des travaux de la présente convention est établi en euros aux conditions économiques de référence et en euros courants fin de chantier :

<b>Opération « Gare Eole – Evangile »</b>					
<b>Plan de financement</b>					
	<b>État</b>	<b>Région</b>	<b>VdParis</b>	<b>RFF</b>	<b>Total</b>
	<b>22,66%</b>	<b>51,24%</b>	<b>25,68%</b>	<b>0,42%</b>	<b>100%</b>
<b>€ CE 01/2006</b>	18 126 867	40 989 438	20 542 716	335 979	79 995 000
<b>€ courants</b>	23 622 682	53 416 868	26 770 983	437 843	104 248 376

S'agissant de dépenses se rapportant à des investissements sur le réseau ferré national, les contributions, qui sont versées à RFF par les co-financeurs en tant que subventions d'équipement, sont exonérées de TVA.

### 4.4. Modalités de versement des crédits de paiements

#### 4.4.1. 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.

Le maître d'ouvrage transmettra, auprès de l'ensemble des financeurs, une demande de versement par appel de fonds reprenant la dénomination indiquée à l'article 4.2.2 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagement auxquelles l'appel de fonds se rattache.

La demande de versement par appel de fonds comprendra :

- l'état d'avancement exprimé en pourcentage de chacun des postes de dépenses tel que définis à l'article 4.2.2. ; cet état comportera également les calculs d'actualisation permettant son établissement en euros courants et en euros aux conditions de référence de la présente convention,
- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention,

- 
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des factures comptabilisées, leur date de comptabilisation et le montant des factures comptabilisées,
  - La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.3,
  - 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 la Région, l'Etat et la Ville de Paris au maître d'ouvrage sont plafonnés à 95%.

Les annexes 3 et 4 indiquent l'échéancier prévisionnel des dépenses du maître d'ouvrage.

#### **4.4.2. Versement du solde**

Après achèvement des prestations couvertes par la présente convention, le maître d'ouvrage présente le décompte général et définitif (DGD) sur la base des dépenses constatées incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage.

Le versement du solde est subordonné à la production du bilan physique et financier mentionné à l'article 8.1.

Sur la base du relevé final des dépenses, le maître d'ouvrage procède, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde.

#### **4.4.3. Paiement**

Le versement des montants de subvention appelés par le maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai de 40 jours à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini à l'article 4.4.1 de la présente convention.

Le mandatement des financeurs est libellé de telle sorte qu'il apparaisse explicitement en tant que versement effectué au titre de la présente convention, en reprenant la dénomination 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.

#### **4.4.4. Bénéficiaires et domiciliation**

Les participations et subventions sont versées à :

##### **RFF**

sur le compte ouvert au nom de RFF à la Société Générale, Agence Opéra à Paris, dont le RIB est le suivant :

Code banque : 30003

Code guichet : 03620

N° de compte : 00 020 062 145

Clé : 94.

Le paiement est effectué à RFF par virement bancaire, portant dans son libellé le numéro de référence de la facture.

---

La domiciliation des parties pour la gestion financière est :

Parties	Coordonnées
RFF	Pôle finances et achats Service finances et gestion des flux Unité back office - exploitation 92 avenue de France 75648 Paris Cedex 13
ETAT	DRIEA – SPOT – CBSF 21/23 rue Miollis 75015 PARIS
REGION ILE-DE FRANCE	Unité Aménagement Durable Transports en Commun A l'attention M. Hastings Secrétariat Général 35 Boulevard des Invalides 75007 PARIS
VILLE DE PARIS	Direction de la Voirie et des Déplacements Agence de la Mobilité 40 rue du Louvre 75001 PARIS

#### **4.5. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région**

La clause de caducité s'applique suivant les modalités indiquées ci-dessous.

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.

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.

#### **4.6. Comptabilité de l'opération**

Le maître d'ouvrage s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres à l'opération et les éventuelles subventions ou financements complémentaires spécifiques qui pourraient être accordés par des tiers sur l'opération.

Le maître d'ouvrage conserve l'ensemble des pièces justificatives de l'opération pendant dix ans, à compter de la date d'expiration de la convention.

---

## **ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE 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.

## **ARTICLE 6. ORGANISATION ET SUIVI DE L'OPERATION**

### **6.1. Obligation d'information par la maîtrise d'ouvrage**

Conformément au Contrat de projets État Région d'Ile-de-France et Contrat Particulier Région Département, les financeurs chargent conjointement le STIF d'assurer pour leur compte le suivi du maîtrise d'ouvrage. Le STIF s'assure notamment du respect, par le maître d'ouvrage, des dispositions techniques de l'Avant-Projet approuvé, des coûts d'objectif définis à l'article 4.2.1, et du délai indiqué à l'article 2.4 pour la mise en service de l'opération.

Dans ce cadre, le maître d'ouvrage, pendant toute la durée de validité de la convention, s'engage à :

- présenter en séance, à la demande du STIF, un compte-rendu d'avancement de l'opération devant le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,
- informer sans délai le STIF et les financeurs en cas de difficulté ayant une incidence financière, du calendrier ou de programme.

Le maître d'ouvrage s'engage à remettre au STIF, sur sa demande, tous les documents relatifs à l'opération telle que définie à l'article 3.1, nécessaires au suivi de la maîtrise d'ouvrage, qu'ils soient à caractère organisationnel (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre) ou technique (dossier projet, dossiers de consultation des entreprises, marchés de travaux et contrôles techniques divers...). Le maître d'ouvrage s'engage également à autoriser les agents du STIF ou les experts missionnés par celui-ci à assister sur leur demande à toute réunion permettant d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet.

La gouvernance du projet s'articule comme suit autour de comités, réunissant les techniciens en charge des études de projet et réalisation et les financeurs, de commissions de suivi composées des élus et des financeurs, et de réunions entre maîtres d'ouvrage auxquelles peuvent être conviés les financeurs.

### **6.2. Comité technique de suivi de la convention de financement**

Il est constitué un comité de suivi de l'opération comprenant l'ensemble des signataires. Il se réunit au mois une fois par an, à l'initiative du STIF qui est chargé de son organisation.

A la demande d'un des signataires, il peut se réunir si une décision urgente doit être prise.

Le maître d'ouvrage établit un compte-rendu de l'exécution de ses missions. Ce compte rendu est analysé par le STIF et fait l'objet d'un avis du STIF aux financeurs. Il devra être transmis au STIF sous forme de minute, 2 semaines avant le comité de suivi.

Le compte-rendu comporte notamment :

- le point sur l'avancement des travaux,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,

- 
- le calendrier des travaux,
  - le point sur le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu,
  - un état comparatif entre d'une part le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il est estimé à la date du comité de suivi au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser et d'autre part le coût d'objectif fixé dans la présente convention,
  - la liste des principaux marchés signés avec leur montant d'engagement et notamment une analyse des résultats des appels d'offres au cours de la période par rapport aux estimations prévisionnelles du maître d'ouvrage,
  - la liste des principaux marchés à venir,
  - un état des lieux sur la consommation des provisions définies à l'article 4.2.2., pour chacun des postes définis dans l'avant-projet,
  - le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais, et notamment l'indication des réclamations ou d'éventuels contentieux de la part des entreprises titulaires des marchés,
  - le montant des dépenses comptabilisées,
  - le montant des subventions versées,
  - l'estimation du préjudice financier consécutif à un éventuel retard de versement de la part de l'un des financeurs
  - l'organisation mise en place pour la réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre), ainsi que la désignation nominative des principales fonctions de direction de la maîtrise d'ouvrage,
  - le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).

Au titre de la présente convention, et le cas échéant pour les autres conventions actives de financement concernant la même opération, le maître d'ouvrage effectue une mise à jour des prévisions pluriannuelles de ses dépenses et des autorisations d'engagement et de programme. Il présente également des prévisions pour les périodes d'études et de travaux non encore couverte par une convention de financement. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'opération. Ils sont établis en euros courants et en euros aux conditions économiques de janvier 2006 pour toute la période de réalisation.

### **6.3. Information hors comité de suivi**

Le maître d'ouvrage s'engage pendant toute la durée de validité de la convention :

- à présenter un compte-rendu d'avancement de l'opération devant le conseil du Syndicat des Transports d'Ile de France à la demande de ce dernier,
- à informer le STIF et les financeurs sans délai en cas de difficultés ayant une incidence financière, ou une incidence sur le respect du calendrier, ou une incidence sur le programme.

### **6.4. Communication**

Le maître d'ouvrage s'engage, jusqu'à la mise en service de l'opération, à :

- associer, au sein d'un comité de communication, les co-signataires de la présente convention à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un plan de communication commun. Ce comité de communication établira notamment le cahier des charges destiné à choisir le prestataire qui aura pour mission de proposer et de créer les outils de communication dédiés au projet,
- mentionner les financeurs de l'opération et le STIF sur tout acte de communication relevant de la communication institutionnelle concernant l'opération par la présence de leurs logos ou de toute information sur les taux de financement,

- 
- prévoir systématiquement un délai suffisant afin que chaque représentant au comité de communication puisse faire valider le principe des outils (plan de communication) par leurs responsables respectifs,
  - permettre l'implantation de la signalétique de chantier des co-signataires,
  - rapporter en tant que de besoin les réactions de la population concernant les travaux entrepris.

Le comité de communication regroupe les représentants des directeurs ou responsables de communication de chacun des organismes financeurs. Il est piloté par le responsable communication du maître d'ouvrage.

Dans un souci d'identification des opérations Contrat de projets Etat-Région, les opérations financées dans ce cadre présenteront les traitements suivants au niveau des logos des partenaires :

- l'ordre suivant entre partenaires : financeurs, autorité organisatrice, maître d'ouvrage,
- l'ordre des financeurs en fonction de l'ordre protocolaire,
- la surface allouée à chaque partenaire sera identique.

## **6.5. Intervention d'experts**

Sur proposition du STIF aux financeurs ou à la demande de l'un des financeurs après information préalable des autres financeurs et du STIF, le maître d'ouvrage s'engage à permettre aux experts désignés ou missionnés par le STIF, d'effectuer des visites des lieux, des installations et travaux relevant de la présente opération, et à faciliter le contrôle de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives. Les frais relatifs à ces interventions sont à la charge du ou des demandeurs. Le maître d'ouvrage est lui chargé de l'organisation des visites et du respect des règles de sécurité.

## **6.6. Achèvement des prestations**

Avant la mise en service de l'opération, le maître d'ouvrage invite le STIF et les financeurs à constater que le programme de l'opération a été mis en œuvre conformément aux dispositions de l'avant-projet approuvé ou de l'avant-projet modificatif approuvé le cas échéant.

## **ARTICLE 7. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET**

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais ou des coûts d'objectif précisés à l'article 4.2 de la présente convention, peut conduire, selon la réglementation applicable au maître d'ouvrage ou selon l'appréciation du STIF, à la réalisation d'un Avant-Projet Modificatif, présenté au Conseil du STIF.

En conséquence, dès que le maître d'ouvrage envisage des modifications de son programme dans l'opération stipulée à l'article 2, il transmettra, au STIF et aux financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Il devra veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières. Au vu de l'ensemble de ces éléments, le STIF validera les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou appréciera l'opportunité d'une saisine du comité de suivi ainsi que la nécessité de réaliser un Avant-Projet Modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

Cet Avant-Projet Modificatif sera présenté au Conseil du STIF. Il donnera lieu ensuite à la conclusion d'un avenant à la présente convention, indiquant toutes les conséquences notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût d'objectif, de répartition des financements et de délai de réalisation de l'opération. Les travaux concernés ne pourront avoir un début d'exécution qu'après la signature de l'avenant et l'attribution des financements correspondants.

---

L'application des dispositions de cet article ne doit pas faire obstacle à la poursuite des travaux sur la partie non touchée par les modifications.

Ces dispositions ne font pas obstacle à la prise en compte par le maître d'ouvrage de demandes, d'un des financeurs ou de tiers, d'adaptations localisées de l'opération, ne modifiant pas son aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'Avant-Projet. La prise en compte de ces modifications sera soumise à l'accord préalable du STIF au titre de son contrôle des maîtres d'ouvrage. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge des demandeurs.

## **ARTICLE 8. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS**

### **8.1. Modalités de modification du coût d'objectif ou des délais**

#### **8.1.1. Dispositions en cas de dépassement du coût d'objectif**

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures correctives proposées, le coût d'objectif ne peut être respecté, le maître d'ouvrage fournit au STIF et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux financeurs qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage selon les dispositions de l'article 7 de la présente convention et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un Avant-Projet Modificatif.

Au vu de ce rapport, les financeurs précisent alors le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu à l'article 4.2 portant sur le coût d'objectif initial du maître d'ouvrage.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs et le STIF. Le maître d'ouvrage est entendu et informé de la nécessité éventuelle de la formalisation d'un Avant-Projet Modificatif.

#### **8.1.2. Dispositions en cas de modification des délais**

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect du délai ne peut être assuré, le maître d'ouvrage fournit au STIF et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine et l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux membres du comité de suivi, qui s'appuiera notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage selon les dispositions de l'article 7 de la présente convention, et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un Avant-Projet Modificatif. Il indiquera notamment les incidences sur le planning et le phasage initial de l'ensemble des travaux de l'opération. Par ailleurs cet avis précisera l'impact sur l'offre de transport.

Au vu de ce rapport, les financeurs émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre les financeurs, le STIF et le maître d'ouvrage.

#### **8.1.3. Dispositions communes**

Si, en application des statuts du maître d'ouvrage, ou des règles qui lui sont applicables, les propositions doivent faire l'objet d'une décision d'approbation du STIF, notamment au titre de l'article 7 de la présente convention, le maître d'ouvrage transmet au STIF l'ensemble des pièces et dossier justificatif éventuel (Avant-Projet Modificatif).

Le STIF instruit la demande du maître d'ouvrage, approuve le cas échéant l'Avant-Projet Modificatif et arrête selon les cas :



- 
- un nouveau coût d'objectif pour l'opération,
  - un nouveau délai de l'opération.

En application de ces décisions, un avenant formalisera l'ensemble des modifications apportées à la convention notamment en terme :

- d'augmentation du coût d'objectif initial et d'incidence sur la rémunération du maître d'ouvrage résultant de l'application de la clause d'intéressement prévue à l'article 8.2,
- d'augmentation du délai initial,

## **8.2. Intéressement sur le respect du coût d'objectif et des délais**

Du fait de son propre régime, RFF organise la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre sur l'ensemble de son périmètre par une convention de mandat contenant ses propres clauses d'intéressement dans l'objectif du respect du coût et des délais. En présentant ses appels de fonds aux financeurs sur la base de ses frais réels, incluant donc l'impact de ces mécanismes d'intéressement, les pénalités ou boni qui seront imposés ou versés par RFF à son mandataire dans le cadre de leurs relations contractuelles relatives à cette opération, profiteront de fait aux financeurs.

Les clauses contractuelles types des conventions de mandat prévoient :

- des pénalités/boni appliqués sur la rémunération de mandat de MOA et MOE en fonction de l'écart entre le coût prévisionnel de réalisation et le coût final de réalisation
- des pénalités/boni appliqués sur la rémunération de mandat de MOA et MOE en fonction du nombre de jours calendaires de retard

La somme totale des pénalités/boni étant plafonnés à 15% de la rémunération de mandat de MOA et MOE.

## **ARTICLE 9. BILAN FINAL DE L'OPERATION**

### **9.1. Bilan physique et financier**

Le maître d'ouvrage établit sous sa responsabilité, au plus tard cinq ans après la mise en service, un bilan financier et physique des aménagements relevant de son périmètre dans le cadre de la présente convention.

Ce bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût d'objectif, défini à l'article 4.2.2, ramenée aux conditions économiques de l'Avant-Projet (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par le maître d'ouvrage) afin de permettre une comparaison.

Ce bilan comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant le descriptif des aménagements réalisés et retraçant l'évolution éventuelle du coût d'objectif et des principales décisions concernant les aménagements dont il assure la maîtrise d'ouvrage,
- le récapitulatif des subventions attribuées,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres),
- le récapitulatif des dépenses comptabilisées à la date de réalisation du bilan (établi sur la base des décomptes généraux définitifs des marchés lorsqu'ils existent),
- le calcul et la justification de l'état du solde, à savoir la différence entre les dépenses comptabilisées par le maître d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les versements effectués par les financeurs,
- la nature et l'estimation des dépenses prévisionnelles totales restant à payer (contentieux, réclamations d'entreprise, finitions, garanties des aménagements paysagers, un état de la valeur des excédents de terrains ou bâtiments acquis et non nécessaires au strict fonctionnement de l'opération et pouvant donner lieu à un éventuel remboursement dans la limite des produits de cession effectivement constatés et des pourcentages des participations des parties au financement de l'opération),
- un état des éventuelles suggestions de compléments d'aménagement le concernant consécutives à la mise en service de l'opération.

---

## **9.2. Évaluation économique, sociale et environnementale**

Les signataires de la présente convention ont décidé la réalisation de l'opération en tenant compte de l'évaluation économique et sociale effectuée par le maître d'ouvrage et figurant dans l'avant-projet approuvé par le Conseil du STIF. Cette évaluation préalable comporte un bilan prévisionnel des avantages et inconvénients entraînés par la mise en service de l'opération. C'est au vu des prévisions et objectifs explicités dans l'avant-projet que les signataires ont pu reconnaître ensemble la validité économique et sociale de l'opération.

En application de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982, il sera réalisé un bilan a posteriori de l'opération.

Sous le pilotage du STIF, le maître d'ouvrage organise conjointement la collecte des informations nécessaires au bilan a posteriori, à établir au plus tard dans les cinq années qui suivent la mise en service, comme stipulé au Contrat de Projets État – Région d'Ile-de-France. Le maître d'ouvrage transmettra ce bilan au STIF et aux financeurs.

## **ARTICLE 10. DISPOSITIONS GENERALES**

### **10.1. Modification de la convention**

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 4.4.4 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.

### **10.2. Résiliation de la convention**

Les personnes publiques, qui sont parties à cette 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 autres personnes publiques sont informées 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.

Dans tous les cas, toutefois, les co-financeurs s'engagent à indemniser au maître d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que les dépenses de travaux nécessaires à l'établissement d'une remise à niveau fonctionnelle.

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.

---

### **10.3. Litiges**

Les éventuels litiges liés à l'application ou à l'interprétation de la présente convention seront soumis au tribunal territorialement compétent à défaut de règlement amiable.

### **10.4. Propriété intellectuelle et diffusion des études**

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention restent la propriété du maître d'ouvrage. Les résultats des études seront transmis aux signataires de la présente convention en un exemplaire sous format CD Rom. Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable des parties contractantes.

### **10.5. Prise d'effet 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, après signature de la présente par l'ensemble des signataires.

Elle expire soit en cas de résiliation tel que prévu à l'article 10.2, soit après la réalisation des étapes suivantes :

- réception des ouvrages et installations par le maître d'ouvrage et mise en service après accomplissement des procédures prévues par la réglementation de sécurité,
- solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.4.2.

### **10.6. 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.

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

---

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le    /    /

<p>Pour l'Etat</p> <p>Daniel CANEPA Préfet de la Région d'Ile-de-France Préfet de Paris</p>	<p>Pour la Région d'Ile-de-France</p> <p>Jean-Paul HUCHON Président du Conseil Régional d'Ile-de-France</p>	<p>Pour la ville de Paris</p> <p>Bertrand DELANOE Maire</p>
<p>Pour Réseau Ferré de France</p> <p>Alain QUINET Directeur Général Délégué</p>		<p>Pour le STIF</p> <p>Sophie MOUGARD Directrice Générale</p>

---

Liste des annexes

Annexe 1 : organigrammes nominatifs

Annexe 2 : calendrier prévisionnel de l'opération

Annexe 3 : échéancier des dépenses totales

Annexe 4 : échéancier prévisionnel des dépenses pour la durée de la convention

Annexe 5 : échéancier prévisionnel des dépenses par financeur pour la durée de la convention

Annexe 6 : répartition des montants de la tranche fonctionnelle 2 selon les sources de financement

---

## ANNEXE 1

### ORGANIGRAMMES NOMINATIFS

#### Gare Eole - Evangile

Cet organigramme est remis à jour lors de chaque changement de titulaire d'une fonction.

Maîtrise d'ouvrage RFF			
	Maître d'ouvrage	Maître d'ouvrage Délégué	Maîtrise d'Œuvre
Directeur d'Opération / Directeur de projet	Tung NGUYEN	Paul LE MATT	
Chef de Projet			Christophe TUAILLON

---

**ANNEXE 2**  
**CALENDRIER PREVISIONNEL DE L'OPERATION**

---

## ANNEXE 3

### ECHEANCIER PREVISIONNEL D'ICI A 2017

#### DES DEPENSES TOTALES (HORS AVP)

[en euros courants et en euros constants aux CE 01/2006]

A titre prévisionnel non contractuel

<b>Dépenses totales</b>									
	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>total</b>
<b>€ courants</b>	2 718 759	13 996 580	27 824 019	47 062 777	35 465 757	17 098 981	3 904 551	716 309	148 787 733
<b>€ constants</b> aux CE 2006	2 334 000	11 665 810	22 515 190	36 973 970	27 051 450	12 662 350	2 807 230	500 000	116 510 000



---

## ANNEXE 4

### ECHEANCIER PREVISIONNEL POUR LA DUREE DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT DES DEPENSES

[en euros courants et en euros constants aux CE 01/2006]

Prévision de dépenses	2013	2014	2015	2016	2017	total
€ courants	47 062 777	35 465 757	17 098 981	3 904 551	716 309	104 248 376
€ constants aux CE 2006	36 973 970	27 051 450	12 662 350	2 807 230	500 000	79 995 000

**ANNEXE 5**  
**ECHEANCIER PREVISIONNEL**  
**POUR LA DUREE DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT**  
**DES DEPENSES PAR FINANCEUR**  
[en euros courants et en euros constants aux CE 01/2006]

Prévision de dépenses	2013		2014		2015		2016		2017		TOTAL	
	€ courants	€ constants CE 2006	€ courants	€ constants CE 2006	€ courants	€ constants CE 2006	€ courants	€ constants CE 2006	€ courants	€ constants CE 2006	€ courants	€ constants CE 2006
<b>ETAT</b>	10 664 425	8 378 302	8 036 541	6 129 859	3 874 629	2 869 289	884 771	636 118	162 316	113 300	<b>23 622 682</b>	<b>18 126 867</b>
<b>REGION</b>	24 114 967	18 945 462	18 172 654	13 861 163	8 761 518	6 488 188	2 000 692	1 438 425	367 037	256 200	<b>53 416 868</b>	<b>40 989 438</b>
<b>Ville de Paris</b>	12 085 721	9 494 915	9 107 607	6 946 812	4 391 018	3 251 691	1 002 689	720 897	183 948	128 400	<b>26 770 983</b>	<b>20 542 716</b>
<b>RFF</b>	197 664	155 291	148 956	113 616	71 816	53 182	16 399	11 790	3 008	2 100	<b>437 843</b>	<b>335 979</b>
<b>TOTAL</b>	<b>47 062 777</b>	<b>36 973 970</b>	<b>35 465 757</b>	<b>27 051 450</b>	<b>17 098 981</b>	<b>12 662 350</b>	<b>3 904 551</b>	<b>2 807 230</b>	<b>716 309</b>	<b>500 000</b>	<b>104 248 376</b>	<b>79 995 000</b>

---

## ANNEXE 6

Répartition des montants de la tranche fonctionnelle 2 selon les sources de financement

[en euros courants et en euros constants aux CE 01/2006]

	Etat		Région		CG75		RFF	
	€ CE 01/2006	€ courants	€ CE 01/2006	€ courants	€ CE 01/2006	€ courants	€ CE 01/2006	€ courants
<b>CPER 2007-2013</b>	18 126 867	23 622 682	35 124 955	45 774 354				
<b>CPRD 2009-2013</b>			5 864 483	7 642 513	20 542 716	26 770 983		
<b>Autre</b>							335 979	437 843
<b>Total</b>	18 126 867	23 622 682	40 989 438	53 416 868	20 542 716	26 770 983	335 979	437 843

**Délibération n° 2012/0029**  
**Séance du 8 février 2012**



**Grand Pôle Intermodal de Juvisy-sur-Orge**  
**Approbation de la Convention de Financement**  
**Pour l'Actualisation de l'Avant-Projet**

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'article L 123-1 du code de l'environnement ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Contrat de Plan Etat – Région 2000 – 2006 signé le 18 mai 2000 ;
- VU** le Contrat Particulier Région – Département de l'Essonne 2009 – 2013 signé le 21 avril 2008
- VU** la Convention Particulière Transports 2011 – 2013 entre l'Etat et la Région signée le 26 septembre 2011
- VU** le schéma de principe du Grand pôle intermodal de Juvisy-sur-Orge approuvé par le Conseil du STIF du 13 mai 2005 ;
- VU** l'arrêté préfectoral du 22 février 2008 déclarant le projet d'intérêt public
- VU** le rapport n ° 2012/0029 ;
- VU** l'avis de la commission des Investissements et du Suivi du Contrat de Projets du lundi 6 février 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : la convention de financement relative à l'actualisation de l'AVP du Grand Pôle Intermodal de Juvisy-sur-Orge, sous maîtrise d'ouvrage de SNCF, RFF et le département de l'Essonne, conclue entre le STIF, la Région Ile-de-France, l'Etat, le Département de l'Essonne, la SNCF et RFF, annexée à la présente délibération, est approuvée pour un montant de 482 000 € courants HT non actualisables et non révisables

**ARTICLE 2** : SNCF, en tant que maître d'ouvrage coordinateur, est invitée à poursuivre les études, afin de produire un AVP et permettre au STIF de le soumettre à son Conseil à la fin du 1<sup>er</sup> semestre 2012

**ARTICLE 3** : la directrice générale du STIF est habilitée à signer ladite convention ainsi que tous les documents permettant de concrétiser cette opération.

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

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

Jean-Paul HUCHON

# Grand pôle Intermodal de Juvisy-sur-Orge

## Convention de financement pour l'actualisation des études d'Avant Projet (AVP)

Version	date	auteur	Commentaires
V0	07.12.2011	D.ARDUIN	Projet de convention + remarques CG91 prises en compte - à compléter par SNCF et RFF
V1	13.12.2011	F. Belin	
V2	16 décembre 2011	C. Ripeau	
V4	19 DECEMBRE 2011	L HAGUET	Validation clés de financement CPT
V5	22 décembre 2011	C. Ripeau	Synthèse CT du 21 décembre
V6	22 décembre 2011	A. Acharrok	Montants financeurs
V7	27 décembre 2011	L. HAGUET	Jusqu'au §3.3
V8	03 janvier 2012	D. ARDUIN	A compléter par la SNCF et RFF
V9	06 janvier 2012	P. MABIRE / L. NEDELEC	Ventilation coûts d'études par postes fonctionnels
			Ajout logo RFF
V10	09 janvier 2012	D.ARDUIN	Prise en compte remarques SNCF et RFF
V11	11 janvier 2012	D.ARDUIN	Prise en compte remarques SNCF
V12	13 janvier 2012	L. Haguet	Remarques DRIEA incluant celles du CG91 du 12/01/12 et celles de RFF du 13/01/2012
V12	16 janvier 2012	L Haguet	Version définitive pdf
V13	16 janvier 2012	L. Haguet	Version définitive bis intégrant RIB SNCF



## **TABLE DES MATIERES**

<b>0</b>	<b><u>CONTEXTE GÉNÉRAL DE L'OPÉRATION</u></b>	<b>6</b>
<b>1</b>	<b><u>OBJET DE LA CONVENTION</u></b>	<b>7</b>
1.1	RAPPEL DES ÉTUDES DÉJÀ EFFECTUÉES	7
1.2	DÉFINITIONS ET CONTENU DES ÉTUDES À RÉALISER	7
1.2.1	PÉRIMÈTRE DES ÉTUDES D'ACTUALISATION	7
-	<b><u>UNE VÉRIFICATION ET ACTUALISATION DES ESTIMATIONS RÉALISÉES LORS DE L'AVP DE 2009</u></b>	<b>8</b>
-	<b><u>UNE VÉRIFICATION DE LA VALIDITÉ DES ÉTUDES TECHNIQUES AU REGARD DES DERNIÈRES ÉVOLUTIONS RÉGLEMENTAIRES</u></b>	<b>8</b>
-	<b><u>UNE ÉVALUATION DES SCÉNARIOS D'INSERTION DU T7 :</u></b>	<b>8</b>
-	<b><u>UNE FINALISATION DE L'AVP ADMINISTRATIF ET MINISTÉRIEL COMPRENANT NOTAMMENT UNE ÉVALUATION ACTUALISÉE PRÉCISE DES COÛTS, DU CALENDRIER DE RÉALISATION, DES IMPACTS ET DE L'INTÉRÊT SOCIO-ÉCONOMIQUE</u></b>	<b>8</b>
1.2.2	LE DOSSIER AVP 2012 ACTUALISÉ	8
1.3	CALENDRIER DE RÉALISATION DU DOSSIER AVP 2012 ACTUALISÉ	8
<b>2</b>	<b><u>RÔLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES</u></b>	<b>9</b>
2.1	LA MAÎTRISE D'OUVRAGE DES ÉTUDES	9
2.1.1	L'AUTORITÉ ORGANISATRICE DES TRANSPORTS	9
2.1.2	LES MAÎTRES D'OUVRAGE	9
2.1.2.1	PÉRIMÈTRES DES MAÎTRES D'OUVRAGE	9
2.1.2.2	RÔLE DES MAÎTRES D'OUVRAGE ET DU MAÎTRE D'OUVRAGE COORDINATEUR	10
2.2	LES FINANCEURS	11
2.2.1	IDENTIFICATION	11
2.2.2	ENGAGEMENTS	11
<b>3</b>	<b><u>MODALITÉS DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT</u></b>	<b>11</b>
3.1	ESTIMATION DU COÛT DE L'ÉTUDE	11
3.2	CONTENU DES ÉTUDES DES MAÎTRES D'OUVRAGE	11
3.2.1	TABLEAU DE SYNTHÈSE DE RÉPARTITION DES COÛTS PAR MAÎTRES D'OUVRAGE	11
3.2.2	COÛTS DÉTAILLÉS PAR MAÎTRE D'OUVRAGE	12
3.3	PLAN DE FINANCEMENT DE LA PRÉSENTE ÉTUDE	13

3.3.1	EN EUROS COURANT HT .....	13
3.3.2	EN EUROS CE 01/2008 (TP 01) .....	13
<b>3.4</b>	<b>MODALITÉS DE VERSEMENT DES CRÉDITS DE PAIEMENT POUR L'ÉTAT ET LA RÉGION .....</b>	<b>13</b>
3.4.1	VERSEMENT D'ACOMPTES .....	13
3.4.2	VERSEMENT DU SOLDE .....	14
3.4.3	PAIEMENT .....	15
3.4.4	BÉNÉFICIAIRES ET DOMICILIATION .....	15
<b>3.5</b>	<b>CADUCITÉ DES SUBVENTIONS AU TITRE DU RÈGLEMENT BUDGÉTAIRE DE LA RÉGION .....</b>	<b>16</b>
<b>3.6</b>	<b>CADUCITÉ DES SUBVENTIONS AU TITRE DU RÈGLEMENT BUDGÉTAIRE DU CONSEIL GÉNÉRAL DE L'ESSONNE .....</b>	<b>16</b>
<b>3.7</b>	<b>COMPTABILITÉ DES MAÎTRES D'OUVRAGE.....</b>	<b>17</b>
<b>4</b>	<b><u>MODALITÉS DE CONTRÔLE PAR LES FINANCEURS.....</u></b>	<b>17</b>
<b>5</b>	<b><u>GESTION DES ÉCARTS .....</u></b>	<b>17</b>
<b>6</b>	<b><u>DISPOSITIONS GÉNÉRALES.....</u></b>	<b>17</b>
6.1	MODIFICATION DE LA CONVENTION .....	17
6.2	RÈGLEMENT DES LITIGES .....	17
6.3	RÉSILIATION DE LA CONVENTION.....	18
6.4	DATE D'EFFET ET DURÉE DE LA CONVENTION.....	18
6.5	MESURES D'ORDRE.....	18
6.6	PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE DES PROJETS .....	19
<b>7</b>	<b><u>ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRÉSENTE CONVENTION .....</u></b>	<b>19</b>
7.1	COMITÉ TECHNIQUE .....	19
7.2	COMITÉ DES FINANCEURS .....	20
7.3	COMMISSION DE SUIVI .....	20
7.4	INFORMATION HORS COMITÉ ET COMMISSION DE SUIVI .....	21
<b>8</b>	<b><u>PROPRIÉTÉ, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ÉTUDES.....</u></b>	<b>21</b>
8.1	DIFFUSION DES ÉTUDES .....	21
8.2	COMMUNICATION DES FINANCEURS .....	21

## Entre

### *En premier lieu,*

- **L'Etat**, représenté par le préfet de la Région Ile-de-France, préfet de Paris,
- la **Région Ile-de-France**, représentée par le Président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n° [à compléter] de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du [à compléter],
- Le **Département de l'Essonne**, représenté par le Président du Conseil général, dûment mandaté par la délibération n° [à compléter] de la commission permanente du Conseil général en date du [à compléter]

Ci-après désignés par **les financeurs**,

### *En deuxième lieu,*

- **RFF**, Réseau Ferré de France, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-412 280 737 N°APE 632 A, dont le siège est à Paris 13ème, 92 avenue de France, représenté par Monsieur François Régis Orizet, Directeur Régional Ile de France
- **SNCF**, Société Nationale des Chemins de Fer, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-552 049 447, dont le siège est à Paris 14ème, 34 rue du Commandant Mouchotte, représentée par la Directrice Générale SNCF Gares & Connexions, Madame Sophie BOISSARD
- **Le Département de l'Essonne**, représenté par le Président du Conseil général, dûment mandaté par la délibération n° [à compléter] de la commission permanente du Conseil général en date du [à compléter]

Ci-après désignés par **les maîtres d'ouvrage**,

### *Et en troisième lieu,*

- le **STIF**, Syndicat des Transports d'Ile de France, représenté par sa Directrice Générale, dûment mandatée par délibération n° 2012 [à compléter] du Conseil du STIF en date du 8 février 2012,

Ci- après désigné par le STIF ou l'autorité organisatrice.



## Visas

Vu le Code des transports,

Vu la Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation sur les transports intérieurs,

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

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

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 la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 sur la Maîtrise d'Ouvrage Publique,

Vu la loi n°97-135 du 13 février 1997 modifiée portant création de l'établissement public RFF,

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

Vu le décret n°97-444 modifié relatif aux missions et aux statuts de RFF,

Vu l'arrêté préfectoral du 22 février 2008 déclarant le projet d'utilité publique,

Vu le contrat de plan Etat-Région île de France 2000-2006 signé le 18 mai 2000,

Vu le contrat particulier conclu entre la Région Ile-de-France – Département de l'Essonne signé le 21 avril 2008,

Vu le schéma de principe de l'opération « Grand Pôle Intermodal de Juvisy-sur Orge » approuvé par le conseil du STIF le 13 mai 2005,

Vu la convention particulière transport 2011-2013 entre l'Etat et la Région Ile-de-France signée le 26 septembre 2011.

**Il est convenu ce qui suit :**

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

Le pôle d'échanges de Juvisy-sur-Orge se situe en bord de Seine, dans un site contraint par le relief, où les emprises ferroviaires occupent un faisceau principal de près de 180 mètres de large, qui se divise, à hauteur du pôle, en deux faisceaux secondaires vers le sud. C'est le deuxième pôle intermodal de transport en commun d'Ile-de-France (hors gares parisiennes) irriguant une partie importante du sud est régional.

L'ensemble des accès aux quais s'effectue par des souterrains piétons. Un pont routier enjambe le faisceau de voies et relie les trois quartiers situés de part et d'autre :

- Le coté Mairie (ou Centre)
- L'entre-deux ferroviaire (ou Condorcet)
- Le coté Seine.

Le pôle est composé :

- D'une gare ferroviaire desservie par les lignes C et D du RER et une desserte TGV,
- De trois gares routières desservies par 22 lignes de bus,
- De quatre parcs de stationnement.

L'opération consiste à :

- Améliorer l'accessibilité depuis la rue (espaces publics) aux quais à la gare SNCF et la gestion des flux sur l'ensemble du site,
- Développer l'accueil, la sécurité et l'information voyageurs,
- Optimiser l'insertion des aménagements dans le paysage urbain, en améliorant la liaison inter-quartier,
- Prendre en compte l'arrivée du tramway Villejuif - Athis-Mons - Juvisy (T7) au sein du pôle et améliorer les correspondances entre les gares routières, la gare ferroviaire et celui-ci.

Les études d'avant-projet (AVP) menées dans le cadre de l'opération du Grand Pôle Intermodal de Juvisy-sur-Orge et financées dans le précédent contrat de plan « 2000-2006 » se sont achevées fin 2009.

Ces études ont aujourd'hui besoin d'être actualisées et optimisées. L'étude d'actualisation doit notamment vérifier si les mesures conservatoires et les aménagements prévus dans l'AVP de 2009 sont toujours compatibles avec les évolutions des données d'entrée du projet de tramway T7, en phase d'études niveau Schéma de principe actuellement. Les études de la présente convention sont réalisées sur la base de 3 scénarios d'exploitation (voir annexe 1) validées avec la RATP (voir relevé de conclusions en annexe 2).

Par ailleurs, il conviendra d'assurer une cohérence entre les aménagements prévus au titre de l'AVP du pôle de Juvisy actualisé et ceux projetés à l'issue des études préliminaires du Schéma Directeur d'Accessibilité en cours de lancement.

Le coût de l'opération est estimé à 97 M€ HT (CE 01/2009), soit 95 M€ HT (CE 01/2008). Le montant estimatif de cette opération en € courants sera vérifié dans le cadre de ces études, objet de la présente convention de financement.

En vue d'un objectif de lancement de premiers travaux fin 2013, il apparaît nécessaire d'actualiser, dès 2012, les études d'avant-projet achevées fin 2009.

Une convention d'études de projet et de premiers travaux (phase PRO-REA) interviendra par la suite.

Un calendrier général sur ces études actualisées de l'avant-projet est annexé à la présente convention (annexe 3).

## **1 Objet de la convention**

La présente convention a pour objet :

- de définir les modalités de financement des études nécessaires à l'actualisation de l'Avant-projet du projet de réhabilitation du pôle de Juvisy-sur-Orge.
- de préciser les documents à remettre aux signataires de la convention, sur leur demande.
- de préciser les conditions de suivi de ces études

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés à l'opération objet de la présente convention la dénomination suivante :

### **« Grand Pôle Intermodal de Juvisy-sur-Orge Actualisation des études d'avant-projet »**

#### **1.1 Rappel des études déjà effectuées**

Le projet de Grand Pôle Intermodal de Juvisy-sur-Orge a déjà fait l'objet d'une inscription de crédits d'études de 15,24 M€ au 12ème contrat de Plan Etat-Région 2000-2006.

Il a été inscrit au contrat particulier Région-Département de l'Essonne 2007-2013 (approuvé par la Région le 17 avril 2008) pour un montant de 30M€ (avec une possibilité d'apport de crédits supplémentaires pour un montant de 20 M€).

Les études de Schéma de Principe, les investigations préliminaires, l'enquête publique DUP et les études d'avant-projet ont été financées par les autorisations de programme au titre du CPER 2000-2006.

L'AVP administratif de 2009 qui porte sur la phase 1 n'a pas été finalisé et n'a pas fait l'objet d'une instruction par les instances respectives des MOA. Le projet a été suspendu pour la période 2009 à 2011.

#### **1.2 Définitions et contenu des études à réaliser**

##### **1.2.1 Périmètre des études d'actualisation**

Les études d'actualisation de l'Avant-projet portent sur :

- Une vérification et actualisation des estimations réalisées lors de l'AVP de 2009
- Une vérification de la validité des études techniques au regard des dernières évolutions réglementaires
- Une évaluation des scénarios d'insertion du T7 :

La station terminus de tramway Villejuif – Athis – Juvisy s'insère complètement dans le dispositif de la gare routière Mairie en liaison directe avec l'accès à la gare ferroviaire par le souterrain Nord. L'étude d'actualisation doit vérifier si les mesures conservatoires et les aménagements prévus dans l'AVP de 2009 sont toujours compatibles avec les évolutions des données d'entrée du projet de tramway T7.

- Une finalisation de l'AVP administratif et ministériel comprenant notamment une évaluation actualisée précise des coûts, du calendrier de réalisation, des impacts et de l'intérêt socio-économique

### **1.2.2 Le dossier AVP 2012 actualisé**

Une synthèse détaillée des dossiers d'étude d'actualisation sera remise par le MOA coordinateur, sur la base des éléments fournis par les MOA, aux parties signataires de la présente convention en deux exemplaires papiers et un exemplaire sous format CD-Rom. Cette synthèse sera présentée en commission de suivi.

Au regard de cette synthèse, 2 hypothèses se présentent :

- Soit l'évaluation des scénarios d'insertion du T7 conclut sur une compatibilité des aménagements prévus dans l'AVP de 2009 avec les évolutions des données d'entrée du projet de tramway T7 (adaptations et reprises mineures),
- Soit l'évaluation des scénarios d'insertion du T7 conclut sur un impact du T7 remettant en cause de manière conséquente les aménagements prévus dans l'AVP de 2009 et entraînant une modification de programme.

L'actualisation des études d'AVP faisant l'objet de la présente convention ne comprennent pas les reprises d'études liées à un impact du T7 remettant en cause de manière conséquente les aménagements prévus dans l'AVP de 2009 (2<sup>ème</sup> hypothèse).

Dans le cas d'une modification de programme, un AVP modificatif devra faire l'objet d'une nouvelle convention.

### **1.3 Calendrier de réalisation du dossier AVP 2012 actualisé**

Le délai de réalisation des études est fixé à quatre mois, à compter de la notification de la présente convention par le STIF. La notification intervient lorsque l'ensemble des financements a été mis en place par chacun des financeurs. Le planning prévisionnel des études nécessaires à l'actualisation de l'Avant-projet est joint en annexe 3 à la présente convention.

A l'issue des quatre mois d'études d'actualisation, une durée d'un mois supplémentaire sera nécessaire pour la finalisation de l'AVP administratif par le MOA coordinateur.

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

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

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

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

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

L'Avant-projet de cette opération fera l'objet d'un vote au Conseil du STIF au 1<sup>er</sup> semestre 2012.

#### **2.1.2 Les maîtres d'ouvrage**

RFF, SNCF et le Département de l'Essonne sont désignés maîtres d'ouvrage de l'opération.

##### **2.1.2.1 Périmètres des maîtres d'ouvrage**

**RFF** assure la maîtrise d'ouvrage des travaux sous son périmètre, notamment :

- Déplacement des installations dans les emprises ferroviaires du secteur Mairie
- Travaux connexes liés aux travaux de réparation du pont routier
- Travaux connexes liés à la démolition et reconstruction de la rampe du pont routier secteur Mairie
- Travaux connexes liés à la création d'une passerelle de circulations douces
- Allongement du passage souterrain Nord
- Travaux connexes liés au Bâtiment Voyageurs secteur Mairie
- Restructuration de la salle d'échange souterraine centrale
- Réaménagement du souterrain central secteur Seine
- Accès souterrain central secteur Mairie
- Eléments de mise en accessibilité PMR de la gare
- Accès provisoire souterrain Nord

**SNCF** assure la maîtrise d'ouvrage des éléments de programme suivants :

Côté mairie :

- Les bâtiments de services
- Les Accès souterrain central,
- Parvis, rues de Gaulois et voirie devant le parvis
- Gare routière, abri vélo

Côté Condorcet :

- Hall Voyageurs
- Local D. Meyer et local vélo
  
- Equipements
- Libérations d'emprises et reconstitutions

**Le Département de l'Essonne** assure la maîtrise d'ouvrage des éléments de programme suivants :

- la réhabilitation du pont routier existant (y compris travaux connexes),
- la démolition et la reconstruction de la rampe côté mairie,

- la réhabilitation des rampes Condorcet et Monttessuy
- les locaux cycles Seine,
- la passerelle « circulations douces » et ses abords comprenant :
  - côté mairie : escalier rampe PMR et leurs accès,
  - côté Condorcet : escalier – ascenseur et leurs accès,
  - côté Seine : escalier – rampe PMR et leurs accès,
- l'aménagement de la gare routière Seine, le local transporteur et le passage inférieur piétons reconstitué. Ces aménagements seront susceptibles d'évoluer dans le cadre de la phase 2 du projet de pôle, avec la réalisation d'un pont TC de franchissement des voies ferrées.

## **2.1.2.2 Rôle des maîtres d'ouvrage et du maître d'ouvrage coordinateur**

### **2.1.2.2.1 Maîtres d'ouvrage**

Les rôles et responsabilités des maîtres d'ouvrage sont définis conformément à la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP.

Par ailleurs, chaque maître d'ouvrage s'engage à apporter les éléments d'information qui le concernent au maître d'ouvrage coordinateur afin que celui-ci puisse exercer la mission qui lui est dévolue.

### **2.1.2.2.2 Maître d'ouvrage coordinateur**

La SNCF a été nommée Maître d'Ouvrage Coordinateur par délibération du conseil du STIF n° 8348 du 13 mai 2005.

Le maître d'ouvrage coordinateur est chargé :

- D'établir un planning d'ensemble des opérations faisant apparaître l'état d'avancement général des études des différents maîtres d'ouvrage, et d'en assurer une mise à jour et un suivi régulier ;
- D'agrèger et de synthétiser les informations relatives à l'exécution de l'opération, notamment les éléments techniques et financiers;
- D'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.
- La SNCF est désignée maître d'ouvrage coordinateur et conduit plusieurs missions communes aux différents maîtres d'ouvrage :
  - Investigations préalables,
  - Mission de synthèse architecturale et paysagère,
  - Mission Intermodalité,
  - Dossier d'incidence loi sur l'eau actualisé,
  - Mission de planification générale de phasage des travaux,
  - Elaboration de l'Avant projet,
  - Synthèse des données nécessaires à l'évaluation socio-économique (à réaliser par le STIF).

A cette fin, le maître d'ouvrage coordinateur se charge :

- De rassembler les informations obtenues auprès des maîtres d'ouvrage de l'opération,
- De formaliser et de susciter les échanges réguliers entre les maîtres d'ouvrage pour résoudre les problèmes d'interfaces entre les maîtres d'ouvrage et/ou les présenter à lors des comités et des commissions prévues à cet effet (cf. article 7 de la présente convention).

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.

Chaque maître d'ouvrage s'engage à apporter, conformément au calendrier défini à l'article 1.3 de la présente convention, les éléments d'information qui le concernent au maître d'ouvrage coordinateur afin que celui-ci puisse exercer la mission qui lui est dévolue.

## **2.2 Les financeurs**

### **2.2.1 Identification**

Le financement des études nécessaires à l'actualisation de l'Avant-projet, objet de la présente convention, est assuré au titre du Convention Particulière Transports 2011-2013 par :

- L'Etat,
- La Région Ile de France,
- Le Département de l'Essonne.

### **2.2.2 Engagements**

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à verser les subventions nécessaires à la réalisation, par les maîtres d'ouvrage visés à l'article 2.1.2, des études en vue de l'élaboration du dossier d'avant projet (décrit à l'article 1 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 de l'étude**

Le coût prévisionnel des dépenses relatives aux études nécessaires à l'actualisation de l'AVP est évalué à **482 000 € HT courants, non actualisable et non révisable.**

Les montants en euros constants sont également indiqués à l'article 3.2.1 de la présente convention.

### **3.2 Contenu des études des maîtres d'ouvrage**

#### **3.2.1 Tableau de synthèse de répartition des coûts par maîtres d'ouvrage**

Les coûts d'études objet de la présente convention, rattachés aux périmètres de maîtrise d'ouvrage défini à l'article 2.1.2, s'établissent comme suit :

<b>Maîtres d'ouvrage</b>	<b>Coûts Euros constants (CE 01 / 2008)</b>	<b>Coûts Euros courants</b>
SNCF	265 000	300 000
RFF	162 000	182 000
Département de l'Essonne	00	00
<b>TOTAL</b>	<b>427 000</b>	<b>482 000</b>

Le Département n'identifie pas, à périmètre constant, de dépense particulière pour la mise à jour de son Avant-Projet Technique.

### 3.2.2 Coûts détaillés par maître d'ouvrage

Chacun des maîtres d'ouvrages fournit une estimation en euros courants des postes nécessaires pour mener à bien les études d'actualisation :

<b>Postes de prestations</b>	<b>SNCF</b>	<b>RFF</b>	<b>Département de l'Essonne</b>
Confirmation des estimations TCE de l'AVP 2009		70 000	
Vérification de la validité des études techniques réalisées lors de l'AVP 2009 Vérification et actualisation du planning des estimations	72 000		
Variante terminus T7	145 000	45 000	
Missions de coordination de MOA	83 000		
Mise à jour du planning, dont phasage travaux		25 000	
Provisions pour études complémentaires 30%		42 000	
<b>TOTAL en € courants</b>	<b>300 000</b>	<b>182 000</b>	<b>0</b>

Ces estimations inclure le cas échéant une ligne de « Provisions pour études complémentaires » à hauteur de 30% du périmètre du MOA, correspondant à des éventuelles demandes particulières ou à d'éventuels besoins spécifiques clairement identifiés au cours de l'étude.

Le lancement de ces études complémentaires devra être validé préalablement en Comité de Suivi (cf. article 7.2 de la présente convention) et en présence de l'ensemble des financeurs.



### 3.3 Plan de financement de la présente étude

L'Etat, la Région et le Département de l'Essonne s'engagent à financer la présente étude dans la limite d'un montant maximum de subvention de 482 000 € courants HT **non actualisable et non révisable** tel qu'indiqué dans les tableaux suivants :

#### 3.3.1 En euros courant HT

<b>COÛT DE L'ACTUALISATION DES ETUDES D'AVP en € courants HT</b>				
<b>Opération du Grand Pôle Intermodal de Juvisy-sur-Orge</b>				
	<b>Etat</b>	<b>Région</b>	<b>CG 91</b>	<b>Total</b>
<b>CPT « 2011-2013 » (€)</b>	4 000 000	8 000 000	8 000 000	20 000 000
<b>Clef CPT</b>	20%	40%	40%	100%
<b>Total CPT (€)</b>	<b>96 400</b>	<b>192 800</b>	<b>192 800</b>	<b>482 000</b>
<b>Montant SNCF</b>	60 000	120 000	120 000	300 000
<b>Montant RFF</b>	36 400	72 800	72 800	182 000

#### 3.3.2 En euros CE 01/2008 (TP 01)

<b>COÛT DE L'ACTUALISATION DES ETUDES D'AVP en € CE 01/2008 HT</b>				
<b>Opération du Grand Pôle Intermodal de Juvisy-sur-Orge</b>				
	<b>Etat</b>	<b>Région</b>	<b>CG 91</b>	<b>Total</b>
<b>CPT « 2011-2013 » (€)</b>	4 000 000	8 000 000	8 000 000	20 000 000
<b>Clef CPT</b>	20%	40%	40%	100%
<b>Total CPT (€)</b>	<b>85 800</b>	<b>171 600</b>	<b>171 600</b>	<b>429 000</b>
<b>Montant SNCF</b>	53 400	106 800	106 800	267 000
<b>Montant RFF</b>	32 400	64 800	64 800	162 000

### 3.4 Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région

#### 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 les maîtres d'ouvrage.

Pour l'étude, objet de la présente convention, chaque maître d'ouvrage transmettra, auprès de l'ensemble des financeurs, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 1 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagement auxquelles l'appel de fonds se rattache.

**Pour l'Etat et le Département,** la demande de versement d'acomptes comprendra :

- l'état d'avancement de chacun des postes de dépenses exprimé en pourcentage tel que définis à l'article 3.2.2, signé par le Directeur d'opérations,
- l'état récapitulatif détaillé des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 3.3.1 ,
- Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du maître d'ouvrage.

RFF et SNCF s'engagent à fournir à l'Etat et au Département un récapitulatif annuel signé des factures comptabilisées.

**Pour la Région**, la demande de versement comprendra :

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

### **Plafonnement des acomptes**

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Région et l'Etat aux maîtres d'ouvrage est plafonné à 95% avant le versement du solde. Ce taux de 95% est applicable pour la Région uniquement dans le cas d'une opération inscrite au CPER 2007-2013, et à la convention particulière « 2011-2013 » signée le 26 septembre 2011 par l'Etat et la Région au titre du GP5.

Conformément au règlement financier du Département de l'Essonne, le montant cumulé des acomptes versés aux maîtres d'ouvrage au fur et à mesure de l'avancement des études ne peut excéder 80% du montant total de la subvention.

### **3.4.2 Versement du solde**

Après achèvement des études et prestations, objet de la présente convention, les maîtres d'ouvrage présentent le relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses réalisées incluant notamment les frais de maîtrise d'ouvrage.

Le versement du solde est subordonné à la production des documents signés par le représentant légal de l'organisme et par le comptable public qui certifie la prise en charge dans sa comptabilité ainsi que leur règlement. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, les maîtres d'ouvrages procèdent, 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.

Pour la SNCF, le versement du solde se fera sur présentation des factures acquittées.

Pour RFF, le versement du solde se fera sur présentation des factures comptabilisées.

### 3.4.3 Paiement

Le versement des montants de subvention appelés par les maîtres d'ouvrage doit être effectué dans un délai de 40 jours à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini à l'article 3.4.1 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 indiquée à l'article 1.

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

### 3.4.4 Bénéficiaires et domiciliation

Le mandatement de la Région Ile-de-France est libellé de telle façon qu'il apparaisse explicitement s'il s'agit d'un versement effectué au titre de la présente convention, en reprenant la dénomination indiquée à l'article 1.

Les paiements sont effectués par virement bancaire portant le 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
RFF	Société Générale agence Opéra à Paris	30003	03620	00020062145	94
SNCF	Banque de France Agence Centrale à Paris	30001	00064	00000062471	31

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

Parties	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone/courriel
État	DRIEA – SPOT – CBSF 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	DRIEA – SPOT – CBSF	
Région Ile-de-France	Unité Aménagement Durable Transports en Commun Secrétariat Général 35 Boulevard des Invalides 75007 PARIS		
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
SNCF	34, rue du commandant mouchotte, 75014 PARIS	SNCF Trésorerie ENC RHT DDGE	
Département de l'Essonne	Hôtel du Département – Boulevard de France 91012 EVRY Cedex	Direction des Déplacements – Service des Grands Projets de Déplacements (SGPD)	

Le comptable assignataire est le Receveur Général des Finances de Paris de la Direction Régionale des Finances Publiques, Trésorier-Payeur Général pour la Région d'Ile-de-France.

### **3.5 Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région**

La clause de caducité s'applique suivant les modalités indiquées ci-dessous.

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 demande de premier acompte, les autorisations de programme de projet affectées à cette opération demeurent valables jusqu'à l'achèvement de l'opération

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 Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire du Conseil Général de l'Essonne**

Conformément au règlement financier départemental, le Président du Conseil général constate la caducité de la décision attributive de subvention lorsqu'aucun engagement n'est intervenu dans les trois ans qui suivent leur vote, sauf prorogation expresse par délibération de l'Assemblée départementale ou de la Commission permanente. Cette prorogation expresse ne peut excéder deux années.

Toute opération commencée n'ayant donné lieu à paiement depuis trois ans est, à défaut d'une notification contraire de la part du maître d'ouvrage, déclarée terminée et la fraction non versée de la subvention est annulée.

### **3.7 Comptabilité des maîtres d'ouvrage**

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à faire ressortir dans leur comptabilité les dépenses propres à cette étude.

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

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

Les financeurs peuvent faire procéder, par toute personne habilitée, au contrôle sur place de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

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

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

## **5 Gestion des écarts**

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

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par l'ensemble des maîtres 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 co-financeurs sont informés lors de la réunion du comité de suivi de la convention de financement. Les maîtres d'ouvrage doivent obtenir l'accord préalable des co-financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Le cas échéant 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 des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

### **6.2 Règlement des litiges**

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

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

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

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

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération. La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

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

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

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

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

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

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

- réception des documents indiqués à l'article 1 de la présente convention,
- solde de la totalité des subventions dues aux maîtres 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.

La présente convention est établie en [6] exemplaires originaux.

## **6.6 Propriété intellectuelle des projets**

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention restent la propriété des maîtres d'ouvrage pour leur périmètre respectif.

Les résultats des études seront transmis aux signataires de la présente convention en un exemplaire sous format CD Rom.

Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable des parties contractantes.

Les documents élaborés dans le cadre de cette convention porteront le logo des parties et feront l'objet d'une consultation des parties avant diffusion.

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

Les financeurs chargent conjointement le STIF d'assurer pour leur compte le suivi des maîtrises d'ouvrage. Le STIF s'assure notamment du respect, par les maîtres d'ouvrage, des délais indiqués, de la remise des documents et des estimations à cette étape du projet indiqués aux articles 1-2 et 1-3 de la présente convention.

Dans ce cadre, chaque maître d'ouvrage s'engage à remettre au maître d'ouvrage coordinateur l'ensemble des documents relatif à l'exercice de sa mission.

A la demande expresse du STIF, chaque maître d'ouvrage s'engage également à lui fournir directement tous les documents relatifs à l'opération, nécessaires au suivi de la maîtrise d'ouvrage, qu'ils soient à caractère organisationnel (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre) ou technique (dossier projet, etc...).

La gouvernance du projet s'articule comme suit autour de comités, réunissant les techniciens en charge des études et les financeurs, de commissions de suivi composées des élus et des financeurs, et de réunions entre maîtres d'ouvrage auxquelles peuvent être conviés les financeurs.

### **7.1 Comité technique**

Il est constitué un comité technique de suivi de l'opération. Ce comité, convoqué par le STIF, comprend l'ensemble des signataires et des maîtres d'ouvrages ayant contracté une convention d'étude avec le STIF dans le cadre de ce projet.

Le Comité technique se réunit en tant que besoin et au moins une fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de deux semaines et les éléments étant envoyés au moins sept jours au préalable par le maître d'ouvrage coordinateur au STIF et aux financeurs.

Le Comité technique est le cadre privilégié permettant :

- de partager les éléments d'études techniques de l'AVP, les éventuels points durs et leurs impacts financiers et administratifs le cas échéant, en impliquant en amont les acteurs de l'opération,
- de développer un point technique lors d'une séance spécifique,
- de valider les choix techniques si nécessaire,
- de suivre le déroulement technique de la démarche,
- de préparer les différents comités et les commissions de suivi sur les aspects techniques.

A cette fin, les membres du comité technique peuvent se faire assister de leurs prestataires et inviter, si besoin, les partenaires impliqués dans le projet.

## **7.2 Comité des financeurs**

Il est constitué un **comité des financeurs** comprenant l'ensemble des signataires de la convention, sous la présidence du STIF.

Le Comité des financeurs se réunit au moins une fois par an, et en temps que de besoin, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le maître d'ouvrage au STIF et aux financeurs.

Le comité se prononce et valide :

- l'avancement de l'étude au regard des éléments demandés dans la convention de financement, et du calendrier,
- le suivi financier de la convention et les éventuels écarts constatés, les besoins d'études complémentaires possibles à ce stade, la fin de l'étape de l'étude permettant le versement du solde correspondant à la présente convention,
- le suivi des estimations du projet (confirmation des postes prévus au regard du périmètre du projet),
- les éléments liés à la communication du projet, aussi bien l'information générale (éléments du plan de communication) que dans le cadre administratif et réglementaire (éléments de la concertation préalable),
- le projet de contenu des conventions de financement des étapes ultérieures du projet,
- les éléments présentés lors de la Commission de suivi,
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF.

Le compte rendu de chaque Comité des financeurs est transmis pour avis aux participants avant envoi officiel.

Le comité des financeurs se réunit également en tant que de besoin sur les questions spécifiques relevant du pilotage du projet, notamment son financement, les ajustements de programmation technique et financière, et les points spécifiques qui n'auraient pu être validés par ailleurs.

## **7.3 Commission de suivi**

Placée sous la présidence de la Directrice générale du STIF ou son représentant, la Commission de suivi comprend les signataires de la convention et les élus des collectivités territoriales concernées par le projet.

Elle se réunit au moins une fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le STIF.

La Commission de suivi informe ses membres de l'avancement des études relatives à l'AVP et à la concertation préalable.

Elle recueille les avis et observations de ses membres sur :

- les orientations et la démarche à engager,
- les conclusions de la démarche à chaque étape importante,
- les modalités de la concertation préalable si la CNDP n'est pas saisie,
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF.



#### **7.4 Information hors comité et commission de suivi**

Les maîtres d'ouvrage s'engagent pendant toute la durée de validité de la convention :

- à présenter un compte-rendu d'avancement de l'étude devant le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France à la demande de ce dernier,
- à informer le STIF et les financeurs sans délai en cas de difficultés ayant une incidence financière, ou sur le respect du calendrier, ou sur le programme.

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

Par défaut, les documents présentés dans le cadre des différents comités et commissions sont adressés au moins quinze jours avant la réunion.

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

### **8.1 Diffusion des études**

Les études seront communiquées aux co-financeurs qui s'interdisent toute diffusion en dehors des signataires de la présente convention, sans accord préalable des maîtres d'ouvrage.

Les résultats des études, après validation par le comité de suivi, pourront être communiqués aux collectivités territoriales concernées par la présente opération. Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable des parties signataires.

Les données des études pourront être utilisées librement par les financeurs et le STIF dans le cadre de la poursuite de la réalisation du projet.

Les présents signataires s'engagent à faire mention des financements accordés par la présente convention dans toute publication ou communication des études qu'elle vise, notamment par une indication portée sur les documents finaux.

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention de financement sont la propriété des maîtres d'ouvrage.

### **8.2 Communication des financeurs**

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

Cette opération présentera les traitements suivants au niveau des logos des partenaires :

- l'ordre entre partenaires : *à définir*
- l'ordre des financeurs : *en fonction du montant des participations*
- *en dernier : le logo du STIF*

La présente convention est établie en 6 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le ..../ ..../ 2012.

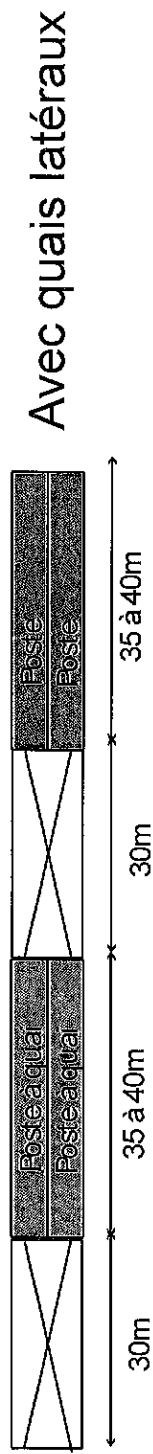
Le Préfet de Région Ile de France, Préfet de Paris  Daniel CANEPA	Le Président du Conseil Régional d'Île-de-France  Jean-Paul HUCHON	Le Président du Département de l'Essonne  Jérôme GUEDJ
La Directrice Générale SNCF Gares & Connexions  Sophie BOISSARD	Le Directeur Régional RFF – DR.IDF  François Régis ORIZET	La Directrice Générale du STIF  Sophie MOUGARD

Liste des annexes

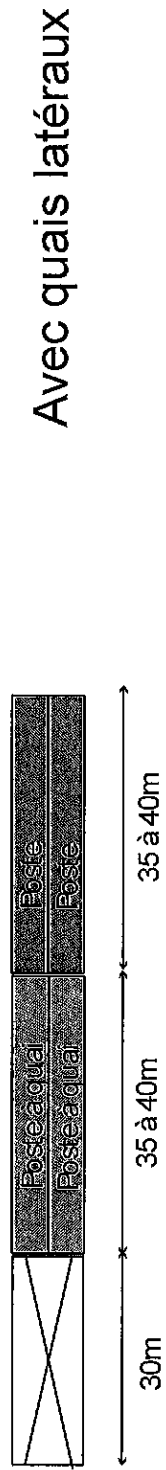
- Annexe 1 : Hypothèses de schémas d'exploitation du terminus du T7
- Annexe 2 : Relevé de conclusions du comité technique du 1<sup>er</sup> décembre 2011
- Annexe 3 : Planning prévisionnel de l'opération
- Annexe 4 : Echéanciers prévisionnels des versements

# Identification de 3 hypothèses de travail

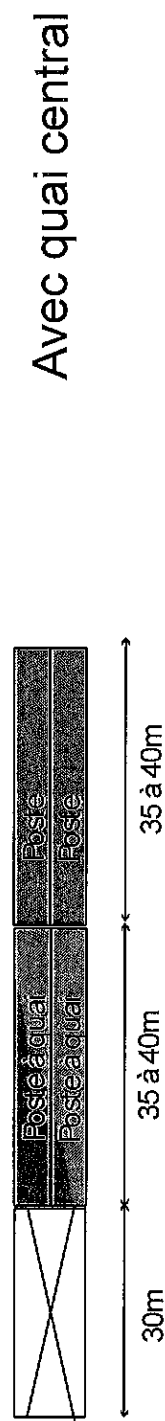
## Hypothèse 1



## Hypothèse 2



## Hypothèse 3



### **ANNEXE 3 : *Planning prévisionnel de l'opération***

#### Planning des études d'actualisation de l'AVP 2009 sur périmètre RFF :

- T0 : notification de la convention de financement
- Lancement de l'étude, point sur les données d'entrée de la MOA : T0 + 1 semaine
- Remise des études techniques par la MOE au MOA : T0 + 13 semaines
- Remise au MOA coordinateur des résultats d'études après validation par la mission RER C (hors instances délibérantes de RFF) : T0+ 17 semaines.

#### Planning des études (durée 4 mois) de SNCF :

- Lancement de l'étude, point sur les données d'entrée de la MOA : 1 semaine
- Etudes techniques par la MOE : 12 semaines
- Restitution des études à la MOA et validations techniques : 3 semaines.

#### **ANNEXE 4 : Echéanciers prévisionnels des versements**

Le coût prévisionnel des dépenses pour l'actualisation des études d'Avant-Projet (AVP) est estimé à 482 000 € HT courants non actualisables et non révisables. L'ensemble des versements est attendu sur l'année 2012.

La répartition des besoins en AP/CP par maître d'ouvrage et financeur est la suivante :

<b>Opération Pôle de Juvisy-sur-Orge - Montant en € courants et %</b>				
	<b>Etat</b>	<b>Région</b>	<b>CG91</b>	<b>Total</b>
<b>SNCF</b>	60 000 (20%)	120 000 (40%)	120 000 (40%)	300 000
<b>RFF</b>	36 400 (20%)	72 800 (40%)	72 800 (40%)	182 000
<b>Total</b>	96 400 (20%)	192 800 (40%)	192 800 (40%)	482 000

Les échéanciers prévisionnels des dépenses par maîtres d'ouvrage sont les suivants :

Dépenses de la **SNCF** :

<b>€ courants HT</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>TOTAL</b>
Etat	60 000	0	60 000
Région	120 000	0	120 000
CG 91	120 000	0	120 000
<b>Total</b>	<b>300 000</b>	<b>0</b>	<b>300 000</b>

Dépenses de **RFF** :

<b>€ courants HT</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>TOTAL</b>
Etat	36 400	0	36 400
Région	72 800	0	72 800
CG 91	72 800	0	72 800
<b>Total</b>	<b>182 000</b>	<b>0</b>	<b>182 000</b>



**Délibération n°2012/0030**

**Séance du 8 Février 2012**

**ACCORD ENTRE LE STIF ET LA RATP SUR LA GOUVERNANCE DU  
MATÉRIEL ROULANT- APPROBATION- SIGNATURE**

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

- VU** le code des transports et notamment ses Article L 2142-8 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** 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°75-470 du 4 juin 1975 portant approbation du cahier des charges de la régie des transports parisiens, en application de l'article 13 du décret n°59-1091 du 23 septembre 1959 modifié portant statut de la Régie autonome des transports parisiens ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2011-320 du 23 mars 2011 relatif aux missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la RATP et aux transferts patrimoniaux entre le STIF et la RATP et notamment ses articles 13 et 14 ;
- VU** le rapport n°2012/0030 ;
- VU** les avis de la commission de la qualité de service du 2 février 2012 et de la commission des investissements et du suivi du contrat de projet du 6 février 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : l'accord entre le STIF et la RATP sur la gouvernance du matériel roulant est approuvée.

**ARTICLE 2** : la Directrice Générale du STIF est habilitée à signer l'accord de gouvernance visé à l'article 1<sup>er</sup> et à mettre en œuvre ses dispositions.

**ARTICLE 3** : La directrice générale est chargée de la mise en œuvre des dispositions de l'accord de gouvernance et notamment pour procéder à l'aliénation des biens n'étant plus nécessaires à l'exploitation du service conformément aux dispositions de l'article 13 du décret du 23 mars 2011 susvisé.

**ARTICLE 4** : la Directrice Générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON

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

## **Accord entre le STIF et la RATP sur la gouvernance du matériel roulant**

1 **PREAMBULE**

---

2

3 En vertu de l'article 5 de la loi n°2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation du  
4 transport ferroviaire (dite loi ORTF), le législateur a opéré des transferts de propriété entre le STIF et la RATP,  
5 notamment en matière de Matériel Roulant. Les modalités de ce transfert sont encadrées par les  
6 dispositions de l'article L 2142-8 du code des transports et du décret n° 2011-320 du 23 mars 2011  
7 notamment relatif à ces transferts patrimoniaux.

8 Le STIF et la RATP prennent acte que l'article 14 de ce décret prévoit qu'une convention pluriannuelle fixe :

- 9 • les conditions dans lesquelles chacune des parties est associée à la procédure d'acquisition, de  
10 rénovation ou de modification du Matériel Roulant mise en œuvre par l'autre,  
11 • les conditions dans lesquelles les matériels sont remis à la RATP et les conditions dans lesquelles celle-ci  
12 assume la responsabilité de leur utilisation et de leur maintien en bon état de fonctionnement,  
13 • les modalités de rémunération versée à la RATP par le STIF au titre des investissements effectués par elle  
14 pour la réalisation, l'acquisition, la modernisation, le renouvellement ou les modifications du Matériel  
15 Roulant.

16 Le STIF et la RATP disposent de 24 mois à compter de la parution du décret n°2011-320 du 23 mars 2011  
17 pour entériner cette convention pluriannuelle (avant le 25 mars 2013).

18 Toutefois, le STIF et la RATP ont souhaité conclure – préalablement à la finalisation de la convention  
19 pluriannuelle précitée et en préfigurant celle-ci – le présent accord sur la gouvernance nouvelle des  
20 matériels roulants (ci-après désigné « l'Accord »), afin de clarifier au plus tôt la nouvelle répartition des rôles  
21 et de définir les premiers engagements des deux parties.

22

23



## 24 **ARTICLE 1. OBJECTIFS DE L'ACCORD**

25 Par le présent Accord, les parties souhaitent déterminer les principes de gouvernance du Matériel Roulant,  
26 afin de clarifier les relations entre le STIF et la RATP, tant en fonctionnement qu'en investissement.

27 Cet Accord, qui précise les attentes du STIF et de la RATP en matière de gouvernance, est destiné à devenir  
28 un outil de pilotage et d'évaluation de la politique Matériel Roulant du STIF.

### 29 **1.1. Périmètre technique de l'Accord**

#### 30 **a. Matériels roulants**

31 Sont concernés les matériels roulants actuels ou futurs qui figurent aux bilans annuels de la RATP ou qui sont  
32 acquis en crédit-bail et qui participent directement à l'exploitation par cette dernière des services de  
33 transports publics réguliers de personnes dans le cadre des dispositions de l'article L 1241-6 du code des  
34 transports.

35 Sont donc exclus les matériels roulants suivants :

- 36 • les matériels exclusivement affectés à l'exploitation d'autres services que ceux visés à l'alinéa précédent ;
- 37 • les matériels assurant des activités d'assistance aux matériels roulants ;
- 38 • les véhicules de maintenance industriels et équipements associés affectés à la maintenance des  
39 infrastructures visés à l'annexe 2 du décret 2011-320.

40 Les matériels roulants concernés sont :

- 41 • les matériels roulants affectés aux services réguliers de transport par tramway (fer ou pneu) et aux autres  
42 services réguliers de transports guidés (RER, Métro), lesquels sont principalement constitués :  
43 d'une structure ; d'organes de guidage et de roulement (bogies, essieux) ; de suspensions ; d'une chaîne  
44 de traction-freinage et des d'équipements embarqués de commande, de captage et de transformation  
45 d'énergie associés ; d'organes d'accouplement ; d'aménagements et d'équipements destinés au transport  
46 et à l'embarquement des voyageurs (principalement sièges, portes, emmarchements fixes ou mobiles,  
47 comble-lacune, intercirculations) ; de système de chauffage/ventilation/climatisation ; de système  
48 d'éclairage ; d'équipements embarqués de télécommunication, de commande et de contrôle ; des  
49 systèmes d'information embarqués (y compris les systèmes destinés à l'information ou au comptage des  
50 voyageurs) et des interfaces homme/machine associées ; de dispositifs de sécurité passifs ou actifs ; de  
51 dispositifs nécessaires à la sûreté des voyageurs et du personnel de bord (y compris les systèmes  
52 d'alarme et de vidéosurveillance).

53 La partie embarquée des systèmes de commande et de contrôle des fonctions de traction-freinage reste  
54 sous le contrôle fonctionnel et réglementaire du gestionnaire d'infrastructure dans le cadre de sa mission  
55 en matière de sécurité ferroviaire.

56 Divers dispositifs de sécurité ferroviaire sont fondés sur le dialogue entre des équipements à bord des  
57 trains et des équipements au sol. La capacité du STIF à disposer des biens de retour ne saurait porter  
58 atteinte à la sécurité ferroviaire. Afin d'articuler le respect de ces deux principes, les parties conviennent  
59 que la convention prévue par l'article 14 du décret 2011-320 définira les modalités d'interopérabilité et  
60 de maintenance permettant au STIF, à l'opérateur et au gestionnaire d'infrastructure d'exercer chacun  
61 ses responsabilités et ses prérogatives.

- 62 • aux matériels roulants routiers autobus et assimilés (appelés autobus dans le reste de l'Accord), lesquels  
63 sont principalement constitués :

64 d'une structure ; d'une carrosserie ; d'organes de roulement (essieux) et éventuellement d'organes de  
65 guidage matériel ou immatériel ; de suspensions ; d'une chaîne cinématique ou d'une chaîne de traction  
66 et des d'équipements de commande et de transmission associés ; d'aménagements et d'équipements  
67 destinés au transport et à l'embarquement des voyageurs ; de système de  
68 chauffage/ventilation/climatisation ; de système d'éclairage ; d'équipements embarqués de  
69 télécommunication ; des systèmes d'information embarqués (y compris les systèmes destinés à  
70 l'information ou au comptage des voyageurs) et des interfaces homme/machine associées ; de dispositifs  
71 de sécurité passifs ou actifs ; de dispositifs nécessaires à la sûreté des voyageurs et du personnel de bord  
72 (y compris les systèmes d'alarme et de vidéosurveillance).

### 73 **b. Les matériels d'entretien des matériels roulants**

74 Ces matériels recouvrent les matériels et outillages des ateliers de maintenance, inscrits aux bilans de la  
75 RATP, destinés à la maintenance des matériels roulants mentionnés au premier alinéa du paragraphe a. Des  
76 procédures allégées spécifiques à définir seront à mettre en œuvre pour ces matériels.

### 77 **1.2. Portée de l'Accord**

78 L'Accord constitue une étape préalable à l'élaboration de la convention pluriannuelle prévue à l'article 14 du  
79 décret 2011-320 du 23 mars 2011.

80 L'Accord ne se substitue ni au contrat d'exploitation en vigueur ni aux conventions de financement *ad-hoc*  
81 qui prévoient des dispositions particulières. Néanmoins, cet accord a vocation à être annexé au prochain  
82 contrat d'exploitation STIF- RATP.

83 Les parties considèrent qu'un tel Accord constitue le cadre structurant de l'exercice de leurs responsabilités  
84 respectives sur le sujet concerné, dans l'attente de la convention pluriannuelle précitée. Les prochains  
85 contrats d'exploitation s'inscriront dans ce cadre afin d'assurer des modalités de pilotage homogènes et  
86 pérennes pour l'ensemble des opérations liées aux matériels roulants et aux matériels d'entretien associés.

### 87 **1.3. Comité de suivi**

88 Un comité de suivi Matériel Roulant STIF-RATP est organisé à une fréquence mensuelle par le STIF, afin  
89 d'aborder l'ensemble des sujets relatifs aux matériels roulants concernés par le présent Accord.

90 Le contenu des comptes-rendus sera soumis à l'accord préalable de chacune des parties avant diffusion.

## 91 **ARTICLE 2. CONSISTANCE DU PARC**

92 La consistance du parc de matériels roulants visés par le présent accord recouvre l'inventaire physique et  
93 comptable de ces matériels, leur description technique, ainsi que leurs affectations.

94 Le STIF recevra de la RATP la consistance du parc dès la signature du présent accord, puis au 31 mars de  
95 chaque année.

96 La consistance du parc concernera donc :

- 97 • les matériels roulants figurant à l'inventaire au 1<sup>er</sup> janvier 2010 ;
- 98 • les matériels roulants nouveaux ou rénovés dont le marché a été signé par la RATP antérieurement au  
99 1<sup>er</sup> janvier 2010 ;
- 100 • les matériels roulants nouveaux ou rénovés dont le marché a été signé par la RATP postérieurement au  
101 1<sup>er</sup> janvier 2010, mais avant la signature du présent Accord ;
- 102 • les matériels d'entretien associés aux trois catégories précédentes.

103 Le détail des informations attendues par le STIF sera discuté avec les services de la RATP, sur la base d'une  
104 première proposition RATP.

## 105 **2.1. Inventaire du parc**

106 Il s'agit de l'**inventaire physique et comptable complet** par véhicule.

107 L'inventaire des matériels ferroviaires et urbains guidés permettra de reconstituer la composition de chaque  
108 élément ou rame.

109 L'inventaire physique et l'inventaire comptable seront actualisés au 31 décembre de chaque année.

### 110 **2.1.1. Matériels affectés aux services réguliers de transport par tramway (fer ou pneu) et aux** 111 **autres services réguliers de transports guidés (RER, Métro)**

112 Sont notamment indiqués pour chaque véhicule : la série (exemple MI84), le matricule (RATP ou EVN<sup>1</sup>), sa  
113 date de réception par la RATP, sa date d'autorisation de mise en circulation (EPSF - STRMTG), le nombre de  
114 véhicules le composant, le rattachement (atelier d'entretien et dépôt de remisage), la ligne d'affectation, la  
115 livraison, les dispositions particulières (pour les équipements ou dotations qui n'équipent que certains  
116 véhicules ou qui sont en cours de déploiement) ainsi que le statut du matériel au moment de l'inventaire (en  
117 service commercial, accidenté, stocké, en rénovation, en réparation, à radier, à démanteler ou démantelé  
118 avec la date correspondante).

### 119 **2.1.2. Matériels roulants routiers**

120 Sont notamment indiqués pour chaque véhicule : la marque, le modèle commercial précis du véhicule, le  
121 numéro de châssis, le numéro de coquille, la date de 1<sup>ère</sup> mise en circulation, la date d'affectation, le centre  
122 bus, la ligne d'affectation, le nombre de km parcourus au moment de l'inventaire, le prix TTC d'acquisition  
123 d'après la facture constructeur, le numéro de dossier de subventionnement STIF, les dispositions  
124 particulières (pour les équipements ou dotations qui n'équipent que certains véhicules ou qui sont en cours  
125 de déploiement) ainsi que le statut du matériel au moment de l'inventaire (en service commercial,  
126 accidenté, stocké, en rénovation, en réparation, à radier, à démanteler ou démantelé avec la date  
127 correspondante).

128 Les inventaires distingueront les matériels roulants portant l'identité visuelle STIF, en application des  
129 décisions du STIF.

## 130 **2.2. Description technique des véhicules**

131 L'inventaire du parc constitue un recensement des matériels. Parallèlement il est nécessaire que le STIF  
132 puisse en connaître les caractéristiques génériques par séries (matériels affectés aux services réguliers de  
133 transport par tramway (fer ou pneu) et aux autres services réguliers de transports guidés (RER, Métro)) ou  
134 par modèles (autobus) notamment en termes de capacité, d'équipements et d'aménités destinés aux  
135 voyageurs (en fonction des normes applicables en termes d'accessibilité), de performances  
136 environnementales (normes respectées, équipements anti-pollution, consommation d'énergie pour des  
137 parcours types ) ainsi que de systèmes embarqués...

---

<sup>1</sup> European Vehicle Number (EVN) Technical Specification for Interoperability

138 Des diagrammes en élévation et des diagrammes d'aménagement pour chaque variante complètent la  
139 description technique. Les diagrammes sont fournis en livrée neutre ainsi que dans les livrées en vigueur. En  
140 outre, des photographies des matériels dans les livrées en vigueur seront également fournies.

### 141 **2.3. Affectation du parc**

142 Il s'agit ici de l'affectation des matériels au 31 décembre de chaque année. Les évolutions pluriannuelles de  
143 l'affectation des matériels sont évoquées à l'article 4.

#### 144 **2.3.1. Matériels affectés aux services réguliers de transport par tramway (fer ou pneu) et aux** 145 **autres services réguliers de transports guidés (RER, Métro)**

146 Pour chaque ligne et série de matériel sont notamment indiqués :

- 147 • le nombre d'éléments affectés au service commercial ainsi que les réserves d'exploitation, en  
148 différenciant si nécessaire le matin ou le soir ;
- 149 • le nombre d'éléments en réserve de maintenance.

#### 150 **2.3.2. Matériels roulants routiers**

151 Pour chaque ligne ou pour chaque centre bus sont indiqués le nombre de véhicules en service commercial  
152 ainsi que les réserves.

## 153 **ARTICLE 3. MAINTIEN EN CONDITIONS OPERATIONNELLES DES MATERIELS ROULANTS**

154 La RATP assume la responsabilité de l'utilisation et du maintien en conditions opérationnelles du matériel  
155 roulant visé par le présent Accord. Elle présente chaque année au STIF, pour chaque mode, sa politique de  
156 maintenance en précisant notamment :

- 157 • les dispositions générales mises en œuvre par la RATP en termes de maintenance et d'améliorations du  
158 matériel roulant, conformément à l'article 13 du décret 2011-320. Des visites d'atelier pourront être  
159 organisées par la RATP – à son initiative ou à la demande du STIF – pour permettre au STIF d'apprécier les  
160 conditions de réalisation de la maintenance effectuée par la RATP sous la responsabilité de celle-ci ;
- 161 • la politique de maintenance par matériel ou par ligne lorsque cette maintenance s'effectue sur ces  
162 périmètres : seront notamment indiqués les pas de maintenance, les taux de réserve, les sites de  
163 maintenance ;
- 164 • les niveaux d'entretien des matériels, conformément à l'article 15 du décret 2011-320 ;
- 165 • le niveau de fiabilité et de disponibilité constaté et visé, exprimé sous la forme d'indicateurs de fiabilité,  
166 de maintenabilité, de disponibilité, pour chaque série de matériel et chaque ligne ;
- 167 • les démarches d'amélioration envisagées afin notamment d'optimiser la sûreté de fonctionnement des  
168 matériels;
- 169 • les modalités de mises en conformité réglementaires à effectuer ainsi que leurs éventuelles  
170 conséquences financières et techniques ;
- 171 • une programmation de la maintenance patrimoniale (anticipation, étalement permettant le respect des  
172 pas de cette maintenance) pour chaque nouveau matériel ;

173 Au cours d'un exercice annuel peuvent apparaître des impératifs à résoudre à court terme afin notamment,  
174 d'optimiser la sûreté de fonctionnement des matériels et/ou de résoudre l'obsolescence des composants

175 électriques, électroniques et mécaniques (ruptures d'approvisionnement, etc.). Ces actions seront tracées et  
176 présentées a posteriori en début d'exercice annuel suivant.

177 Ce document sera présenté pour la première fois dès la signature du présent accord puis actualisé selon un  
178 rythme annuel.

## 179 **ARTICLE 4. EVOLUTION DES PARCS DE MATERIELS ROULANTS ET D'ENTRETIEN** 180 **ASSOCIES**

### 181 **4.1. Périmètre d'intervention du STIF**

182 Le STIF est associé à la définition des évolutions touchant aux matériels roulants et aux matériels d'entretien  
183 visés par l'Accord, sur la base de propositions de la RATP. Il approuve notamment les opérations suivantes :

- 184 • évolution du parc : sont considérées comme évolutions du parc :
  - 185 ○ les mouvements de parc : acquisition, réaffectation (mutations, redéploiements impliquant, pour les  
186 autobus, l'ensemble des matériels d'une ligne), cession et réforme ;
  - 187 ○ les modifications techniques des matériels roulants comme les rénovations, les dotations en  
188 équipements embarqués (système d'information voyageur par exemple) ;
- 189 • évolutions des matériels d'entretien des matériels roulants ;
- 190 • mise en cohérence globale des designs des matériels de l'ensemble du parc.

### 191 **4.2. Propositions de la RATP**

192 La RATP transmet chaque année un dossier indiquant pour chaque mode ses propositions chiffrées  
193 d'évolution des matériels, au titre notamment d'une actualisation du schéma directeur. Ce dossier, qui doit  
194 permettre au STIF d'adopter une stratégie cohérente comporte :

- 195 • un rappel des évolutions pluriannuelles déjà actées en termes de consistance et d'affectation des parcs ;
- 196 • les propositions chiffrées de la RATP sur les évolutions des matériels. Cette seconde partie, pour laquelle  
197 le STIF est pleinement associé dès la conception des scénarios comportera :
  - 198 ○ une proposition de gestion prévisionnelle, qui correspond à l'évolution pluriannuelle des inventaires  
199 et de la consistance technique des matériels par série et par affectation.
  - 200 ○ un prévisionnel des investissements comportant l'ensemble des composantes de coût pris en compte ;
  - 201 ○ l'échéancier prévisionnel de paiement concernant chacun des investissements correspondant, par  
202 type de matériel roulant, avec l'ensemble des hypothèses de calcul retenues.
- 203 • les impacts réciproques des propositions d'évolution des parcs sur les infrastructures et des évolutions  
204 des infrastructures sur le matériel roulant (et notamment des systèmes de contrôle et commande des  
205 trains et des systèmes de signalisation) :

206 Dans le respect de la mission de gestionnaire d'infrastructure confiée par la loi à la RATP, le dossier  
207 fournira des éléments mettant en évidence les éventuelles conséquences sur les infrastructures et sur les  
208 équipements embarqués des matériels roulants afin de permettre au STIF de prendre en compte  
209 l'ensemble des impacts dans sa décision, y compris financiers.

210 Différents scénarios pouvant être envisagés pour chaque parc, la RATP fournira pour chacun d'eux des  
211 éléments de comparaison, notamment opérationnels et financiers.

212 Ces propositions d'investissements seront précisément justifiées, en distinguant notamment les adaptations  
213 correspondant :

- 214 • aux évolutions du contexte réglementaire ;
- 215 • aux évolutions quantifiées de fréquentation ;
- 216 • aux projets de restructuration et de développement d'offre ;
- 217 • aux opérations de prolongement, de modernisation ou d'adaptations des infrastructures des réseaux  
218 existants ;
- 219 • aux attentes des voyageurs en termes de confort (sur la base d'une analyse précise desdites attentes).

220 Les propositions de la RATP contiendront les éléments techniques, financiers et organisationnels de chacune  
221 des évolutions proposées. Sur ces bases, le STIF décide d'une stratégie à appliquer en matière de matériel  
222 roulant.

223 Chaque année, la RATP transmettra au STIF le dossier de gestion prévisionnelle avant le 30 septembre,  
224 préalablement à une présentation en octobre.

### 225 **4.3. Procédures de déclassement, d'aliénation, ou de transfert de gestion**

226 En application de l'Article 13 du décret du 23 mars 2011 susvisé, le STIF peut déclasser et aliéner les  
227 matériels roulants, après avoir constaté, d'un commun accord avec la RATP, qu'ils ne sont plus nécessaires à  
228 l'exploitation du service assurée par cette dernière. Le produit de cession du ou des biens considérés  
229 déduction faite de sa valeur nette comptable constatée au moment de la cession, revient en intégralité au  
230 STIF.

231 Le STIF autorise les transferts de gestion concernant ces biens et peut les grever de droits réels, dans les  
232 mêmes conditions.

233 La RATP transmettra au STIF un dossier complet contenant les éléments permettant au Syndicat de prendre  
234 les décisions de déclassement, d'aliénation ou de transfert de gestion d'un matériel roulant. Ce dossier devra  
235 être transmis au STIF au moins 3 mois avant la prise de décision.

### 236 **4.4. Responsabilité**

237 La RATP utilisera les matériels roulants qui lui sont confiés dans les conditions définies aux articles 13 et 15  
238 du décret du 23 mars 2011 susvisé.

239 La RATP sera seule responsable de tout dommage, accident, dégâts, de quelque nature que ce soit, direct  
240 ou indirect subis ou causés par les matériels dont le STIF est (ou pourrait devenir) propriétaire et dont elle a  
241 (aurait) la garde, sans préjudice des recours contre les éventuels auteurs desdits dommages.

242 LA RATP conclut les contrats d'assurances couvrant sa responsabilité ou s'auto assure pour tout les risques y  
243 afférents.

244

245 **ARTICLE 5. INVESTISSEMENTS LIES AUX MATERIELS ROULANTS ET D'ENTRETIEN**  
246 **ASSOCIES**

---

247 En cohérence avec l'article 14 du décret du 23 mars 2011, il s'agit à la fois de clarifier :

- 248 • les modalités d'association et de recueil de l'accord du STIF aux investissements de matériels roulants et  
249 des matériels d'entretien associés réalisés par la RATP ;
- 250 • les modalités d'association de la RATP aux marchés d'acquisition, de rénovation ou de modification des  
251 matériels roulant et des matériels d'entretien associés passés directement par le STIF, pour mise à  
252 disposition de la RATP desdits matériels.

253 **5.1. Modalités d'association et de recueil de l'accord du STIF aux investissements**  
254 **réalisés par la RATP**

255 **5.1.1. Opérations en cours**

256 Les opérations en cours sont celles dont les marchés sont approuvés et signés ou dont la procédure de  
257 passation a été engagée avant la signature du présent Accord. La RATP en transmettra une liste exhaustive  
258 au STIF dans les 2 mois suivant la signature du présent accord.

259 Dans le respect du secret industriel et commercial et sous réserve de l'accord des fournisseurs, la RATP  
260 mettra à la disposition ou transmettra, au STIF dès la signature du présent accord une copie des pièces des  
261 marchés dont une liste appropriée sera établie pour chacun des matériels. Les parties signeront  
262 préalablement un accord de confidentialité.

263 **5.1.2. Définition des investissements dont la procédure de passation est engagée après la**  
264 **signature du présent Accord**

265 Le STIF est associé à la définition de ces opérations à venir, sur la base de propositions de la RATP et donne  
266 son accord formel sur les investissements touchant aux matériels roulants ainsi qu'aux matériels d'entretien  
267 associés.

268 **5.1.2.1. Responsabilité de la RATP et du STIF**

269 **a. Responsabilité de la RATP**

270 La RATP assume la responsabilité technique et juridique de la définition, de la conduite et de la réalisation  
271 des investissements dans le respect des procédures qui lui sont propres. Elle est à ce titre responsable de  
272 l'ensemble des relations avec les constructeurs et fournisseurs.

273 **b. Décisions du STIF**

274 Le STIF se prononce pour chaque investissement sur l'opportunité et les principes de l'investissement puis  
275 sur la convention de financement pluriannuelle définissant notamment les conditions financières et  
276 opérationnelles de l'investissement et de son suivi.

277 **5.1.2.2. Opportunité et principes de l'opération**

278 La définition des investissements doit s'inscrire dans une vision pluriannuelle de gestion prévisionnelle du  
279 parc sans porter préjudice à la mission de gestionnaire d'infrastructure confiée par la loi à la RATP.

280



281 Suite au dossier annuel remis par la RATP sur ses propositions d'évolutions du parc de matériels roulants et  
282 sur la base d'un argumentaire plus détaillé pour chacun des investissements proposés par la RATP, le STIF  
283 décide de l'opportunité, du périmètre, des fonctionnalités associé au bénéfice des voyageurs, sur la base des  
284 propositions de la RATP en termes de fonctionnalités, de périmètre, de calendrier opérationnel, de  
285 conditions techniques de réalisation et de prévisions financières.

286 Les propositions de la RATP sont enrichies en cas de besoin par les éléments obtenus auprès d'autres  
287 opérateurs ou gestionnaires d'infrastructures concernés par l'opération ou ses conséquences, pour disposer  
288 de tous les documents utiles.

289 La RATP transmet au STIF tous les éléments nécessaires à la définition des opérations, en vue de leur  
290 approbation par le STIF :

- 291 • évaluation *ex-ante* des impacts de l'opération en matière notamment de performances d'exploitation, de  
292 service aux voyageurs, de performances énergétiques...
- 293 • propositions de spécifications fonctionnelles, sur la base de retours d'expériences des matériels actuels,  
294 d'enquêtes de perception auprès des voyageurs. Ces éléments intègrent notamment le cas échéant les  
295 designs extérieur et intérieur ainsi que les livrées ;
- 296 • propositions de stratégie industrielle, compatible avec la stratégie d'évolution du parc du mode concerné  
297 (voir point précédent) ;
- 298 • propositions de modalités opérationnelles.

299 Ces éléments sont transmis aux services du STIF au cours du travail préparatoire à la décision du STIF. Ce  
300 travail, piloté par le STIF et associant étroitement la RATP, sera engagé *a minima* un an avant la tenue des  
301 instances décisionnelles du STIF et de la RATP, et achevé 2 mois avant cette échéance.

### 302 **5.1.2.3. Conduite de la consultation**

303 La RATP conserve la maîtrise et la responsabilité du déroulement de la consultation, dans le respect des  
304 procédures qui lui sont propres.

#### 305 **a. Comité de pilotage**

306 Le Comité de Pilotage, constitué entre la RATP et le STIF, est l'instance décisionnelle qui valide toutes les  
307 grandes étapes des consultations dans les conditions définies ci-dessous, sans préjudice et sous réserve  
308 toutefois des pouvoirs des instances décisionnelles des parties et notamment des instances de la RATP  
309 chargées en particulier de donner leur avis sur le marché ou de l'approuver. Les avis du comité de pilotage  
310 sont rendus conjointement par les représentants du STIF et de la RATP.

311 Afin de permettre au STIF de se prononcer dans le cadre du Comité de Pilotage, la RATP transmet au STIF  
312 pour avis ses propositions de documents 3 mois minimum avant l'envoi de la publicité et du DCE (Dossier de  
313 Consultation des Entreprises)

314 Le comité de pilotage est chargé notamment :

- 315 • de donner son accord sur les documents suivants de l'appel d'offres :
  - 316 ○ le cahier des charges fonctionnel, comprenant notamment les principales spécifications techniques du  
317 matériel envisagé ;
  - 318 ○ le règlement particulier de la consultation qui comprend notamment les critères de jugement des  
319 offres ;
  - 320 ○ le calendrier prévisionnel de la procédure.



- 321 • de rendre un avis sur les objectifs de négociation ;  
322 • d'examiner les synthèses des propositions techniques et financières émanant des groupes de travail  
323 RATP, à l'issue du premier tour de négociation ;

324 La synthèse des propositions financières à l'issue de la remise des offres sera mise à disposition, dans le  
325 cadre d'une data-room, à un nombre limité d'agents du STIF dûment mandatés, et soumis à une  
326 obligation de confidentialité. Ces agents n'auront pas accès aux synthèses des propositions techniques.

- 327 • de rendre un avis sur les objectifs de la négociation finale aboutissant à la remise de l'ultime et meilleure  
328 offre (dite BAFO – Best And Final Offer) ;

- 329 • de rendre un avis sur la conduite à tenir en cas de risque d'échec de la consultation (offre non conforme,  
330 dépassement notable des estimations, ...). A cette fin, la RATP alertera le Comité de Pilotage dès lors que  
331 ce risque apparaît.

- 332 • d'examiner les synthèses des propositions techniques et financières émanant des groupes de travail  
333 RATP, à l'issue de la remise de l'ultime et meilleure offre dite BAFO avec des éléments de comparaison  
334 entre les offres initiales et finales

- 335 • de donner son accord sur une proposition de choix de l'offre la mieux disante et d'autoriser le lancement  
336 du processus d'approbation dans le respect des procédures propres à la RATP.

337 En cas d'éventuel désaccord au sein du comité de pilotage, une réunion est organisée entre le STIF et la  
338 RATP, au plus tard sous huit jours calendaires, au niveau qui permet de résoudre la difficulté.

339 Le STIF peut demander à la RATP des études ou enquêtes complémentaires pour aider à formuler la  
340 proposition du choix. Les parties conviennent d'en examiner ensemble les conséquences, qui toutefois ne  
341 sauraient en aucun cas remettre en cause les conditions de la consultation.

#### 342 **b. Accord de confidentialité**

343 Les Parties ainsi que chaque participant aux Comités de Pilotage signent un accord de confidentialité.

344 Les agents du STIF identifiés, et signataires d'un accord de confidentialité, bénéficient d'une mise à  
345 disposition de l'ensemble des données liées aux offres (le cas échéant avec un accès à une data-room).

346 Ces agents participent aux groupes d'analyse des offres et aux groupes d'analyse technique selon des  
347 modalités qui seront fixées par le comité précité.

#### 348 **5.1.2.4. Convention de financement pluriannuelle**

349 Après que le comité de pilotage a donné son accord sur la proposition de choix de l'offre la mieux disante, le  
350 STIF et la RATP élaborent une convention de financement pluriannuelle spécifique à chaque projet,  
351 définissant notamment les conditions financières et opérationnelles de l'investissement et de son suivi, dans  
352 le respect des dispositions de l'article 14 du décret n°2011-320 du 23 mars 2011.

353 L'approbation par le STIF de la convention de financement pourra intervenir jusqu'à 6 mois après le choix du  
354 comité de pilotage. La date effective de cette validation devra impérativement être compatible avec les  
355 contraintes de délai de validité des offres, porté à 9 mois pour prendre en compte les nouvelles procédures.

#### 356 **5.1.2.5. Finalisation et du marché**

357 Après signature et notification du marché, la RATP transmet au STIF sous un délai de 2 mois toutes les pièces  
358 du marché notifié ainsi que par la suite tous les avenants. Un accord de confidentialité sera signé entre les  
359 parties.

### 360 **5.1.2.6. Suivi des investissements**

361 Les étapes importantes du suivi de la réalisation de l'investissement sont validées par les parties dans le  
362 cadre de la convention de financement, et sont évoqués au cours des comités de suivi mensuels prévus au  
363 présent Accord

364 Pour les projets les plus importants, les conventions prévoient des comités de pilotage a minima annuel STIF-  
365 RATP, afin de suivre la réalisation des projets, et de permettre aux parties d'en partager les orientations. Ces  
366 comités sont préparés par des comités techniques préalables, se déroulant environ 15 jours auparavant.

## 367 **5.2. Modalités d'association et de mise à disposition à la RATP aux investissements** 368 **réalisés par le STIF**

369 Il est convenu entre les parties que les conditions dans lesquelles la RATP est associée à la procédure  
370 d'acquisition, de rénovation ou de modification du Matériel Roulant mise en œuvre par le STIF seront  
371 définies dans la convention pluriannuelle définitive prévu à l'article 14 du décret n°2011-320 du 23 mars  
372 2011.

## 373 **ARTICLE 6. COMMUNICATION**

---

### 374 **6.1. Stratégie de communication**

375 Le STIF est responsable de l'élaboration de la stratégie de communication globale sur le Matériel Roulant.

376 La RATP est formellement associée à la démarche ceci permettant de recueillir ses souhaits, de s'assurer de  
377 la compatibilité de la stratégie avec l'environnement dans lequel elle s'intègre et de prendre son avis.

### 378 **6.2. Mise en œuvre**

379 En application de l'Article 5 « investissements liés aux matériels roulants et d'entretien associés », si la RATP  
380 réalise l'investissement, celle-ci est responsable de la déclinaison de la stratégie de communication sur le  
381 projet considéré. Dans le cas contraire, le STIF est responsable de la déclinaison de la stratégie de  
382 communication sur le projet considéré. Les modalités précises de déclinaison de la stratégie de  
383 communication seront définies dans la convention pluriannuelle définitive prévu à l'Article 14 du Décret du  
384 23 mars 2011 susvisé.

385 La partie chargée de la mise en œuvre de la stratégie de communication sur un projet ou une action  
386 considérée associe pleinement l'autre partie à toutes les étapes clés de l'élaboration de ces actions.

387 La façon dont chacune des parties pourra être associée à la mise en œuvre par l'autre partie devra être  
388 compatible avec les procédures propres à chacune des parties, et dans des conditions permettant de  
389 maîtriser les différents risques associés à une telle procédure.

390 La RATP et le STIF s'informent réciproquement de leurs projets de communication externe concernant le  
391 matériel roulant. Ces projets doivent être communiqués 6 semaines avant la date prévisionnelle de  
392 l'opération.

393 La communication interne de la RATP auprès de ses personnels est laissée à son entière initiative. Elle ne  
394 nécessite donc pas l'accord du STIF.

### 395 **6.3. Livrée et design du matériel roulant**

396 En termes de design, les pièces de l'appel d'offres doivent préciser que la livrée sera en conformité avec les  
397 principes d'habillages du matériel roulant francilien du STIF qui devront être déclinés sur le nouveau  
398 Matériel Roulant en concertation entre la RATP et le STIF.

399 De même, le cahier des charges devra tenir compte de l'avis du STIF en tant que membre du comité de  
400 pilotage en matière de design intérieur et extérieur et d'ambiance intérieure.

401 Le STIF valide également, préalablement à la signature du marché, en tant que membre du comité de  
402 pilotage, les choix structurants en termes de design intérieur et de livrées extérieures qui s'imposent lors de  
403 la signature du marché. Cette validation doit être compatible avec les conditions de la consultation.

404 Le STIF est associé à l'élaboration des éléments définitifs affectant le design intérieur ou la livrée extérieure  
405 relatifs au matériel roulant et valide toute décision relative à ces éléments postérieurement à la signature du  
406 marché.

407 Dans le cas où le STIF réalise l'investissement, les modalités décrites aux deux précédents alinéas  
408 s'appliquent réciproquement.

409 Au cas où les décisions prises, qui ne sauraient en aucun cas remettre en cause les conditions de la  
410 consultation, occasionneraient des conséquences financières directes ou indirectes, notamment des  
411 dépenses supplémentaires ou des réclamations justifiées des fournisseurs, le STIF s'engage à les prendre en  
412 charge.

## 413 **ARTICLE 7. REMUNERATION DE LA RATP POUR LE MATERIEL ROULANT ET LE** 414 **MATERIEL D'ENTRETIEN ASSOCIE**

---

415 Conformément aux dispositions de l'article 14 du décret n°2011-320 du 23 mars 2011, le STIF verse à la RATP  
416 au titre des investissements effectués par elle pour la réalisation, l'acquisition, la modernisation, le  
417 renouvellement ou les modifications du Matériel Roulant et des matériels d'entretien associés, une  
418 rémunération couvrant les coûts suivants : «

- 419 • *le financement annuel de la dotation aux amortissements ;*
- 420 • *les frais de détention, y compris les charges fiscales supportées en application du quatrième alinéa de*  
421 *l'article 13 du dit décret, et les frais de maintien en état opérationnel de ces biens tout au long de la*  
422 *période d'exploitation ;*
- 423 • *les frais d'adaptation et de mise en conformité exigés par la réglementation ou par une demande du STIF ;*
- 424 • *les frais de renouvellement éventuels des biens pendant la période d'exploitation ;*
- 425 • *le coût des capitaux engagés correspondant aux charges d'emprunt et frais financiers y afférents ou au*  
426 *coût d'immobilisation du capital pour la partie autofinancée.*

427 *Cette rémunération tient compte, pour chacun des biens, des modalités financières de leur remise au STIF au*  
428 *terme de la durée des droits d'exploitation de la RATP pendant laquelle elle est affectataire de ces biens. Si la*  
429 *convention prévoit que ces biens ou catégories de biens sont remis au STIF à titre gratuit, la rémunération de*  
430 *la RATP comprend une composante assurant la couverture de l'amortissement intégral de ces biens à cette*  
431 *échéance, net de toute subvention. A défaut, la convention prévoit que le STIF effectue un rachat des biens à*  
432 *la valeur nette comptable, nette de toute subvention, au terme de la durée des droits d'exploitation de la*  
433 *RATP pendant laquelle elle est affectataire de ces biens. »*

434

## 435 **ARTICLE 8. MISE A DISPOSITION DES DONNEES**

### 436 **8.1. Mise à disposition des données**

#### 437 **8.1.1. Opérations en cours**

438 Pour les opérations en cours, le STIF dispose d'un droit d'accès aux études réalisées par la RATP, sous réserve  
439 du secret industriel et commercial, de l'accord des fournisseurs et des droits de propriété intellectuelle,  
440 notamment des tiers.

441 Les études ou informations sujettes à des clauses de confidentialité seront transmises sous réserve de la  
442 conclusion préalable d'un accord de confidentialité signé des parties et des personnes concernées.

#### 443 **8.1.2. Marchés ou opérations dont la procédure (de passation s'il s'agit d'un marché) a été** 444 **engagée postérieurement à la signature de l'Accord**

445 Pour les marchés ou opérations d'acquisition, de rénovation, de réaffectation, de cessions et de réforme des  
446 matériels engagés depuis la signature de l'Accord :

- 447 • le STIF dispose d'un droit d'accès aux études réalisées par la RATP grâce au financement du STIF dans le  
448 cadre du contrat d'exploitation en vigueur ou de conventions de financement spécifiques. Un accord de  
449 confidentialité sera signé entre les Parties ;
- 450 • pour les marchés passés par la RATP, celle-ci transmet au STIF – sous réserve de la conclusion préalable  
451 d'un accord de confidentialité – la copie des pièces des marchés en cours, dont une liste appropriée sera  
452 établie pour chacun des matériels. Les agents du STIF signataires également d'un accord de  
453 confidentialité, bénéficient d'une mise à disposition chacun pour ce qui le concerne et sans autorisation  
454 de mutualiser les informations, des données liées aux offres (le cas échéant avec un accès à une data-  
455 room). Ces agents participent aux groupes d'analyse des offres et aux groupes d'analyse technique, selon  
456 des modalités qui seront fixées par le comité de pilotage chargé du marché ;
- 457 • le STIF peut diligenter des audits de processus ou des audits financiers qui seront communiqués à la  
458 RATP.

### 459 **8.2. Transmission des données**

460 Les données visées par le présent Accord seront transmises par voie électronique selon un format défini  
461 entre les parties. Les modalités organisationnelles, techniques et juridiques du partage des données et  
462 éventuellement de certains outils seront également examinées.

463 Le détail des informations attendues par le STIF sera examiné avec les services de la RATP. Les données  
464 seront transmises au STIF par la RATP selon un format propre à ses systèmes d'informations, charge au STIF  
465 de les adapter en fonction de ses besoins. Sans préjudice de ce point, l'objectif est d'avoir des échanges de  
466 données simples, permettant d'alimenter le nouveau système d'information du STIF.

### 467 **8.3. Confidentialité**

468 L'expression Informations Confidentielles désigne les informations de toutes natures contenues dans les  
469 documents fournis par une partie à l'autre partie et/ou dont l'une des parties pourrait être amené à avoir  
470 connaissance dans le cadre de l'exécution du présent Accord. Seront également considérées comme des  
471 Informations Confidentielles les informations communiquées par une partie à l'autre partie sous forme  
472 verbale ou visuelle, par exemple lors de réunion ou de visite des installations de la RATP.

473 Chaque partie s'engage à considérer comme strictement confidentielles les Informations Confidentielles et  
474 par conséquent à ne pas les divulguer à des tiers, étant en outre entendu qu'elle s'engage à ne

475 communiquer ces Informations Confidentielles qu'à ceux des membres de son personnel qui devront  
476 nécessairement en avoir connaissance dans le cadre de la présente convention, et à prendre toutes  
477 dispositions afin d'empêcher leur divulgation par ce personnel.

478 Chaque partie s'engage à ne faire aucun usage des Informations Confidentielles dans un autre objectif que  
479 celui décrit dans le Préambule du présent Accord. Ces dispositions ne sauraient être interprétées comme lui  
480 conférant une autorisation ou un droit quelconque de licence d'exploitation industrielle ou commerciale des  
481 Informations Confidentielles. Par exception, sauf refus exprès formalisé et dûment justifié de la RATP, les  
482 informations de nature technique peuvent être portées à la connaissance d'éventuels prestataires mandatés  
483 par le STIF en charge d'expertises des projets, et soumis à un engagement de confidentialité dans les mêmes  
484 termes et conditions que celui conclu entre le STIF et la RATP. Cette exception ne couvre pas les  
485 informations de nature financière.

486 La présente convention ne s'applique pas aux Informations Confidentielles pour lesquelles une des parties  
487 apporterait la preuve écrite :

- 488 • qu'elles étaient en sa possession ou qu'elles sont tombées dans le domaine public avant qu'elles ne lui  
489 soient communiquées par l'autre partie ;
- 490 • qu'elles sont, postérieurement tombées dans le domaine public et ce, sans violation des termes de la  
491 présente convention ;
- 492 • qu'il les a licitement acquises d'un tiers sans engagement de secret.

493 Les obligations nées du présent article perdureront aussi longtemps que les Informations Confidentielles ne  
494 seront pas tombées dans le domaine public, et ce sans violation de l'une quelconque desdites obligations,  
495 dans la limite d'une durée de 15 (quinze) ans à compter de la date de réception de ces Informations.

## 496 **ARTICLE 9. DISPOSITIONS DIVERSES**

---

### 497 **9.1. Brevets, innovations, produits logiciels relatifs aux matériels roulants et leurs** 498 **équipements embarqués objet de l'accord**

499 Sans préjudice des droits dont jouit le STIF en tant que propriétaire des matériels roulants qu'elle exploite, la  
500 RATP dispose de droits de propriété intellectuelle sur les brevets, innovations, produits, logiciels qu'elle a  
501 développés en tout ou partie et qui résultent de son savoir-faire propre.

### 502 **9.2. Entrée en vigueur – durée**

503 Le présent Accord entre en vigueur à compter de sa date de notification par lettre recommandée avec  
504 accusé de réception envoyée par le STIF à la RATP, une fois signé par les 2 parties. Il prend fin à la signature  
505 par les instances décisionnelles du STIF et de la RATP et à la validation par le contrôle de légalité de la  
506 convention prévue à l'article 14 du décret n°2011-320 du 23 mars 2011, soit au plus tard le 25 mars 2013.

### 507 **9.3. Remise des biens**

508 Les parties s'engagent à mettre en œuvre dans des délais raisonnables les dispositions de l'article 15 du  
509 décret n°2011-320 du 23 mars 2011:

510 « *Au plus tard vingt-quatre mois avant les dates de remise des biens mentionnés à l'article 13, le STIF et la*  
511 *RATP établissent un constat contradictoire de l'état des biens et arrêtent :*

512 *1° Le cas échéant, pour ceux des biens qui n'auraient pas été maintenus en état normal d'entretien, un*  
513 *programme d'entretien et de renouvellement de nature à assurer la remise des biens en état normal*  
514 *d'entretien et comportant un chiffrage détaillé du coût des opérations correspondantes pour les deux*  
515 *dernières années d'exploitation ;*

516 2° Le programme des opérations préalables à la remise des biens au STIF.

517 Les programmes mentionnés ci-dessus sont exécutés par la RATP à ses frais, dans un délai permettant de  
518 s'assurer de l'état normal d'entretien des biens à la date de remise de ceux-ci. A défaut d'exécution des  
519 programmes susvisés, la RATP se voit appliquer une pénalité égale au montant des travaux non exécutés.

520 La RATP constitue, dans le délai de deux mois suivant l'établissement du programme d'entretien et de  
521 renouvellement, une garantie d'un montant égal au coût total prévisionnel des opérations prévues par ce  
522 programme. Semestriellement, cette garantie fait l'objet de mainlevées partielles et successives  
523 proportionnelles au montant des opérations effectivement réalisées par la RATP, conformément au  
524 programme. La réalisation de chaque tranche semestrielle d'opérations d'entretien et de renouvellement  
525 donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal contradictoire en vue du prononcé de la mainlevée.

526 En cas d'inexécution totale ou partielle de ces programmes dans le délai prévu, le STIF met en demeure la  
527 RATP de réaliser le programme d'opérations dans un délai qu'il détermine. L'inexécution totale ou partielle de  
528 ces programmes dans le délai fixé par la mise en demeure entraîne la mise en jeu de la garantie mentionnée  
529 à l'alinéa précédent.

530 Les ministres chargés des transports, de l'économie, du budget et du domaine peuvent être saisis par le STIF  
531 ou la RATP de toute difficulté relative à l'application des dispositions du présent article. En cas de non-respect  
532 des échéances fixées au présent article, les ministres chargés des transports, de l'économie, du budget et du  
533 domaine arrêtent, dans un délai maximal de six mois à compter de ces échéances, après consultation des  
534 parties et, au besoin, avec le concours d'experts, la liste des biens mise à jour visée au premier alinéa ainsi  
535 que les programmes, y compris leurs conditions financières de réalisation, tels que prévus au présent  
536 article ».

#### 537 **9.4. Règlement amiable des différends - litiges**

538 En cas de contestation dans l'interprétation et/ou l'application du présent Accord, les parties contractantes  
539 s'engagent à faire leurs meilleurs efforts pour parvenir à un règlement amiable. A cet effet, les parties  
540 conviennent de privilégier une procédure de conciliation selon les modalités suivantes.

541 La procédure de conciliation est engagée à l'initiative de l'une ou l'autre des parties dans un délai d'un mois  
542 suivant le désaccord sur la demande de règlement amiable du différend. La partie ayant pris l'initiative de la  
543 conciliation expose dans un mémoire les motifs de la contestation. Ce mémoire est transmis à l'autre partie  
544 par lettre recommandée avec accusé de réception.

545 A compter de la date de réception du mémoire précité, les parties disposent d'un délai de trente jours pour  
546 désigner, d'un commun accord, un conciliateur unique. A l'expiration de ce délai et à défaut d'accord sur la  
547 désignation d'un conciliateur unique, la Partie la plus diligente envoie une lettre recommandée avec accusé  
548 de réception à l'autre Partie pour constater l'échec dans la désignation de ce conciliateur. Les Parties ont  
549 alors 30 jours pour désigner chacune un conciliateur.

550 Les conciliateurs désignés devront désigner un troisième conciliateur dans un délai de quinze jours à  
551 compter de la désignation du dernier d'entre eux. A défaut de désignation par l'une des parties du  
552 conciliateur de son choix, ou d'entente des deux conciliateurs sur un troisième, sa désignation pourra être  
553 demandée, à l'initiative de la partie la plus diligente, au président du tribunal administratif de Paris dans  
554 l'exercice de ses pouvoirs de conciliation. Les frais de conciliation sont supportés par moitié par chacune des  
555 parties.

556 Le conciliateur unique ou, le cas échéant, les conciliateurs examinent de façon contradictoire les motifs de la  
557 contestation et les positions respectives des parties. Ils rendent un avis motivé sur le différend dans un délai  
558 de trois mois à compter de la désignation du conciliateur unique ou, le cas échéant, du dernier des  
559 conciliateurs. Cet avis propose aux parties une solution de conciliation.

560 Il est adressé au STIF et à la RATP, qui disposent d'un délai d'un mois pour se concilier ou constater leur  
561 désaccord persistant. En cas d'échec de cette procédure, la contestation peut être soumise au tribunal  
562 administratif de Paris par la partie la plus diligente.

563 Si aucune partie n'a formalisé de demande de conciliation dans le délai d'un mois suivant le désaccord sur la  
564 demande de règlement amiable du différend, la contestation peut être soumise au tribunal administratif de  
565 Paris par la partie la plus diligente.

566

567

568 Fait à Paris, le .....

569

570

571

572

573

574

575

**Pour le STIF**

**Pour la RATP**

577	<b>Table des matières</b>	
578	<b>PREAMBULE</b> .....	<b>2</b>
579	<b>ARTICLE 1. OBJECTIFS DE L'ACCORD</b> .....	<b>3</b>
580	1.1. Périmètre technique de l'Accord .....	3
581	1.2. Portée de l'Accord.....	4
582	1.3. Comité de suivi.....	4
583	<b>ARTICLE 2. CONSISTANCE DU PARC</b> .....	<b>4</b>
584	2.1. Inventaire du parc.....	5
585	2.1.1. Matériels affectés aux services réguliers de transport par tramway (fer ou pneu) et aux autres	
586	services réguliers de transports guidés (RER, Métro).....	5
587	2.1.2. Matériels roulants routiers .....	5
588	2.2. Description technique des véhicules .....	5
589	2.3. Affectation du parc .....	6
590	2.3.1. Matériels affectés aux services réguliers de transport par tramway (fer ou pneu) et aux autres	
591	services réguliers de transports guidés (RER, Métro).....	6
592	2.3.2. Matériels roulants routiers .....	6
593	<b>ARTICLE 3. MAINTIEN EN CONDITIONS OPERATIONNELLES DES MATERIELS ROULANTS</b> .....	<b>6</b>
594	<b>ARTICLE 4. EVOLUTION DES PARCS DE MATERIELS ROULANTS ET D'ENTRETIEN ASSOCIES</b> .....	<b>7</b>
595	4.1. Périmètre d'intervention du STIF.....	7
596	4.2. Propositions de la RATP .....	7
597	4.3. Procédures de déclassement, d'aliénation, ou de transfert de gestion .....	8
598	4.4. Responsabilité .....	8
599	<b>ARTICLE 5. INVESTISSEMENTS LIES AUX MATERIELS ROULANTS ET D'ENTRETIEN ASSOCIES</b> .....	<b>9</b>
600	5.1. Modalités d'association et de recueil de l'accord du STIF aux investissements réalisés par la RATP ..	9
601	5.1.1. Opérations en cours.....	9
602	5.1.2. Définition des investissements dont la procédure de passation est engagée après la signature du	
603	présent Accord.....	9
604	5.2. Modalités d'association et de mise à disposition à la RATP aux investissements réalisés par le STIF	
605	12	
606	<b>ARTICLE 6. COMMUNICATION</b> .....	<b>12</b>
607	6.1. Stratégie de communication.....	12
608	6.2. Mise en œuvre .....	12
609	6.3. Livrée et design du matériel roulant.....	12
610	<b>ARTICLE 7. REMUNERATION DE LA RATP POUR LE MATERIEL ROULANT ET LE MATERIEL D'ENTRETIEN</b>	
611	<b>ASSOCIE</b> .....	<b>13</b>



612	<b>ARTICLE 8. MISE A DISPOSITION DES DONNEES.....</b>	<b>14</b>
613	8.1. Mise à disposition des données.....	14
614	8.1.1. Opérations en cours.....	14
615	8.1.2. Marchés ou opérations dont la procédure (de passation s’il s’agit d’un marché) a été engagée	
616	postérieurement à la signature de l’Accord .....	14
617	8.2. Transmission des données.....	14
618	8.3. Confidentialité.....	14
619	<b>ARTICLE 9. DISPOSITIONS DIVERSES.....</b>	<b>15</b>
620	9.1. Brevets, innovations, produits logiciels relatifs aux matériels roulants et leurs équipements	
621	embarqués objet de l’accord .....	15
622	9.2. Entrée en vigueur – durée .....	15
623	9.3. Remise des biens.....	15
624	9.4. Règlement amiable des différends - litiges.....	16
625		

Syndicat des Transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2012/0031**  
**Séance du 8 Février 2012**



**Schéma Directeur du matériel roulant métro pneu**

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

- VU** le code des transports (Partie Législative) ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** 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°75-470 du 4 juin 1975 portant approbation du cahier des charges de la régie des transports parisiens, en application de l'article 13 du décret n°59-1091 du 23 septembre 1959 modifié portant statut de la Régie autonome des transports parisiens ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le rapport n°2012/0031 ;
- VU** les avis de la commission de la qualité de service du 2 février 2012 et de la commission des investissements et du suivi du contrat de projet du 6 février 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : les conclusions du schéma directeur du matériel roulant métro pneu sont approuvées ;

**ARTICLE 2** : 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 Transport d'Ile-de France

Jean-Paul HUCHON

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

**Schéma  
Directeur du  
Matériel  
Métro Pneu**

**Rapport**



<b>CONTEXTE DE L'ETUDE</b>	<b>5</b>	<b>B. SCENARIOS D'INVESTISSEMENT MR</b>	<b>31</b>
<b>A. LE RESEAU METRO PNEU</b>	<b>7</b>	<b>1. Introduction</b>	<b>31</b>
1. Historique	7	<b>2. Présentation des scenarii</b>	<b>31</b>
2. Description des lignes	10	2.1. Scénario 1	32
2.1. La ligne 1	10	2.2. Scénario 2	33
2.2. La ligne 4	11	<b>3. Mutations et acquisitions</b>	<b>34</b>
2.3. La ligne 6	12	<b>4. Détail des opérations</b>	<b>34</b>
2.4. La ligne 11	13	4.1. Transfert de MP89cc de L1 vers L4 (en cours)	34
2.5. La ligne 14	14	4.2. Transfert de MP05ca de L14 vers L1	35
2.6. Synthèse	15	4.3. Transfert de MP89ca de L14 vers L4	36
3. Les évolutions à très court terme	22	4.4. Transfert de MP05ca de L14 vers L4	36
4. Le matériel roulant	22	4.5. Transfert de MP89cc de L4 vers L6	37
5. Synthèse du réseau	23	4.6. Transfert de MP89ca de L14 vers L6	40
5.1. La fréquentation	23	4.7. Transfert de MP05 de L14 vers L6	41
5.2. La problématique de la maintenance	28	4.8. Intégration/exploitation de MPNGcc sur L11	42
6. Conclusions	29	4.9. Intégration/exploitation de MPNG+ca sur L14	43

4.10.	Intégration/exploitation de MPNGca sur L4 .....	44
4.11.	Intégration/exploitation de MPNGcc sur L6 .....	44
4.12.	Exploitation mixte de MPNG, MP05 et MP89 .....	44
<b>5.</b>	<b>Synthèse des opérations .....</b>	<b>46</b>
<b>6.</b>	<b>Chiffrage .....</b>	<b>46</b>
<b>7.</b>	<b>Impacts sur l'âge du matériel roulant .....</b>	<b>47</b>
<b>8.</b>	<b>Conclusion .....</b>	<b>48</b>
8.1.	Éléments techniques .....	48
8.2.	Synthèse .....	48

<b>INDEX DES TABLEAUX ET FIGURES</b>	<b>49</b>
--------------------------------------	-----------

## CONTEXTE DE L'ETUDE

Le rôle du Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) a été renforcé par la loi sur l'Organisation et la Régularisation des Transports Ferroviaires (loi ORTF du 8 décembre 2009), avec le transfert de propriété du matériel roulant RATP (RER, métro, tramways et autobus) à l'autorité organisatrice.

A ce titre, le STIF est amené à financer le renouvellement du matériel roulant à hauteur de 50%, et l'achat de matériel roulant dans le cadre de prolongements à hauteur de 100%.

Le matériel roulant est un outil structurant pour la mise en place d'offre de transport. Il impacte en effet les niveaux de confort pour les voyageurs, la capacité de l'offre de transport mais également sa régularité de par ses performances et sa fiabilité.

Le STIF s'est engagé dans une démarche volontariste visant à la mise à disposition d'un parc de matériels roulants entièrement constitué de véhicules récents ou rénovés. Il s'agit de faire face aux besoins d'augmentation de capacité pour accompagner le développement du transport ferroviaire en Île-de-France tout en répondant aux attentes en termes de qualité, d'accessibilité et de confort.

Le présent document concerne les matériel roulant pneu du métro parisien. Cinq lignes sont concernées par ce type de matériel :

- La ligne 1
- La ligne 4
- La ligne 6
- La ligne 11
- La ligne 14





## A. LE RESEAU METRO PNEU

### 1. Historique

Le système de métro constitue la pierre d'angle du système de transport en zone très dense. Ce système a fêté son centenaire le 19 juillet 2000.

Le matériel roulant a connu de constantes évolutions durant cette période, passant de voitures à caisses bois aux rames les plus récentes, véritables serpents automatisés où la traction est répartie sur douze, voire même seize essieux moteurs.

Le matériel roulant a été au cœur des préoccupations techniques dès le lancement de la réalisation de la première ligne. En effet, la loi du 30 mars 1898 a imposé l'usage d'un écartement standardisé et établi le gabarit du matériel roulant à 2.40 m.

Les décennies qui vont suivre vont voir le réseau s'accroître, passant de 93 km de lignes exploitées en 1914 à 169 km en 1952. Extensions mises à part, la dernière ligne ouverte sera la 14 qui a été inaugurée le 15 octobre 1998 jusqu'à La Madeleine, le terminus de Saint-Lazare n'étant atteint qu'en 2003.

De manière générale, le matériel roulant type métro présente des caractéristiques bien spécifiques :

- adaptation à la desserte de quais beaucoup plus hauts que les quais ferroviaires classiques,
- respect des contraintes de gabarit liées aux tunnels,
- respect des valeurs de masse par essieu liées aux ouvrages d'art souterrains et aériens,

- inscription dans des courbes à faible rayon et franchissement de fortes rampes,
- freinages et accélérations efficaces et à fréquences élevées,
- conception des caisses pour des échanges voyageurs en station rapides,
- fiabilité élevée.

Différentes cotes ont donc été définies, par exemple, concernant l'écartement des essieux, l'intervalle minimal entre deux rames qui se croisent, la hauteur maximale du matériel au-dessus du rail, etc...



Figure 1 – Plan de roulement matériel métro pneu

L'interface avec les quais des stations est aussi un sujet à part entière. Dès les débuts du métro, les stations avaient été dotées de quais de 75m de long. Pourtant, il était des stations en courbe qui ont conduit à limiter la longueur des caisses à 11m pour éviter des lacunes trop importantes (et donc potentiellement dangereuses pour les usagers). Ainsi, la station Bastille de la ligne 1 comportait-elle une partie de ses quais en courbe de 37m de rayon, jusqu'à ce que les quais soient prolongés en alignement droit, mais au prix d'une déclivité de 4%.

Si le métro initial est directement issu de la technologie ferroviaire, l'idée d'utiliser des pneumatiques dans le domaine ferroviaire est apparue dès 1931 (avec les fameuses Michelin). Il était donc normal que la RATP s'intéressât également à ce concept technologique, ce qu'elle fit dès 1950 au profit de l'apparition de pneumatiques à armature métallique à même de supporter une charge de 4t pour un diamètre inférieur à 1m et de la mise au point d'une nouvelle méthode de guidage, combinant l'utilisation de roues horizontales prenant appui sur des barres latérales de guidage en voie courante et de boudins métalliques pour le passage des appareils de voie.

Un premier prototype fut réalisé en 1951 et dénommé « automotrice 151 ». Devant l'intérêt de cette formule (réduction des bruits, adhérence accrue permettant des accélérations et freinages vigoureux, vibrations réduites, fonctionnement satisfaisant même en mode dégradé,...), la RATP décida d'équiper une ligne entière avec du matériel roulant sur pneu (MP) : ce fut la ligne 11 en raison de son parcours difficile avec de nombreuses courbes et des rampes de 4%.

Ligne	Mise en service Métro Pneu
Ligne 11	1957
Ligne 1	1964
Ligne 4	1966
Ligne 6	1974
Ligne 14	1998

Tableau 1 – Mise en service des lignes MP

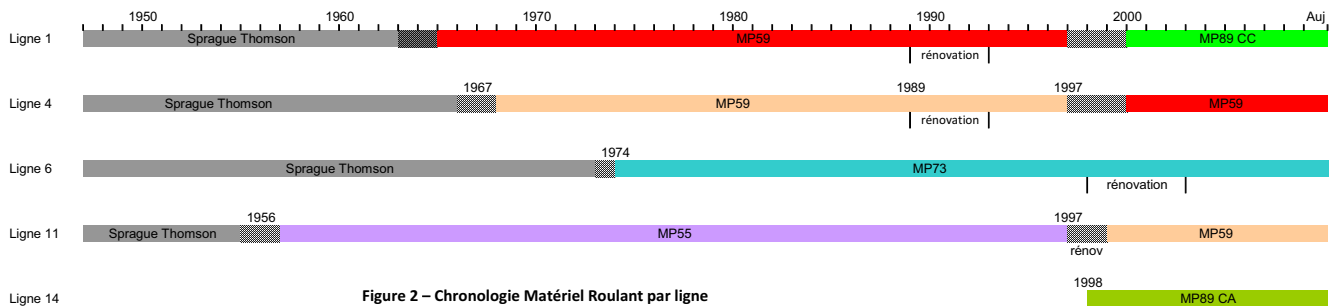
D'autres lignes furent par la suite adaptées pour y faire circuler du MP : 1, 4 et 6. Seule la ligne 14 fut spécifiquement construite pour y faire circuler du MP.

La première génération de MP fut donc destinée à circuler sur la ligne 11 qui fut équipée dès 1957 de matériel dit MP55 (rames 4 caisses). Ce matériel circula jusqu'en janvier 1999 où la ligne bascula en équipement intégral MP59.

Les lignes 1 et 4, les plus chargées du réseau, furent ensuite choisies pour être équipées d'une nouvelle série de matériel, dite MP59, commandée en deux vagues (1960 et 1974) et se composant de rames de 6 caisses dont 4 motrices (deux motrices sans loge). Au total, 607 caisses furent livrées et employées sur ces deux lignes.

Sur la ligne 1, le MP59 circula jusqu'en juin 2000 où il fut complètement remplacé par un nouveau matériel, le MP89. Cette introduction permit de ne conserver sur la ligne 4 que les éléments les plus récents (41 rames transférées de la 1 à la 4), en parallèle à un programme de modernisation lancé en août 1989. 9 rames surnuméraires furent alors réformées. La ligne 4 est donc aujourd'hui très largement encore exploitée au moyen de MP59, ce qui illustre bien la longévité de ce type de matériel.

La ligne 6, longue de 13.6 km, a la particularité d'avoir presque la moitié de son tracé en aérien. Le principe de son équipement avec du matériel MP fut acquis lors du conseil d'administration de la RATP du 28 mai 1971. Une des motivations de cette décision fut la recherche de la réduction des nuisances sonores émises sur les viaducs empruntés, notamment dans des quartiers densément peuplés et pour certains résidentiels. Elle fut d'ailleurs bien accueillie dans l'opinion.



Source : Atlas du métro - STIF

252 caisses furent ainsi commandées en août 1971 pour équiper la ligne 6. Cette commande permettait de former 50 compositions à 5 voitures (3 motrices, dont 1 sans loge + 2 remorques) et de conserver 2 motrices en réserve. Ce matériel prit la dénomination de MP73.

La mise en place de ce matériel, dès juillet 1974, sur cette ligne particulière s'accompagna de mesures visant à améliorer l'adhérence : pneus lisses remplacés par des pneus striés (ZZ), striage de la surface de roulement des pistes en place, mise en place de cordons chauffants de 60W/m (sur le rail et sur la piste) alimentés en 750 V CC et mis en œuvre lorsque les conditions climatiques l'exigent (neige et verglas).

Le MP73 dérivait directement du MP59 avec quelques améliorations comme des moteurs plus puissants (type MP4), un éclairage renforcé, une étanchéité confortée du fait de la circulation à l'air libre,... Le MP73 a bénéficié d'une rénovation intérieure et extérieure et assure toujours une desserte efficace de la ligne 6.

Avant-dernière génération de MP, le MP89 a longtemps constitué l'évolution la plus aboutie du métro moderne. Il présente notamment une intercirculation continue, grande innovation pour l'époque et en voie de devenir un standard pour le matériel roulant. Son design, signé Roger Talon, tranche avec les séries précédentes.

Deux versions existent :

- le MP89CC avec cabine de conduite (CC),
- le MP89CA pour conduite automatisée.

Le MP89CC a remplacé le MP59 sur la ligne 1 comme évoqué précédemment. Le parc de MP89CC se compose de 52 trains de 6 voitures (chaque train est composé de 2 remorques avec cabine encadrant 4 motrices). Les rames, longues de 90.28 m, présentent de larges portes d'accès (3 par caisse), un roulement possible en mode dégradé par des roues fer auxiliaires, une suspension nettement améliorée, des équipements anti-graffiti et anti-lacérations, une possibilité d'inscription dans

des courbes de 37 m de rayon (30 m sur voies secondaires) et de franchissement de rampes de 6%.

Le MP89CC a été déployé sur la ligne 1 à compter de mars 1997, déploiement achevé en juin 2000.

Le MP89CA a été conçu pour la ligne 14, mise en service en octobre 1998. Le parc se compose de rames de 6 voitures (38 remorques sans cabine, mais dotées d'un pupitre de secours + 76 motrices). Au total, 21 trains sont engagés pour desservir cette ligne. A noter que les quais de cette ligne ont, dès le départ, été conçus pour pouvoir accueillir des compositions de 8 voitures et dotés de portes palières.

Ce matériel assure toujours un service de qualité et fiable, pouvant transporter 40 000 voyageurs par heure et par sens.

Dernière innovation en date en matière de MP, le MP05. L'arrivée de cette dernière génération de MP est à lier à la décision prise d'automatisation de la ligne 1, la plus chargée du réseau, actuellement circulée par des MP89CC. Plutôt que de se lancer dans une dispendieuse automatisation des MP89CC, le choix a été fait de commander un matériel neuf pour la ligne 1, le MP05, ce qui va permettre, par décalage, un transfert des MP89CC sur la ligne 4 et une radiation, au moins partielle, des MP59 qui y circulent actuellement. En effet, le projet de renforcement du parc de la ligne 11 par des MP59 ex-ligne 4 a été évoqué.

Le MP05 possède des caractéristiques techniques très voisines du MP89 avec quelques adaptations telles que la modernisation de l'électronique de puissance, le pré-équipement multimédia et la ventilation réfrigérée. Il forme une rame de 90.28 m, soit 6 voitures.

L'aménagement intérieur est similaire à celui des MP89 dont seules les couleurs changent : le garnissage est blanc cassé, le revêtement de sol est de couleur brique et les sièges sont recouverts de tissu à rayures multicolores. C'est donc une commande de 53 rames MP05 qui a été passée à Alstom.

Demain se présente l'enjeu de remplacement de tout le matériel pneu de première génération. C'est notamment l'objet des réflexions autour du MPNG.

## 2. Description des lignes

### 2.1. La ligne 1

La ligne 1 est constituée de 25 stations dont 1 aérienne (Bastille) sur 16,4km. L'interstation moyenne est de 656m. Elle est la première ligne du métro parisien, ouverte en juillet 1900. Tout d'abord ouverte entre Porte Maillot et Porte de Vincennes, elle est prolongée à Château de Vincennes à l'est en 1934, puis pont de Neuilly à l'ouest en 1937. En 1992 la ligne est finalement prolongée jusqu'à La Défense.

La rampe maximale constatée sur la ligne est de 60‰.

Il s'agit de la ligne de métro la plus fréquentée avec 213 millions de voyages annuels.

Station	Montées et descentes quotidiennes
La Défense	136 000
Châtelet	128 000
Charles de Gaulle Etoile	104 000

Tableau 2 – Les 3 stations les plus importantes de la ligne 1

La ligne 1 est la seconde ligne à avoir été équipée de matériel pneu après la ligne 11 et a été ouverte en 1964. Tout d'abord circulée avec du MP59, du matériel neuf l'a remplacé progressivement à partir de 1998 (MP59 cc). Le MP59 a alors été envoyé sur la ligne 4.

Au moment de la mise en place du système pneu, certaines stations ont été allongées afin de permettre la circulation de matériel roulant de 90m, qui est devenue la longueur minimale des stations, permettant des trains de 6 voitures.

Le parc de matériel roulant comprend 52 rames, 46 étant nécessaires pour assurer la circulation en heure de pointe. L'intervalle minimum en heure de pointe atteint 1min45s.

L'interstation la plus chargée en heure de pointe était en 2006 Champs-Élysées – F.D. Roosevelt avec 22 200 passagers en une heure. Dans l'autre sens la charge maximale correspond à environ 60% de cette charge.



Figure 3 – Ligne 1 / MP 89 cc – Station Hôtel de Ville

La ligne est plus chargée sur sa partie à l'ouest de Châtelet.

En tenant compte de la capacité du matériel roulant et de l'intervalle en heure de pointe, on peut estimer que 90% de la capacité sur l'heure de pointe est consommée. La ligne est donc estimée sensible.

La maintenance et la révision des rames s'effectuent à l'atelier de Fontenay. L'atelier de Fontenay, où sont réalisées toutes les révisions de matériel roulant pneu, a la particularité d'être accessible depuis la station Château de Vincennes par une voie unique. Cette voie unique étant également utilisée pour le garage des rames, l'atelier n'est pas accessible en permanence, ce qui cause de forts problèmes de gestion. L'accès est en effet neutralisé de 18h jusqu'au dernier dégarage le matin.

L'atelier de maintenance de Fontenay a été rénové 1997 en passant de 8 à 6 voies de 90m, permettant ainsi un entraxe supérieur, ce qui était nécessaire pour la maintenance des MP89cc.

La ligne 1 est connectée au réseau métro pneu avec la ligne 6 à Etoile et Nation.

La ligne 1 est en passe d'être automatisée intégralement (SAET). Pour ce faire les quais ont été surélevés et renforcés et équipés de portes palières. Le passage en exploitation automatique sera réalisé en novembre 2011.

Cette mise en exploitation automatique s'accompagne par étape du déploiement d'un nouveau matériel roulant, le MP05, avec 49 rames de 6 voitures dans un premier temps. Ce matériel est un dérivé du MP89.

Les intervalles minimum en heure de pointe devraient passer de 105s à 85s, soit un gain capacitaire potentiel d'environ 25%.

La capacité de ce matériel est de 722 passagers (4 pass/m<sup>2</sup>) dont 144 places assises.

Parallèlement à l'automatisation de la ligne, un nouveau centre de maintenance de proximité est mis en exploitation dans la boucle de Maillot, avec un tour en fosse. Ceci permet de désaturer le centre de Fontenay.

## 2.2. La ligne 4

La ligne 4, longue de 10,6km, comporte 26 stations. L'interstation moyenne est de 408m. Il s'agit de la 2<sup>ème</sup> ligne la plus fréquentée après la ligne 1. Elle fut ouverte partiellement en 1908, et dans son intégralité dès 1910.

Station	Montées et descentes quotidiennes
Gare du Nord	139 000
Châtelet	136 000
Gare Montparnasse	116 000

Tableau 3 – Les 3 stations les plus importantes de la ligne 4

Elle est équipée pour du matériel pneu avec une mise en circulation en 1966, après les lignes 11 et 1. Comme pour la ligne 1, les quais sont également allongés à 90m pour permettre la circulation de rames à 6 voitures.



Figure 4 – Ligne 4 / MP 59 – Station Raspail

Elle est circulée depuis sa transformation par du MP59, cependant, à la fin des années 90, lorsqu'est déployé le MP89 sur la ligne 1, un transfert de matériel s'effectue et le MP59 présent sur la ligne 1 est réutilisé sur la ligne 4. Celui de la ligne 4 étant envoyé sur la ligne 11. Il s'agit donc du plus ancien matériel roulant présent actuellement sur le réseau parisien (48 ans).

Le parc de matériel roulant est constitué de 47 rames, 41 étant nécessaires pour les circulations en heure de pointe. L'intervalle minimum atteint 1min45s.

L'interstation la plus chargée en heure de pointe était en 2006 Gare de l'Est – Château d'eau avec 17 800 passagers par heure. Dans l'autre sens la charge maximale correspond à environ 70% de cette charge.

La ligne est sensiblement plus chargée sur sa partie centrale entre Gare du Nord et Montparnasse.

En tenant compte de la capacité du matériel roulant et de l'intervalle en heure de pointe, on peut estimer que 100% de la capacité sur la demi-heure de pointe est consommée et que la situation est critique.

La maintenance des rames s'effectue à l'atelier de Saint-Ouen, accessible depuis l'arrière-gare de la station Porte de la Chapelle, et qui est en cours de rénovation. L'atelier de Saint-Ouen, originellement équipé avec 12 voies pour recevoir du matériel fer a été scindé pour entretenir du matériel pneu sur 8 voies et du matériel fer sur 4 voies pour effectuer la maintenance lourde des MF77. La rénovation de l'atelier a permis d'augmenter l'entraxe entre les voies réduisant le nombre de voies disponibles de 8 à 6.

La ligne 4 est connectée au réseau pneu avec la ligne 6 à Raspail.

Avec le déploiement du MP05 sur la ligne 1, la ligne 4 s'apprête à nouveau à récupérer le matériel roulant de celle-ci, le MP89cc. Ce transfert est en cours. Le parc sera porté à 52 rames, permettant d'assurer la desserte des prolongements en travaux et planifiés.

En effet, deux prolongements sont prévus :

- Porte d'Orléans – Mairie de Montrouge  
D'une longueur d'1,5 km et avec une nouvelle station terminus, ce prolongement devrait être inauguré courant 2012.
- Mairie de Montrouge – Bagneux  
D'une longueur d'1,7 km et comporte deux nouvelles stations, ce prolongement est prévu pour 2018.

### 2.3. La ligne 6

Le premier tronçon de la ligne 6 est ouvert en 1906 entre Etoile et Place d'Italie, ce qui explique le positionnement de l'atelier de maintenance à Place d'Italie.

Ce tronçon est d'abord connecté avec la ligne 5 jusqu'à la Gare du Nord. L'autre partie de la ligne 6 entre Place d'Italie et Nation est donc ouverte indépendamment en 1909.

C'est en 1942 que la ligne 6 prend son aspect actuel entre Nation et Charles de Gaulle Etoile, totalisant alors 13,6 km et 28 stations, avec une interstation moyenne de 486m.

Le matériel pneu est mis en exploitation en 1973 avec des MP73, qui découlent techniquement directement des MP59. Il s'agit de la dernière ligne de métro fer convertie en technologie pneu.

Station	Montées et descentes quotidiennes
Place d'Italie	103 000
Charles de Gaulle Etoile	100 000
Gare Montparnasse	96 000

Tableau 4 – Les 3 stations les plus importantes de la ligne 6

Contrairement aux lignes 1 et 4, la ligne 6 a conservé des quais de 75m et est toujours aujourd'hui circulée par des trains de 5 voitures. Le matériel roulant, le MP73, est identique depuis l'ouverture de la ligne, en système pneu.

46 rames sont affectées à la ligne et 36 sont nécessaires en exploitation à l'heure de pointe. L'intervalle minimal est de 1min55s.

L'interstation la plus chargée en heure de pointe était, en 2006, Denfert Rochereau – Raspail avec 15 600 passagers par heure. Dans l'autre sens, la charge maximale correspond à environ 70% de cette charge.



Figure 5 – Ligne 6 / MP 73 – Station Bercy

La maintenance du matériel roulant est effectuée à l'atelier de Place d'Italie. L'atelier comprend 9 voies et n'a pas été modernisé. L'entraxe est donc faible et le site n'est guère fonctionnel.

La révision s'effectue à l'atelier de Fontenay et la ligne 6 est connectée à la ligne 1 à Nation et Etoile.

Figure 6 – Vue aérienne atelier Italie

La charge de la ligne est relativement homogène avec une charge sensiblement supérieure entre Daumesnil et Trocadéro.

En tenant compte de la capacité du matériel roulant et de l'intervalle en heure de pointe, on peut estimer que 87% de la capacité sur l'heure de pointe est consommée et que la situation commence à être critique.



## 2.4. La ligne 11

La ligne 11 est ouverte en 1935 sur 6,3 kilomètres de longueur. Elle sert également de voie d'essais à la RATP qui y expérimentent plusieurs innovations technologiques. Des essais de métro pneu seront réalisés dès 1942, et ce sera la première ligne au monde à être équipée en métro pneu dès 1956.

Elle sera par ailleurs la première ligne du métro parisien à être équipée en pilotage semi-automatique en 1967.

Elle dessert 13 stations et l'interstation moyenne est de 485m. Elle est en pente sur quasiment tout son parcours. Les rampes atteignent 40%.

Bien qu'équipée de quais de 75m, la ligne est desservie par du matériel roulant de 60m avec 4 voitures. L'atelier des Lilas ne permet pas, en effet, de recevoir des trains plus longs.

Station	Montées et descentes quotidiennes
Châtelet	87 000
République	82 000
Belleville	57 000

Tableau 5 – Les 3 stations les plus importantes de la ligne 11

A la fin des années 90, le matériel roulant d'origine, le MP55, a été remplacé par le MP59 provenant de la ligne 4. Il s'agit d'un matériel très sollicité en raison des caractéristiques de la ligne 4 et qu'il s'agit de remplacer rapidement.

24 rames sont dédiées à la ligne 11, dont 21 sont nécessaires en heure de pointe pour permettre des intervalles de 1min45s.



Figure 7 – Ligne 11 / MP 59 – Station Hôtel de Ville

L'interstation la plus chargée en heure de pointe était en 2006 Goncourt – République avec 13 200 passagers par heure. Dans l'autre sens, la charge maximale correspond à environ 35% de cette charge, soit un fort déséquilibre. La ligne est plus chargée sur sa partie centrale entre Jourdain et République.

En tenant compte de la capacité du matériel roulant et de l'intervalle en heure de pointe, on peut estimer que 83% de la capacité sur l'heure de pointe est consommée et que la situation peut être améliorée.

La maintenance du matériel roulant est effectuée à l'atelier des Lilas. Une voie est équipée de vérins permettant le changement des bogies. En effet, la ligne 11 n'est pas connectée au réseau pneu, et le site de Fontenay, où sont effectuées les révisions, n'est accessible que par le réseau fer (via la ligne 3 Porte des Lilas - Gambetta).

La ligne 11 est prévue d'être prolongée jusqu'à Rosny Bois Perrier, soit un prolongement de 5,7 km avec 5 à 6 stations. Un nouvel atelier de maintenance est prévu ce qui permettra de solutionner la problématique de capacité de l'atelier actuel et d'allonger la longueur des rames à 75 m avec 5 voitures.

Dans le cadre de ce prolongement, il a été envisagé et étudié la possibilité de remise sur fer de la ligne afin de remédier à l'isolement de cette ligne par rapport au reste du réseau pneu.

## 2.5. La ligne 14

La ligne 14 est la dernière ligne du métro parisien. Elle fut ouverte en 1998 tout d'abord entre Madeleine et Bibliothèque François Mitterrand. Elle fut tout d'abord prolongée à l'ouest jusque Saint-Lazare en 2003 puis jusqu'à Olympiades à l'est en 2007.

Il s'agit de la première ligne de métro à être directement conçue avec un roulement pneu (hors Orlyval) et totalement automatisée.

La longueur de la ligne est actuellement de 8,6 km pour 9 stations, soit une interstation moyenne de 956m, bien supérieure à la moyenne du métro parisien. Ceci contribue à une vitesse commerciale élevée, de l'ordre de 39 km/h, alors que

les autres lignes de métro pneu ont des vitesses commerciales comprises entre 22 et 28 km/h.

Station	Montées et descentes quotidiennes
Saint-Lazare	151 000
Gare de Lyon	141 000
Châtelet	116 000

Tableau 6 – Les 3 stations les plus importantes de la ligne 14

Les quais ont des longueurs de 120m. Les 21 rames MP89cc circulant aujourd'hui ont des longueurs de 90m avec 6 voitures. Il est prévu à terme des circulations avec des rames de 120m et 8 voitures.

20 des 21 rames sont utilisées en heure de pointe afin d'atteindre des intervalles minimum d'1min40s. Le taux d'utilisation du matériel est alors très élevé.



Figure 8 – Ligne 14 / MP 89 ca – Station Olympiades

L'interstation la plus chargée en heure de pointe était en 2006 Gare de Lyon – Châtelet avec 22 500 passagers par heure. Cette charge ne tient cependant pas compte de la station Olympiades qui fut ouverte en 2007. Dans l'autre sens, la charge maximale correspond à environ 50% de cette charge.

En tenant compte de la capacité du matériel roulant et de l'intervalle en heure de pointe, on peut estimer que 70% de la capacité sur la demi-heure est consommée en 2009.

La maintenance du matériel roulant est effectuée à l'atelier de Tolbiac-Nationale, dans le prolongement de la station Olympiades. Celui-ci était auparavant situé



dans la pré-station d'Olympiades. Cet atelier comprend 3 voies de 120m ainsi que 3 voies en « arrière-station » pour la maintenance plus lourde.

La ligne 14 est connectée au réseau pneu par la ligne 6 au niveau de Bercy.

De grands projets existent pour la ligne 14 et elle est amenée à devenir un maillon central du futur réseau de métro Grand Paris Express.

Le premier prolongement prévu, sous maîtrise d'ouvrage du STIF, ira jusqu'à Mairie de Saint-Ouen et a pour objectif de désaturer la ligne 13 par le biais de correspondances sur chacune de ses fourches à Porte de Clichy et Marie de Saint-Ouen. Ce prolongement de 5,5 km comprendra seulement 2 stations et la mise en service est prévue pour 2017.

## 2.6. Synthèse

	Ligne 1	Ligne 4	Ligne 6	Ligne 11	Ligne 14
Longueur	16.4 km	10.6 km	13.6 km	6.2 km	8.6 km
Vitesse	27.6km/h	21.6 m/h	24.6km/h	25.6km/h	39.4km/h
Mise en service MP	1964	1966	1974	1956	1998
Conduite	Auto	Auto	Auto	Auto	SAET
MR	MP89cc	MP59	MP73	MP59	MP89ca
Nbre de voitures	6v	6v	5v	4v	6v
Capacité MR	720	700	575	464	722
Charge HP	22 200	17 800	15 600	13 200	22 500
Fréquence HP	1min45	1min45	1min55	1min45	1min40

Tableau 7 – Tableau de synthèse de caractéristiques des lignes

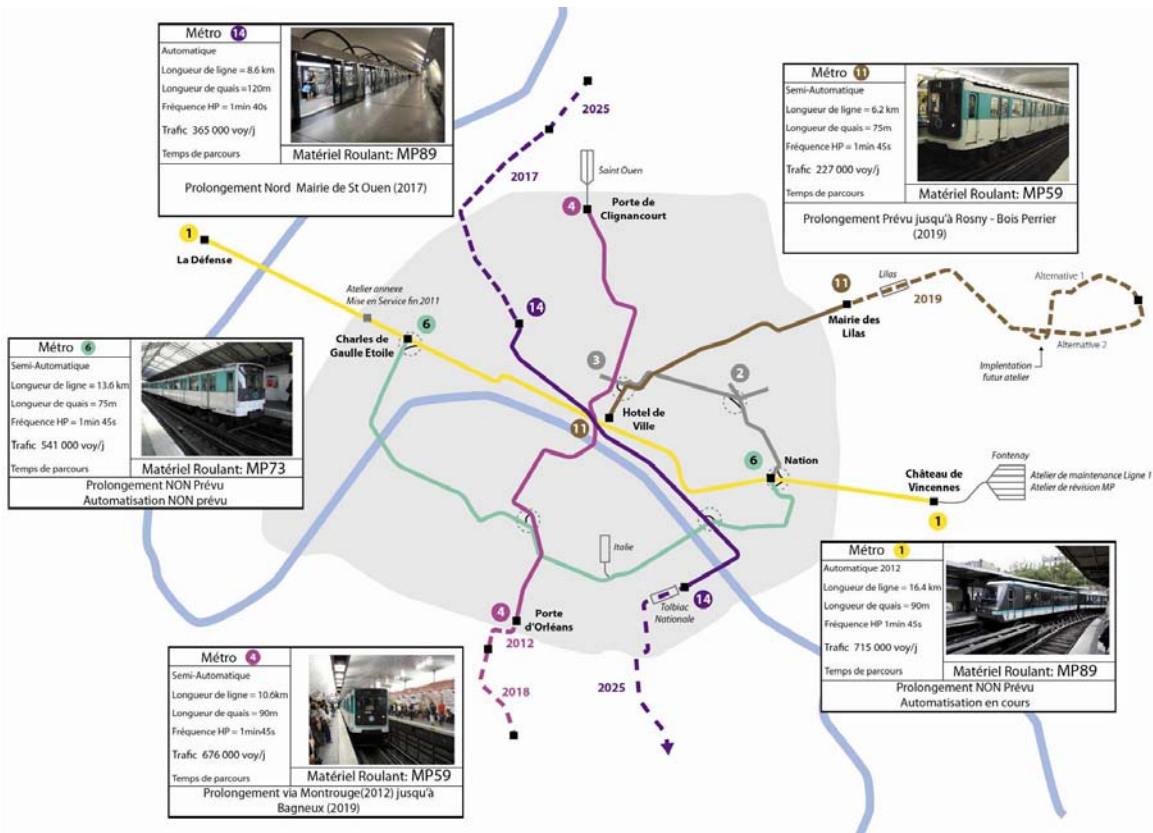


Figure 9 – Carte du réseau Métro Pneu avec Ateliers et connexions entre les lignes

## Ligne 1

### Caractéristiques de la ligne

Longueur	16.7 km
Longueur commerciale	16.4 km
Nombre de stations	25
Longueur des quais	90 m
Vitesse commerciale	27.6 km/h

### Caractéristiques du MR

Matériel Roulant	MP89cc
Nombre de rames	52
Mise en circulation	1997
Longueur des rames	90 m
Vitesse maximale	80 km/h
Accélération (0-30km/h)	1.35 m/s <sup>2</sup>
Nombre de places assises	242
Nombre de places totales	720

### Fréquentation

Fréquentation journalière	715 000
Charge à l'heure de pointe	22 200

### Exploitation

Intervalle minimum HP	105s
Intervalle technique	90s
Réalisation offre HP	91.5%
Km/parcourus par rame	472 800
Rames nécessaires HP	45 + 1
Taux de réserve	11.5%
Fréquence d'incident	nd
Fréquence maintenance	nd
Fréquence révision	nd
Atelier maintenance	Fontenay
Atelier révision	Fontenay

### Caractéristiques

Ligne en cours d'automatisation (11/2011) - Remplacement des MP89cc par des MP05 (52)  
Nouvel atelier de maintenance à Porte Maillot

### Projets

RAS



## Ligne 4

### Caractéristiques de la ligne

Longueur	10.7
Longueur commerciale	10.6
Nombre de stations	26
Longueur des quais	90 m
Vitesse commerciale	21.6 km/h

### Caractéristiques du MR

Matériel Roulant	MP59
Nombre de rames	47
Mise en circulation	1963
Longueur des rames	90 m
Vitesse maximale	70 km/h
Accélération (0-30km/h)	1.3 m/s <sup>2</sup>
Nombre de places assises	320
Nombre de places totales	700

### Fréquentation

Fréquentation journalière	676 000
Charge à l'heure de pointe	17 800

### Exploitation

Intervalle minimum HP	105s
Intervalle technique	100s
Réalisation offre HP	93.8%
Km/parcourus par rame	356 500
Rames nécessaires HP	40 + 1
Taux de réserve	12.8%
Fréquence d'incident	nd
Fréquence maintenance	nd
Fréquence révision	nd
Atelier maintenance	Saint-Ouen
Atelier révision	Fontenay

### Caractéristiques

Reçoit les MP89cc suite à l'automatisation de la L1. Portera le parc à 52 rames et de faire face aux futurs prolongements

### Projets

Prolongements prévus en 2 phases : 2012 - 1,5 km et une station / 2019 - 1,7 km et deux stations



## Ligne 6

### Caractéristiques de la ligne

Longueur	14.7 km
Longueur commerciale	13.6 km
Nombre de stations	28
Longueur des quais	75 m
Vitesse commerciale	24.6 km/h

### Caractéristiques du MR

Matériel Roulant	MP73
Nombre de rames	46
Mise en circulation	1973
Longueur des rames	75 m
Vitesse maximale	70 km/h
Accélération (0-30km/h)	1.3 m/s <sup>2</sup>
Nombre de places assises	266
Nombre de places totales	575

### Fréquentation

Fréquentation journalière	541 000
Charge à l'heure de pointe	15 600

### Exploitation

Intervalle minimum HP	115s
Intervalle technique	100s
Réalisation offre HP	93.2%
Km/parcourus par rame	334 500
Rames nécessaires HP	37 + 1
Taux de réserve	17.4%
Fréquence d'incident	nd
Fréquence maintenance	nd
Fréquence révision	nd
Atelier maintenance	Italie
Atelier révision	Fontenay

### Caractéristiques

### Projets



© Egis Rail

### Ligne 11

#### Caractéristiques de la ligne

Longueur	6.4 km
Longueur commerciale	6.2 km
Nombre de stations	13
Longueur des quais	75 m
Vitesse commerciale	25.6 km/h

#### Caractéristiques du MR

Matériel Roulant	MP59
Nombre de rames	24
Mise en circulation	1963
Longueur des rames	60 m
Vitesse maximale	70 km/h
Accélération (0-30km/h)	1.3 m/s <sup>2</sup>
Nombre de places assises	212
Nombre de places totales	464

#### Fréquentation

Fréquentation journalière	227 000
Charge à l'heure de pointe	13 200

#### Exploitation

Intervalle minimum HP	105s
Intervalle technique	95s
Réalisation offre HP	98.2%
Km/parcourus par rame	273 500
Rames nécessaires HP	20 + 1
Taux de réserve	14.3%
Fréquence d'incident	nd
Fréquence maintenance	nd
Fréquence révision	nd
Atelier maintenance	Lilas
Atelier révision	Fontenay

#### Caractéristiques

Longueur des rames limitée par l'atelier de maintenance des Lilas. Non connectée au réseau métro pneu

#### Projets

2019 - prolongement jusque Rosny Bois Perrier (5,7 km) avec 5 à 6 stations.



## Ligne 14

### Caractéristiques de la ligne

Longueur	9.2 km
Longueur commerciale	8.6 km
Nombre de stations	9
Longueur des quais	120 m
Vitesse commerciale	39.4 km/h

### Caractéristiques du MR

Matériel Roulant	MP89ca
Nombre de rames	21
Mise en circulation	1998
Longueur des rames	90 m
Vitesse maximale	80 km/h
Accélération (0-30km/h)	1.35 m/s <sup>2</sup>
Nombre de places assises	216
Nombre de places totales	722

### Caractéristiques

1ère ligne automatique

### Projets

Prolongement jusque MSO en 2017  
Intégration Grand Paris vers Pleyel et Orly

### Fréquentation

Fréquentation journalière	676 000
Charge à l'heure de pointe	22 500

### Exploitation

Intervalle minimum HP	100s
Intervalle technique	55s
Réalisation offre HP	102.2%
Km/parcourus par rame	763 000
Rames nécessaires HP	19 + 1
Taux de réserve	4.8%
Fréquence d'incident	nd
Fréquence maintenance	nd
Fréquence révision	nd
Atelier maintenance	Tolbiac-Nat
Atelier révision	Fontenay





### 3. Les évolutions à très court terme

Divers évènements sur le réseau pneu sont déjà en cours ou actés, et donc à prendre en compte :

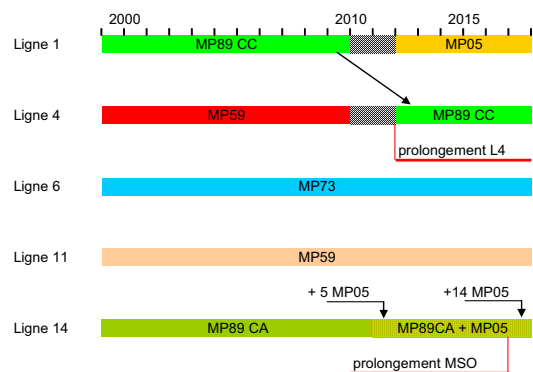
- L1 : Déploiement des MP05 suite à l'automatisation de la ligne avec augmentation du nombre de rames pour faire face à la réduction de l'intervalle.  
L'intervalle en heure de pointe pourrait en effet être de 105 à 85-90s. L'impact en nombre de rames nécessaires pour le sens de la pointe serait alors de l'ordre de 4 pour une tenue de l'hyperpointe de l'ordre de 30min, justifiant ainsi le passage du parc de 52 MP89cc à 56 MP05.
- L4 : Redéploiement des MP89cc de la L1 et réforme en cours des MP59, permettant d'assurer les prolongements de la L4.
- L14 : Déploiement de 4 MP05 originellement destinées à la L1.

### 4. Le matériel roulant

En 2011, avant l'introduction des MP05 sur la ligne 1, le parc MR pneu est âgé en moyenne de 32 ans. Le parc le plus ancien est actuellement le MP59 de la ligne 4 et qui fut introduit au milieu des années 60 sur la ligne 1. Ce parc a été rénové au début des années 90. Il est actuellement en cours de réforme avec l'arrivée des MP89cc.

Vient ensuite le MP59 de la ligne 11 (originellement sur la ligne 4), mis en service à la fin des années 60 et rénové également au début des années 90. Ce parc est à bout de souffle, la ligne 4 étant une ligne très contraignante pour le matériel roulant.

Enfin, le MP73 de la ligne 6, de technologie similaire au MP59, et rénové vers les années 2000, a été mis en service en 1974 et accuse aujourd'hui 38 ans.



Les radiations à mener sont clairement identifiables, il s'agit donc du parc de la ligne 4 (en cours), de la ligne 11 et de la ligne 6.

La seconde génération de matériel roulant est représentée par le MP89, mis en service entre 1997 et 2001. Une opération de rénovation devrait être engagée autour des années 2020.

Le MP05 arrivant sur la ligne 1 est un dérivé direct du MP89 et ne présente pas de saut technologique.

La réforme du MP59 de la ligne 4 et l'arrivée du MP05 permet de faire baisser l'âge moyen du parc matériel de 32 ans en 2011 à 23 ans en 2017, mais en conservant une grande disparité entre le matériel de 1<sup>ère</sup> et 2<sup>nde</sup> génération, le parc le plus ancien étant âgé de 49 ans en 2017 (cf. Figure 11). On constate notamment que la réforme du MP59 de la ligne 4 ne permet que de « maintenir » l'âge du matériel le plus ancien.



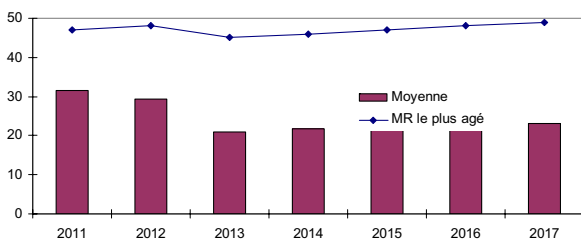


Figure 11 – Evolution de l'âge du parc matériel 2011-2017

#### Evolution des diagrammes

Avec l'apparition des nouveaux matériels et les contraintes d'évolution de trafic, la RATP a fait évoluer les diagrammes du traditionnel 2+2 au 2+1 afin de concéder plus d'espace debout. Le traitement des intercircularités dans les nouveaux matériels se fait par une disposition à l'anglo-saxonne afin de permettre une circulation plus aisée des passagers entre les rames.

Le MP05 6 voitures permet l'emport de 722 passagers contre 700 pour un MP59, soit une augmentation de la capacité de 3%.

## 5. Synthèse du réseau

### 5.1. La fréquentation

#### 5.1.1 La situation actuelle

La fréquentation du métro parisien est en constante augmentation sur la décennie 2000. Cette augmentation est à la fois due au développement du réseau (en particulier la ligne 14), mais aussi au développement organique et à la croissance de la population.

De 2000 à 2009, le nombre de voyages a augmenté de 20% et le nombre de voy.km de 22%, ce qui indique un accroissement de la distance moyenne parcourue (de 4,9 km en 2000 à 5,0 km en 2009).

L'augmentation annuelle rapportée sur cette période est alors de 2,1% pour le nombre de voyages et de 2,3% pour le nombre de voy.km.

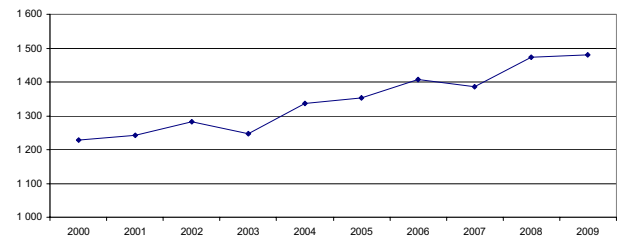


Figure 12 – Nombre de voyages annuels sur le réseau métro, en millions – source OMNIL

Pour les lignes de métro pneu, l'augmentation a été inégale, variant, sur la période 2000-2009, de +8% pour la ligne 6 à +31% pour la ligne 4. La ligne 14 a connu une augmentation de +219% due aux prolongements sur cette période notamment vers Saint-Lazare.

Ligne	Fréquentation annuelle 2009 En millions de voyageurs	Evolution 2000-2009
Ligne 1	172	+ 12%
Ligne 4	172	+31%
Ligne 6	104	+8%
Ligne 11	47	+18%
Ligne 14	80	+219%

Tableau 8 – Evolution de fréquentation annuelle des métros pneu

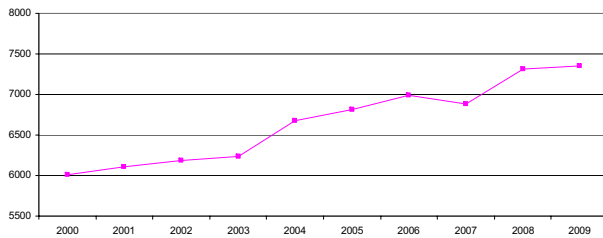


Figure 13 – Nombre de voyages.kilomètres annuels sur le réseau métro, en millions – source OMNIL

L'analyse du nombre d'entrants par type de jour nous montre cependant différentes tendances. En effet, pour un jour ouvrable de base, l'augmentation sur la période 2000-2009 était de 18%, soit une augmentation annuelle de l'ordre de 1,8%, alors qu'elle était de 24 à 25% pour les samedis et les dimanches.

Ces chiffres reflètent la tendance du nombre de déplacements pour les loisirs.

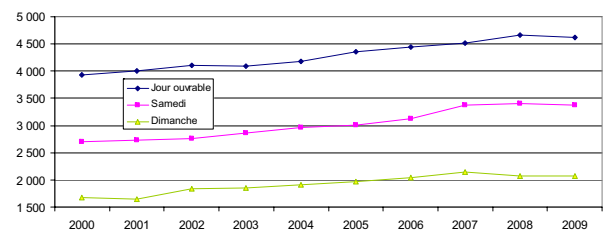


Figure 14 – Nombre d'entrants directs journaliers dans les stations de métro en milliers, par type de jour – source OMNIL

On constate par ailleurs que les charges aux heures de pointe sont relativement stables, du fait de l'augmentation du nombre d'horaires décalés, mais très certainement aussi du fait de l'état de saturation du réseau.

Les lignes 1 et 14 ont une charge en heure de pointe supérieure à 20 000 passagers par sens et par heure, tandis que les lignes 4, 6 et 11 gravitent entre 13 000 et 18 000 PPHPD.

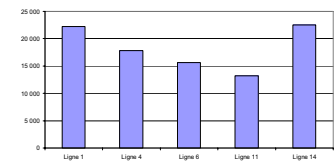


Figure 15 – Charge en HP, 2006

En 2009, les charges maximales sur la demi-heure de pointe sont de 11 000 pour la ligne 1, 11 000 pour la ligne 4 et 13 000 pour la ligne 14.

A la vue des capacités des rames et des intervalles minimums commerciaux entre les rames en heure de pointe, et des flux à transporter, la plupart des lignes connaissent des difficultés capacitaires. Le taux d'occupation de la ligne 6, calculée sur l'heure de pointe, est à rapprocher de ceux des lignes 1 et 4, calculées sur la demi-heure de pointe. Seule la ligne 11 connaît une situation satisfaisante.

La ligne 14 a le taux d'occupation le plus fort, mais connaît également une marge importante en terme de réduction d'intervalle. Il est par ailleurs fort probable, de

par son caractère automatique, que les fréquences réelles soient affinées en temps réel et que le ressenti des voyageurs ne soit pas celui d'un taux de saturation de cette ampleur.

Ligne	Capacité rame	Fréquence	Taux d'occupation
Ligne 1*	720 pers.	1 min 45	90%
Ligne 4*	700 pers.	1 min 45	91%
Ligne 6	575 pers.	1 min 55	87%
Ligne 11	464 pers.	1 min 45	83%
Ligne 14*	722 pers.	1 min 40	100%

Tableau 9 – Niveau de saturation des lignes en heure de pointe en 2009 (\* = calculée sur la demi-heure de pointe)

#### 5.1.2 La situation à l'horizon 2020 (sans Métro GPE)

A l'horizon 2020, la situation va évoluer en terme de fréquentation, de matériel roulant, mais aussi pour certaines lignes en terme de desserte en raison de prolongements de ligne, avec un impact fort sur la fréquentation.

Les données prospectives ne sont pas disponibles pour le moment pour toutes les lignes. Nous explicitons ci-dessous les hypothèses prises pour évaluer la situation à l'horizon 2020. Une partie des hypothèses restent à vérifier.

##### Ligne 1

Pas de prolongement de ligne, on considère une augmentation de la fréquentation en heure de pointe de l'ordre de 2%/an. Le matériel roulant utilisé est le MP05 avec 720 places et la fréquence minimale est de 1 min 25 en raison de l'automatisation.

##### Ligne 4

D'ici 2020, le prolongement jusque Bagneux sera réalisé. Les documents de planification indiquent une augmentation du trafic de l'ordre de 113 900 montées quotidiennes. Le rapport actuel entre la charge de pointe (à la demi-heure) et la

fréquentation quotidienne est de 1,6%. Si on considère que l'impact sur la charge de pointe a un rapport équivalent, cela engendrerait un afflux de 1 800 passagers sur la demi-heure de pointe. Cependant, en considérant que le prolongement de la ligne est à l'extrême sud alors que la charge de pointe est située entre Château d'eau et Gare de l'est, on peut faire l'hypothèse que l'impact sera bien moindre. On estime alors l'impact du prolongement de 500 passagers sur la demi-heure de pointe, soit une augmentation de 4,5%.

Outre ce prolongement, nous estimons une croissance de l'ordre de 2%/an.

Nous considérons un matériel roulant d'une capacité de l'ordre de 720 passagers par rame.

En terme de fréquences, nous considérons deux alternatives :

1. Mise en place d'Octys : passage de la fréquence de pointe de 105 à 95s
2. Automatisation de la ligne : passage de la fréquence de 105 à 85s.

##### Ligne 6

Pas de prolongement de ligne, on considère une augmentation de la fréquentation en heure de pointe de l'ordre de 2%/an. Le matériel roulant utilisé sera de seconde génération avec 5 caisses et d'une capacité de l'ordre de 570 places.

Le déploiement d'Octys est prévu pour 2021 et nous le considérons donc en place pour l'estimation 2020. Nous prenons l'hypothèse qu'il permet le passage des fréquences de pointe de 115 à 105s.

##### Ligne 11

Les documents d'information de la ligne 11 indiquent que le prolongement jusque Rosny-sous-Bois entraîne 10 000 voyageurs supplémentaires à l'heure de pointe. Nous considérons que le déséquilibre de charge actuel est conservé et 75% de cet afflux supplémentaire est dans le sens de la charge. Le prolongement ayant lieu à l'extrême nord de la ligne et la charge de pointe étant localisée entre Goncourt et République, on peut considérer qu'une part importante de cette charge incombe à l'interstation la plus chargée (seule une correspondance en amont à Belleville).

Ainsi nous considérons que 70% de la charge incombe à la charge de pointe. Soit au total, 5 250 passagers supplémentaires en heure de pointe.

Outre cet afflux supplémentaire, nous supposons une croissance de l'ordre de 2% par an.

Nous considérons également le passage des matériels roulants de 4 à 5 voitures, soit une capacité de l'ordre de 570 places.

Le déploiement d'Octys est prévu pour 2019. Nous supposons qu'il permet le passage des fréquences de pointe de 1 min 45 à 1min 35.

#### Ligne 14

La charge maximale en heure de pointe a été estimée à l'horizon 2020 à 30 000 passages avec le prolongement jusque Mairie de Saint-Ouen. Le matériel roulant utilisé est alors porté à 8 voitures et a une capacité de l'ordre 930 passagers par rame. La fréquence de passage est optimisée et est de l'ordre de 75s.

Avec ces hypothèses, nous calculons les saturations à l'horizon 2020, et les mettons en perspectives aux niveaux de saturations actuels.

Ligne	Fréquence 2020	Taux d'occupation 2020	Taux d'occupation 2009	Evolution
Ligne 1*	1 min 25	90%	90%	=
Ligne 4* Octys	1 min 35	105%	91%	--
Ligne 4* Auto	1 min 25	94%	91%	-
Ligne 6	1 min 45	99%	87%	--
Ligne 11	1 min 35	100%	83%	--
Ligne 14*	1 min 15	68 % (HdP)	100% ( <sup>1/2</sup> HdP)	++

Tableau 10 – Niveau de saturation des lignes en heure de pointe en 2020 sans l'effet du Métro Grand Paris Express (\* = calculée sur la demi-heure de pointe)

Avec les hypothèses prises, le réseau métro pneu, à l'exception de la ligne 14, arrive à saturation à l'horizon 2020.

Ligne 1	La ligne se retrouve en 2020 avec le même niveau de saturation que 2009
Ligne 4	Seule l'automatisation de la ligne permet de conserver un niveau acceptable en 2020, quoi que présentant un degré de saturation important.
Ligne 6	La ligne arrive à très forte saturation à l'horizon 2020
Ligne 11	La ligne arrive à très forte saturation à l'horizon 2020
Ligne 14	Le niveau de confort s'améliore grandement par l'effet conjugué du rallongement des rames et du raccourcissement des intervalles.

Tableau 11 – Evolution de chaque ligne

Ces résultats sont à mettre en regard des hypothèses prises, notamment la croissance annuelle de 2%/an ainsi que la répartition de l'afflux de voyageurs due aux prolongements. Les conclusions seront donc à confirmer ultérieurement.

#### 5.1.3 La situation à l'horizon 2020 (avec Métro GPE)

La réalisation du Métro Grand Paris Express permettra de délester certaines sections du métro parisien. Ces effets sur la charge dépendront du caractère final du projet mais également des calendriers de phasage du projet.

Des études ont été présentées lors du débat public explicitant les effets sur la charge. Nous rapportons ici ces effets sur les lignes et sections qui nous concernent, dans le sens de la pointe :

- Ligne 1 : - 2 500 à - 5 000
- Ligne 4 : - 1 000 à - 2 500
- Ligne 6 : - 2 500 à - 5 000
- Ligne 11 : pas de variation (ligne orange non prise en compte)

Les effets se font ressentir sur tout le réseau (sauf la ligne 11). Pour la ligne 14, la charge supplémentaire a déjà été intégrée au 5.1.2. Les chiffres ci-dessus sont indiqués pour 2025.

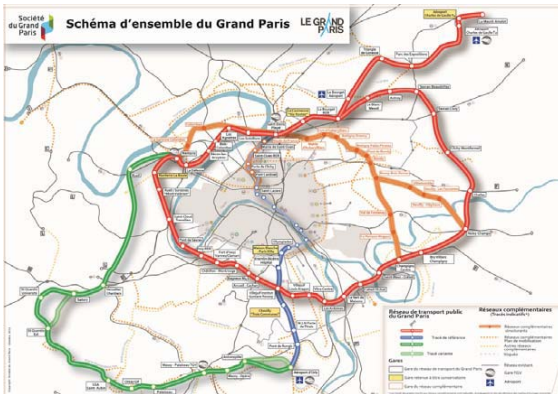


Figure 16 – Schéma d'ensemble du Grand Paris – source Société du Grand Paris

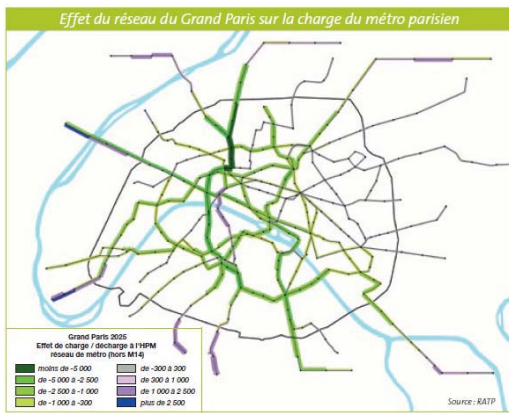


Figure 17 – Effet du Métro GPE – Dossier du débat public

Par principe de précaution, et du aux incertitudes précédemment évoqués, nous tenons compte de la borne la plus prudente des intervalles annoncés.

Ceci nous permet d'évaluer les taux de saturation avec l'effet conjugué des évolutions du métro parisien évoquées au 5.1.2 et du Métro GPE.

Ligne	Fréquence 2020	Taux d'occupation 2020	Taux d'occupation 2009	Evolution
Ligne 1*	1 min 25	75%	90%	=
Ligne 4* Octys	1 min 35	98%	91%	--
Ligne 4* Auto	1 min 25	91%	91%	=
Ligne 6	1 min 45	86%	87%	=
Ligne 11	1 min 35	100%	83%	--
Ligne 14*	1 min 15	68 % (HdP)	100% ( <sup>1/2</sup> HdP)	++

Tableau 12 – Niveau de saturation des lignes en heure de pointe en 2020 avec l'effet du Métro Grand Paris Express (\* = calculée sur la demi-heure de pointe)

Les effets du Métro Grand Paris Express améliorent grandement la situation pour les lignes 1, 4 et 6. Pour conserver le niveau de confort actuel sur la ligne 4, il reste toutefois nécessaire développer son automatiser.

On peut également constater que la ligne 11 souffre en revanche de la non prise en compte de la ligne orange. L'étude des effets du Métro Grand Paris Express ci-contre a en effet été réalisée sans la ligne orange, en correspondance à Rosny Bois Perrier. Il semblerait que celle-ci soit également nécessaire dans la perspective de désaturation du réseau parisien.

## 5.2. La problématique de la maintenance

La maintenance des rames de métro repose sur des visites régulières (dont la fréquence est propre à chaque type de matériel). La visite la plus fréquente est celle à l'atelier de maintenance, qui peut avoir lieu, par exemple toutes les 3 semaines ou tous les mois, et a lieu dans un atelier de maintenance dédié à chaque ligne. Y sont réalisées les opérations de maintenance préventive programmées, la maintenance corrective, les modifications éventuelles et le nettoyage technique des rames.

Une visite de révision où des opérations plus lourdes (remplacement des organes des trains en fin de vie, vérification de la structure de la caisse, échanges standards afin d'effectuer des opérations de maintenance longues sur certains équipements) sont effectuées a lieu en revanche dans un atelier unique. Pour le matériel pneu, il s'agit de l'atelier de Fontenay situé sur la ligne 1<sup>1</sup>. Le pas de ces révisions est au minimum de 400 000 km pour les matériels récents.

Il existe également des ateliers de maintenance de proximité où peuvent être effectués des dépannages ponctuels de façon à garantir la qualité de service.

Ligne	Atelier de maintenance	Atelier de révision
Ligne 1	Fontenay / Maillot	Fontenay
Ligne 4	Saint-Ouen	
Ligne 6	Place d'Italie	
Ligne 11	Lilas	
Ligne 14	Tolbiac-Nationale	

Tableau 13 – Ateliers dédiés à chaque ligne

<sup>1</sup> Le même principe est appliqué au métro fer, les ateliers de révision étant ceux de Saint-Ouen et Choisy selon le type de matériel.

A l'origine, les ateliers réceptionnaient des métros fer. Certains d'entre eux ont toujours des faisceaux fer (Saint-Ouen, Italie). La maintenance des rames de seconde génération nécessite des entraxes plus importants entre les voies (5 à 6 m minimum contre 3,5m à l'origine) en raison des composants placés sous les rames et qui se retirent par tiroirs. Les ateliers de Fontenay, Saint-Ouen et Tolbiac-Nationale permettent la réception de rames de seconde génération.

Les ateliers d'Italie (ligne 6) et des Lilas (ligne 11) ne peuvent, pour l'instant, pas recevoir ce type de matériel.

Atelier	Dernière rénovation	Superficie
Fontenay	1997	34 350 m <sup>2</sup>
Saint-Ouen	En cours	34 000 m <sup>2</sup>
Place d'Italie	1973	11 500 m <sup>2</sup>
Lilas	1955	2 000 m <sup>2</sup>
Maillot	Ouverture avec l'automatisation	
Tolbiac-Nationale	2006	5 000 m <sup>2</sup>

Tableau 14 – Ateliers et date de rénovation

Le traitement de la ligne 11 est planifié dans le cadre du prolongement vers Romainville (nouvel atelier permettant également d'allonger les rames). Aucuns travaux ne sont cependant planifiés pour l'atelier d'Italie sur la ligne 6. La mise à niveau nécessiterait d'éliminer les voies fer aujourd'hui encore présentes afin de permettre d'augmenter l'entraxe entre les voies.

Outre la problématique des ateliers de maintenance, qui implique des travaux importants pour les lignes 6 et 11 afin qu'elles soient aptes à recevoir du matériel moderne, existe aussi la problématique d'accès à l'atelier de révision de Fontenay.

L'atelier de Fontenay est accessible par une voie unique utilisée également pour le remisage des rames, accessible uniquement le matin lorsque les rames sont en ligne.

Les différentes caractéristiques des lignes qui permettent l'accès à l'atelier induisent également des acheminements de nuit :

- Le système de signalisation de la ligne 6 ne laisse pas passer les rames supérieures à 5 voitures. Les trains de la ligne 4 et 14 ne peuvent donc être acheminés que de nuit, ce qui nécessite la désactivation du système de signalisation de la ligne 6.
- La ligne 1 étant maintenant automatisée, le passage de rames d'autres lignes en exploitation devient délicat et peut fortement perturber l'exploitation.

Cheminement jusque Fontenay	
Ligne 1	Direct
Ligne 4	L4 (Vavin/Edgar Quinet) L6 (Etoile) L1
Ligne 6	L6 (Etoile) L1
Ligne 11	L11 (P. Lilas) L3bis (Gambetta) L3 (Père Lachaise) L2 (Nation) L1
Ligne 14	L14 (Bercy) L6 (Nation) L1

Tableau 15 – Itinéraires d'accès à l'atelier de Fontenay

On notera par ailleurs que d'éventuels travaux à l'atelier Italie nécessiteront de délocaliser l'entretien des rames de la ligne 6 pendant 2 à 3 ans, idéalement à l'atelier de Saint-Ouen de la ligne 4. Il est préférable de réaliser ces travaux avant une éventuelle automatisation de la ligne 4, les rames de la ligne 6 risquant alors de perturber d'autant son exploitation.

## 6. Conclusions

Il a été identifié que le matériel des lignes 4, 6 et 11 est en bout de course et a besoin d'être renouvelé, quelque soit le scénario d'investissement. Celui de la ligne 4 est déjà en renouvellement du fait du transfert du matériel roulant depuis la ligne 1.

Pour les lignes 6 et 11, ce renouvellement nécessite de nouveaux ateliers afin de permettre la maintenance de rames modernes, et ce, quelque soit le scénario.

Il a également été identifié que la L14 a besoin de rames supplémentaires en 2017 pour le prolongement de la ligne à Mairie de Saint Ouen ainsi que pour augmenter les fréquences de desserte, mais également des rames plus capacitaires, portées à 8 voitures, afin de soutenir sa montée en charge lors des prolongements ultérieurs liés au Grand Paris. Les rames de la ligne 14 doivent donc être adaptées, dans tous les cas, pour être transférées sur une autre ligne.

La validité des hypothèses quant à l'évolution de trafic d'ici 2020 reste à confirmer. Cependant, il semble que la ligne 4 l'automatisation de la ligne soit préférable afin de faire face à la demande. Le métro Grand Paris Express contribue à la désaturation du métro parisien. Sans la ligne orange, la ligne 11 risque d'atteindre un niveau de saturation maximal.





## B. SCENARIOS D'INVESTISSEMENT MR

### 1. Introduction

Dans le cadre de l'évolution du réseau de métro pneu en Ile de France, les scénarii suivants ont été envisagés et définis en concertation entre le STIF et la RATP :

- Scénario 1 : Automatisation intégrale de la ligne 4 du métro. Dans ce cas, 42 MP89CC (de la ligne 1) seraient exploités en 5 voitures sur la ligne 6 après leur passage sur la ligne 4 (le transfert de ces rames de la L1 à la L4 est en cours).
- Scénario 2 : Pas d'automatisation de la ligne 4 du métro. Dans ce cas, 2a MP89CA (de la ligne 14) seraient exploités en CC et en 5 voitures sur la ligne 6. Par ailleurs, 11 MP05 (conduite automatique) seraient aussi utilisés sur la ligne 6 en 5 voitures et en conduite avec conducteur.

L'objet de ce chapitre est de faire ressortir et d'analyser les impacts engendrés par la mise en œuvre de ces scénarii.

### 2. Présentation des scénarii

Les 2 scénarii susmentionnés sont représentés graphiquement sur les pages suivantes en terme de transfert et d'acquisition de matériel roulant.

Les schémas ci-contre indiquent la répartition de type de matériel par ligne.

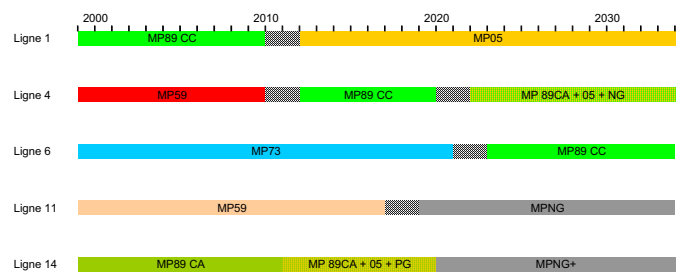


Figure 18 – Répartition du type de matériel roulant par ligne – scénario 1

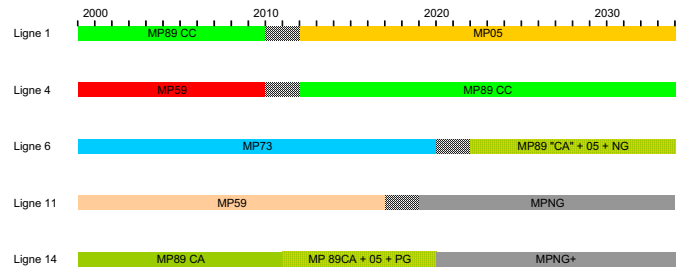


Figure 19 – Répartition du type de matériel roulant par ligne – scénario 2

2.1. Scénario 1

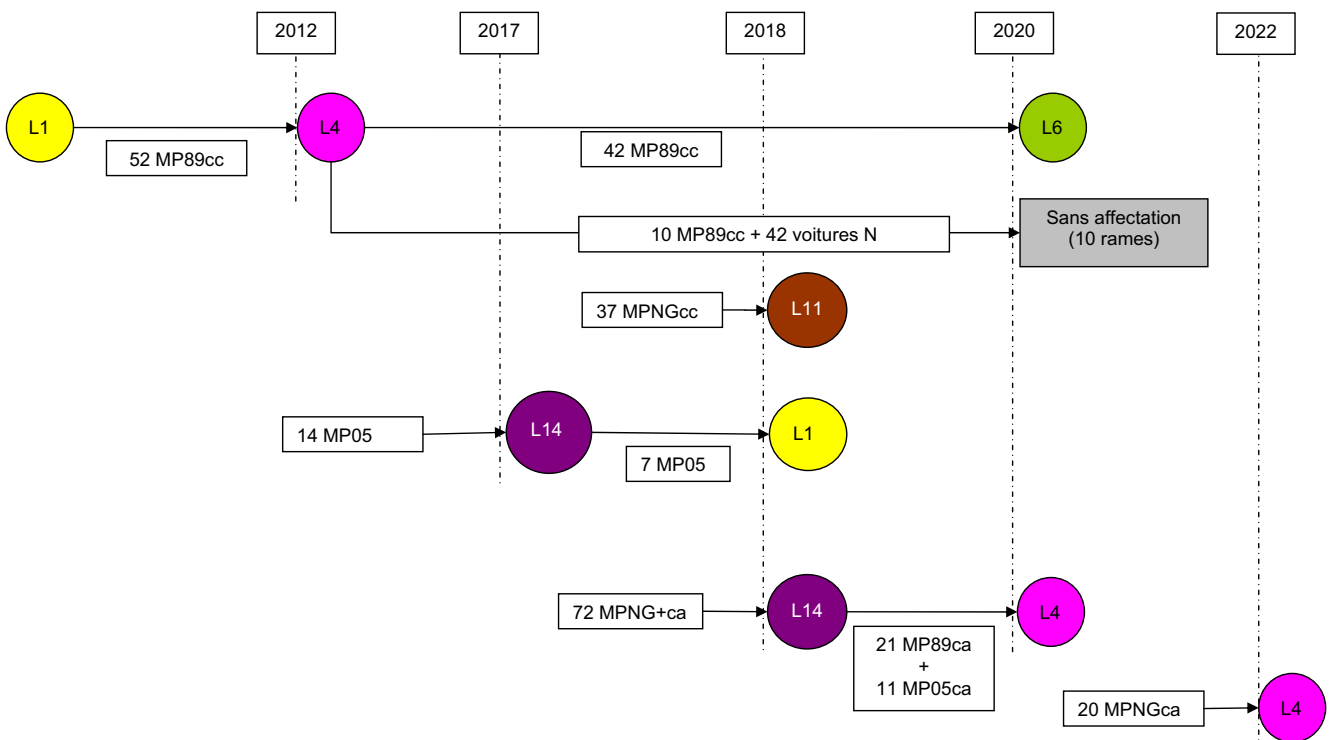


Figure 20 – Diagramme d'acquisitions et transferts scénario 1

2.2. Scénario 2

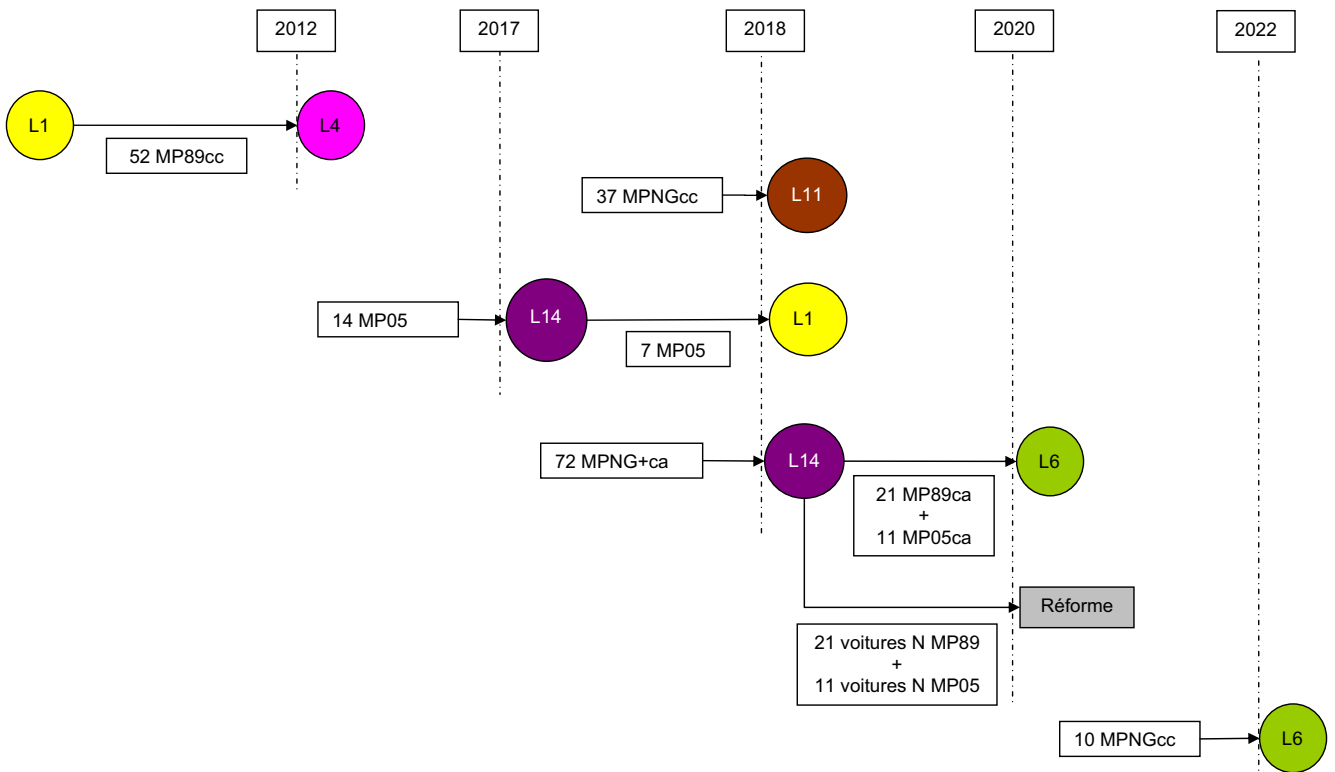


Figure 21 – Diagramme d’acquisitions et transferts scénario 2

### 3. Mutations et acquisitions

La mise en œuvre du scénario 1 implique :

- Le transfert de 52 rames MP89cc de la ligne 1 vers la ligne 4
- Le transfert de 7 rames MP05 de la ligne 14 vers la ligne 1
- Le transfert de 21 rames MP89ca de la ligne 14 vers la ligne 4
- Le transfert de 11 rames MP05 de la ligne 14 vers la ligne 4
- Le transfert de 42 rames MP89cc de la ligne 4 vers la ligne 6
- L'intégration et l'exploitation de 37 MPNGcc sur la ligne 11
- L'intégration et l'exploitation de 72 MPNG+ca sur la ligne 14
- L'intégration et l'exploitation de 20 MPNGca sur la ligne 4
- L'exploitation mixte de MPNGca, MP05ca et MP89ca sur la ligne 4

La mise en œuvre du scénario 2 implique :

- Le transfert de 52 rames de MP89cc de la ligne 1 vers la ligne 4
- Le transfert de 7 rames MP05 de la ligne 14 vers la ligne 1
- Le transfert de 21 rames MP89ca de la ligne 14 vers la ligne 6
- Le transfert de 11 rames MP05 de la ligne 14 vers la ligne 6
- L'intégration et l'exploitation de 37 MPNGcc sur la ligne 11
- L'intégration et l'exploitation de 72 MPNG+ca sur la ligne 14
- L'intégration et l'exploitation de 10 MPNGcc sur la ligne 6
- L'exploitation mixte de MPNGcc, MP89cc et MP05cc sur la ligne 6

## 4. Détail des opérations

### 4.1. Transfert de MP89cc de L1 vers L4 (en cours)

Les scénarii 1 et 2 sont concernés par ce transfert. Il est actuellement en cours.

#### 4.1.1 Contexte

Ce transfert de 52 rames de MP89cc de la ligne 1 vers la ligne 4 permet :

- d'une part, de libérer les rames en conduite conducteur afin d'y intégrer les MP05 en conduite automatique,
- d'autre part, d'équiper la ligne 4 de rames plus récentes afin de réformer les 47 MP59 encore exploités sur cette ligne.

Dans le cas du scénario 1 (automatisation de L4), l'exploitation des rames MP89CC est temporaire puisqu'elle sera, une fois la ligne 4 automatisée, transférée en partie sur la ligne 6.

Dans le cas du scénario 2 (pas d'automatisation de L4), ce transfert est définitif.

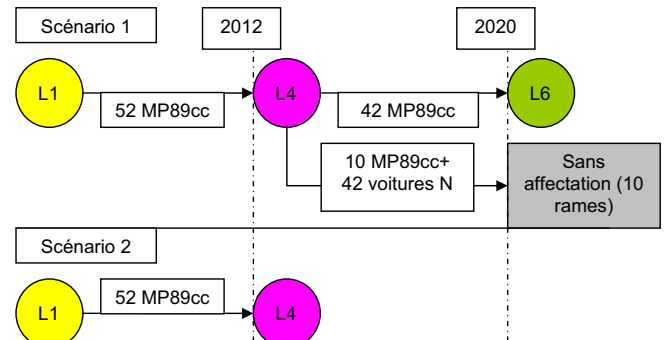


Figure 22 – Diagramme transfert MP89cc L1 → L4

#### 4.1.2 Impact sur le matériel roulant

##### Configuration des rames

L'exploitation de la ligne 1 et de la ligne 4 se fait en rames de 6 voitures. Il n'y a donc pas nécessité d'adapter la configuration.

##### Intégration des rames

La ligne est normalement prévue pour exploiter des MP89cc (A confirmer par la RATP).

En théorie, l'injection de rames MP89CC sur la ligne 4 doit pouvoir s'effectuer sans actions préalables (hormis quelques essais)

Les rames ne seront pas retirées une par une de la ligne 1 mais par lot. Ce qui implique un stockage des lots avant le basculement sur la ligne 4.

Afin de poursuivre l'exploitation de rames MP89cc sur la ligne 1 automatisée avec portes palières, les MP89CC ont été équipées du système DOF1 (dispositif d'ouverture et fermeture des façades de quai). L'exploitation sur la ligne 4 des MP89cc ne justifie pas la dépose des équipements bord du DOF1, d'autant plus qu'ils pourraient être utilisés lors de l'automatisation de la ligne 4.

Le Système DOF1 est un dispositif permettant de commander l'ouverture et la fermeture du métro parisien, ligne 1. Ce système comprend 2 parties :

- la première est installée dans un local technique à proximité du quai équipé de portes palières. Elle est nommée DOF1 Sol et Antenne DOF1 Sol.
- la seconde partie quant à elle, est installée dans le train, à l'avant et à l'arrière. Cette seconde partie est nommée DOF1 Bord et Antenne DOF1 Bord.

#### 4.1.3 Impact sur les installations fixes de la ligne

Il n'y a pas d'impacts identifiés sur les installations fixes de la ligne 4 pour exploiter des rames MP89CC composée de 6 voitures.

## 4.2. Transfert de MP05ca de L14 vers L1

Les scénarii 1 et 2 sont concernés par ce transfert.

### 4.2.1 Contexte

En 2018, 7 de rames MP05 seront transférées vers la ligne 1 afin de renforcer le parc de cette ligne.

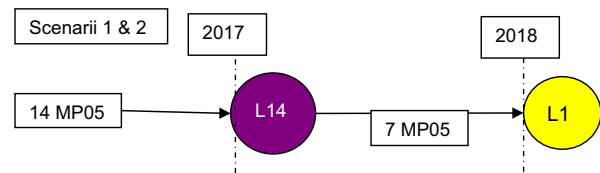


Figure 23 – Diagramme transfert MP05ca L14 → L1

### 4.2.2 Impact sur le matériel roulant

#### Configuration des rames

L'exploitation de la ligne 1 et de la ligne 14 se fait en rames de 6 voitures. Il n'y a donc pas nécessité d'adapter la configuration des rames

#### Intégration des rames

L'automatisme de la ligne 14 est différent de celui de la ligne 1. Par conséquent, pour exploiter des rames MP05 de la ligne 14 sur la ligne 1, il est nécessaire de remplacer l'automatisme embarqué ligne 14 par celui de la ligne 1.

Une fois cette modification effectuée, les essais sont à prévoir avant d'autoriser l'exploitation commerciale.

### 4.2.3 Impact sur les installations fixes de la ligne

Il n'y a pas d'impacts identifiés sur les installations fixes de la ligne 1 pour exploiter des rames MP05 composées de 6 voitures.

### 4.3. Transfert de MP89ca de L14 vers L4

Seul le scénario 1 est concerné par ce transfert.

#### 4.3.1 Contexte

Si le scénario 1 est retenu, c'est-à-dire, si la ligne 4 est automatisée, à partir de 2020, les rames MP89ca de la ligne 14 vont être transférées sur la ligne 4 afin de remplacer les MP89cc qui, eux, seront transférés vers la ligne 6.



Figure 24 – Diagramme transfert MP89ca L14 → L4

#### 4.3.2 Impact sur le matériel roulant

##### Configuration des rames

Les MP89ca de la ligne 14 sont exploités en rame de 6 voitures. Par conséquent, la configuration des rames n'est pas à adapter puisque la ligne 4 est exploitée en rame de 6 voitures également.

##### Intégration des rames

L'automatisme de la ligne 4 sera sûrement différent de celui de la ligne 14. Par conséquent, pour exploiter des rames MP89CA de la ligne 14 sur la ligne 4, il sera nécessaire de remplacer l'automatisme embarqué ligne 14 par celui de la ligne 4.

#### 4.3.3 Impact sur les installations fixes de la ligne

Il n'y a pas d'impacts identifiés sur les installations fixes de la ligne 4 pour exploiter des rames MP89ca composées de 6 voitures.

### 4.4. Transfert de MP05ca de L14 vers L4

Ce transfert concerne uniquement le scénario 1.

#### 4.4.1 Contexte

Dans le cadre de l'automatisation de la ligne 4, le parc de la ligne 4 serait composé de MP89ca, de MPNGca et de MP05, ces derniers provenant de la ligne 14.

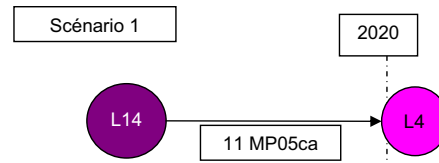


Figure 25 – Diagramme transfert MP05ca L14 → L4

#### 4.4.2 Impact sur le matériel roulant

##### Configuration des rames

Les MP05 de la ligne 14 sont exploités en rame de 6 voitures. Par conséquent, la configuration des rames n'est pas à adapter puisque la ligne 4 est exploitée en rame de 6 voitures également.

##### Intégration des rames

L'automatisme de la ligne 4 sera sûrement différent de celui de la ligne 14. Par conséquent, pour exploiter des rames MP05 de la ligne 14 sur la ligne 4, il sera nécessaire de remplacer l'automatisme embarqué ligne 14 par celui de la ligne 4.

#### 4.4.3 Impact sur les installations fixes de la ligne

Il n'y a pas d'impacts identifiés sur les installations fixes de la ligne 4 pour exploiter des rames MP05 composée de 6 voitures.

#### 4.5. Transfert de MP89cc de L4 vers L6

Ce transfert concerne uniquement le scénario 1.

##### 4.5.1 Contexte

Dans le cadre de l'automatisation de la ligne 4, les rames MP89cc de 6 voitures de la ligne 4 vont être transférées sur la ligne 6. Ce transfert nécessite :

- d'une part, de passer les rames de 6 voitures à 5 voitures
- d'autre part, il reste 10 rames MP89 à réaffecter

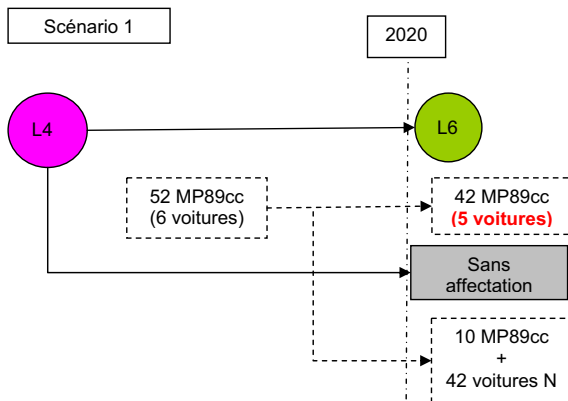


Figure 26 – Diagramme transfert MP89cc L4 → L6

#### 4.5.2 Impact sur le matériel roulant

##### Passage du MP89 6 voitures à MP89 5 voitures

Le MP89 de 5 voitures a déjà été envisagé pour équiper la ligne 11 mais les rames correspondant à cette version n'ont jamais été commandées.

Dans les scénarii 1 et 2, le passage de 6 à 5 voitures est envisagé pour pouvoir exploiter les rames MP89 sur la ligne 6.

##### Configuration initiale en 6 voitures

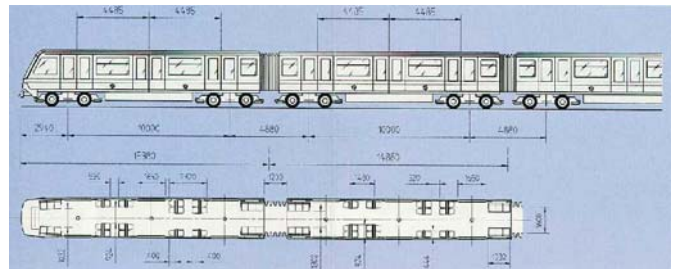


Figure 27 : Schéma représentant une demi-rame de MP89 de 6 voitures

Une rame de 6 voitures est composée de :

- 2 voitures d'extrémité non motorisées avec cabine de conduite ou équipée d'un pupitre de secours (S)
- 4 voitures motorisées sans cabine de conduite (N)

Les 4 motrices sont équipées de bogies monomoteurs d'une puissance de 250kW, ce qui représente une puissance de 2000 kW pour une rame de 6 voitures.

La longueur d'une rame de 6 voitures est de 90,28 m.

### Configuration finale en 5 voitures

Le passage de 6 à 5 voitures s'effectue en supprimant une motrice intermédiaire. Au centre de la rame le câblage étant croisé, la modification doit s'effectuer comme le montre l'illustration ci-dessous :

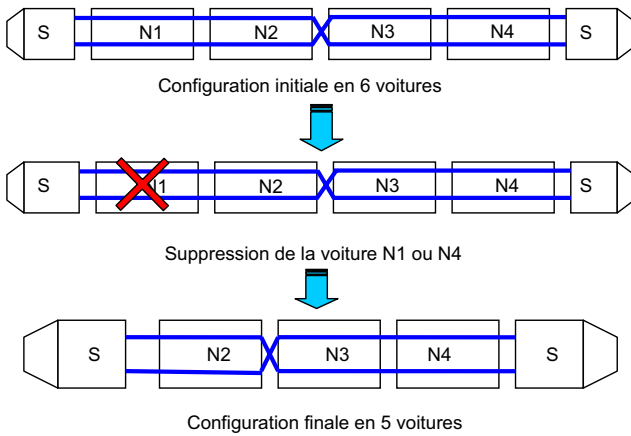


Figure 28 : Principe de passage de 5 à 6 voitures

Une rame de 5 voitures sera composée de :

- 2 voitures d'extrémité non motorisées avec cabine de conduite ou équipée d'un pupitre de secours (S)
- 3 voitures motorisées sans cabine de conduite (N)

### Informatique embarquée

Le passage de 6 à 5 voitures implique une adaptation de l'informatique embarquée notamment pour les logiciels de traction / freinage, de gestion de

l'anti-enrayeur et du TCMS qui sont des logiciels SIL2. Des essais de validation seront à prévoir.

### 4.5.3 Impacts sur la maintenance

Les rames MP89 configurées en 5 voitures seraient exploitées sur la ligne 6 et, par conséquent, devraient être maintenues à l'atelier d'Italie.

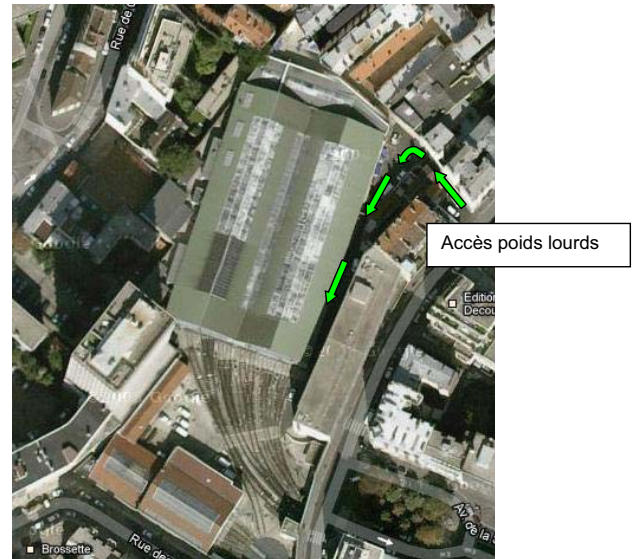


Figure 29 : Vue aérienne de l'atelier d'Italie



Néanmoins, l'atelier d'Italie ne permet pas d'accueillir des rames types MP89 car :

- L'entraxe des voies de cet atelier est aujourd'hui de 3,50m, ce qui est insuffisant pour maintenir les matériels récents et pour dégager des équipements sous-châssis à l'aide d'une table élévatrice. Il faudrait un entraxe de 5 ou 6m.
- L'atelier ne dispose pas d'une hauteur suffisante pour y installer un pont roulant. En effet, cet équipement est nécessaire pour la dépose d'une intercirculation par exemple.
- L'atelier ne dispose pas de machine à laver.
- L'atelier ne dispose pas d'un vérin en fosse, nécessaire pour échanger un bogie dans un temps optimal.

Par ailleurs, l'atelier d'Italie est enclavé et l'accès routier par la rue Abel Hovelacque est difficile notamment pour les poids lourds.

En conséquence, afin d'exploiter et entretenir des MP89 sur la ligne 6, il est nécessaire de modifier l'atelier d'Italie.

Les modifications consisteraient, a minima :

- à supprimer les voies fer et à installer des voies pneu avec un entraxe suffisant permettant de déposer les équipements sous-châssis aisément,
- à apporter une hauteur suffisante dans les halles afin d'y intégrer un pont roulant
- à implanter une machine à laver
- à installer un vérin en fosse

Pendant les travaux, la maintenance des MP 73 pourrait être assurée à l'atelier de Saint-Ouen (atelier de la ligne 4). Une connexion Ligne 6 – Ligne 4 existe.

De plus, un accès routier pourrait idéalement être situé rue des Reculettes.

Il est fortement conseillé de réaliser ces travaux avant la mise en service des MP89 sur la ligne 6. Dans le cas contraire, la maintenance de ces rames devrait être

effectuée dans un autre atelier avec toutes les conséquences en termes d'exploitation.

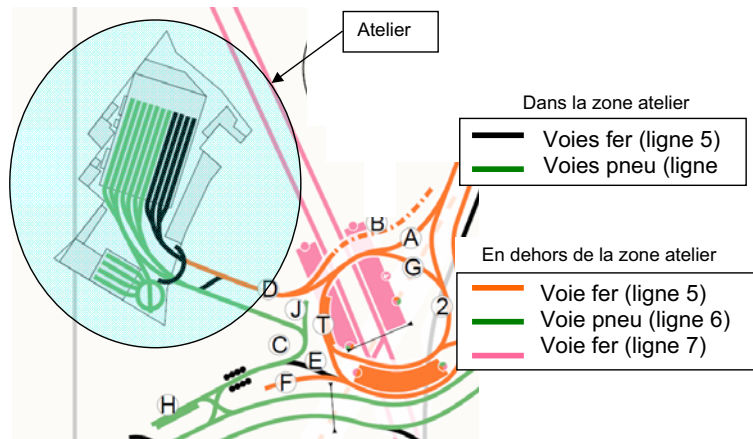


Figure 30 : Schéma de l'atelier d'Italie

#### 4.5.4 Impacts sur les installations fixes de la ligne

L'ouverture des portes du MP89 est automatique. La ligne 6, qui va accueillir ce matériel, doit donc être équipée d'un dispositif de sélection de côté de portes. Il faudra donc s'assurer que le PA de la ligne 6 peut supporter un tel système.

Par ailleurs, il faut aussi prévoir, sur la ligne 6, des équipements fixes destinés à récupérer les données du train en temps réel. A minima, il faudrait un équipement à « Place d'Italie », « Nation » et « Etoile ». Par conséquent, il s'agit de coûts d'accueil à prévoir.

#### 4.6. Transfert de MP89ca de L14 vers L6

Ce transfert concerne uniquement le scénario 2.

##### 4.6.1 Contexte

Dans le cas où l'automatisation de la ligne 4 n'est pas retenue, il serait envisagé de transférer les 21 MP89ca de la ligne 14 vers la ligne 6.

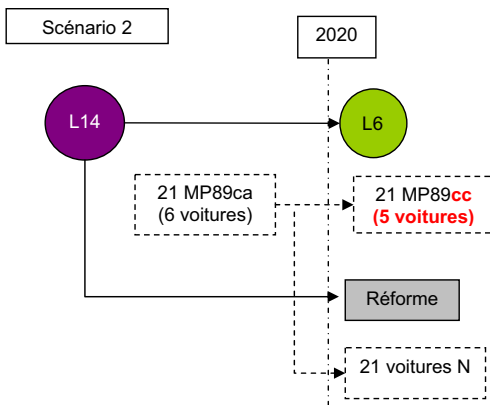


Figure 31 : Diagramme transfert MP89ca L14 → L6

##### 4.6.2 Impact sur le matériel roulant

La ligne 6 est exploitée avec des rames de 5 voitures avec conducteur. Par conséquent, il est nécessaire d'apporter les modifications suivantes :

- passage à 5 voitures
- passage d'un mode en conduite automatique à un mode en conduite avec conducteur

##### Passage de 6 à 5 voitures

La problématique est identique à celle du passage des MP89cc de la ligne 4 vers la ligne 6 (scénario 1). Cf. 4.5.2.

##### Passage de CA à CC

###### Les automatismes

Les automatismes de bord doivent être déposés et la rame doit être configurée en mode « conduite avec conducteur ».

###### La cabine de conduite

Le passage d'une rame MP89ca à une rame MP89cc implique l'ajout d'une cabine de conduite.

La version MP89cc existe sur la ligne 1 et, par conséquent, le dossier de conception est disponible. Néanmoins, des études de faisabilité et de mise en œuvre seront nécessaires.

L'ajout d'une cabine de conduite sur une rame MP89ca implique les opérations suivantes :

- Suppression des assises dans la zone de la future cabine de conduite
- Installation d'une cloison et modification du garnissage intérieur (au niveau de la cabine)
- Dépose du pupitre de secours existant
- Installation des équipements de cabine de conduite (pupitre, sièges)
- Installation du chauffage / climatisation de la cabine
- Création de la porte d'accès conducteur et par conséquent modification de la structure des faces latérales en extrémité de rame
- Modification du câblage (à vérifier)



Cette modification de la zone de cabine devra probablement être qualifiée par calcul et/ou par essais. Par exemple, un nouvel essai de compression pourrait s'avérer nécessaire pour démontrer que les caractéristiques mécaniques de la structure de caisse ne sont pas affectées.

#### 4.7. Transfert de MP05 de L14 vers L6

Ce transfert concerne uniquement le scénario 2.

##### 4.7.1 Contexte

Dans le cadre de la non automatisée de la ligne 4, il est envisagé de transférer 11 MP05 de la ligne 14 sur la ligne 6.

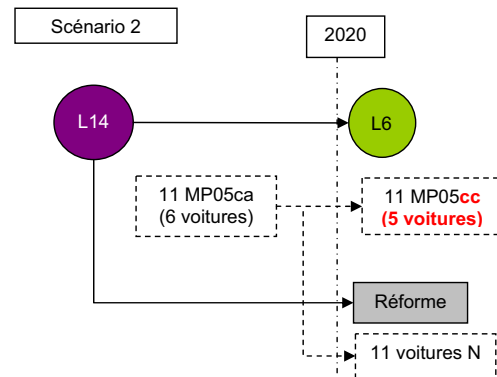


Figure 32 : Diagramme transfert MP05 L14 → L6

#### 4.7.2 Impact sur le matériel roulant

Le transfert de MP05 (conduite automatique) de la ligne 14 vers la ligne 6 implique :

- le passage de 6 à 5 voitures
- le passage de la conduite automatique à la conduite avec conducteur

##### Passage de 6 à 5 voitures

La problématique est identique à celle du passage des MP89cc de la ligne 4 vers la ligne 6 (scénario 1). Cf. 4.5.2.

##### Passage de ca à cc

Contrairement au MP89, la version de MP05 avec cabine de conduite n'existe pas. Des études de conception spécifiques devront donc être menées en préalable à la modification.

Les modifications à réaliser sur le MP05 pour passer à une version avec cabine de conduite sont similaires aux modifications à apporter sur le MP89ca pour passer au MP89cc. Cf. 4.6.2.

#### 4.7.3 Impact sur la maintenance

La problématique de la maintenance des MP05 sur la ligne 6 est similaire à celle des MP89 développée au chapitre 4.5.3.

#### 4.7.4 Impact sur les installations fixes de la ligne

La problématique est identique à celle des MP89 développée au chapitre 4.5.4.

### 4.8. Intégration/exploitation de MPNGcc sur L11

Ce point concerne les scénarii 1 et 2.

#### 4.8.1 Contexte

A ce jour, 24 MP59 et 1 MP73 circulent sur la ligne 11. Les MP59 ont été mis en circulation sur le réseau en 1957 et les MP73 en 1974. Les MP59 ont donc plus de 50 ans et les MP73 ont presque 40 ans. Ces véhicules sont donc destinés à la réforme et seront remplacés par 37 nouvelles rames de 5 voitures (augmentation de la capacité); actuellement la ligne 11 est exploitée avec des rames de 4 voitures.

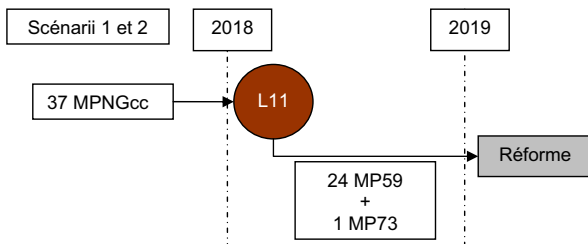


Figure 33 : Diagramme intégration MPNGcc sur L11

#### 4.8.2 Impact sur la maintenance

L'atelier de maintenance de la ligne 11 (atelier des Lilas) ne pourra accepter les nouvelles rames MPNGcc.

Le prolongement de la ligne se fera via cet atelier et celui-ci sera remplacé par un atelier permettant d'accueillir les nouvelles rames. Ce nouvel atelier sera situé à l'extrémité Est du prolongement, à Rosny-sous-Bois.

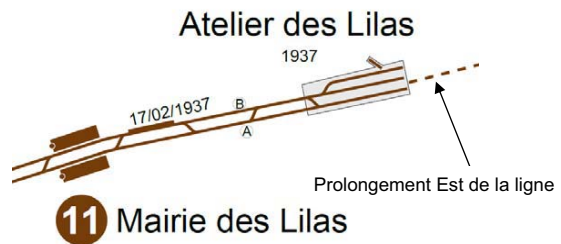


Figure 34 : Situation de l'atelier des Lilas

#### 4.8.3 Impact sur les installations fixes de la ligne

Il n'y a pas d'impacts majeurs relevés concernant l'exploitation de MPNGcc en 5 voitures sur la ligne 11.

#### 4.9. Intégration/exploitation de MPNG+ca sur L14

Ce point concerne les scénarii 1 et 2.

##### 4.9.1 Contexte

Dans le cadre du prolongement de la ligne 14 vers la Mairie de Saint-Ouen et ensuite vers Orly, il est nécessaire d'augmenter la capacité de transport de la ligne. L'objectif est de remplacer les 21 MP89cc et les 18 MP05 par 72 MPNG+ca à partir de 2018.

Les MPNG+ca de la ligne 14 seront des rames de 8 voitures, exploitées en mode automatique sans conducteur disposant d'une chaîne de traction et de bogies dimensionnés pour atteindre des vitesses de 80km/h (voir 100km/h) pour des interstations longues.

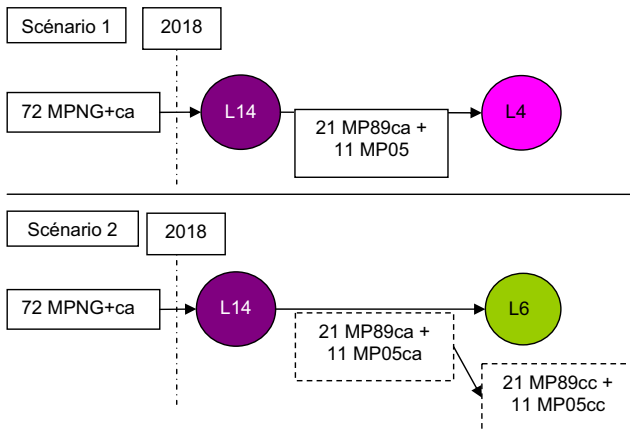


Figure 35 : Diagramme intégration MPNG+ca sur L14

##### 4.9.2 Matériel roulant

Dans le cadre d'études dirigées par la Société du Grand Paris, le nombre de rames pour la ligne 14 de Pleyel à Orly a été estimé à 68 rames

Nous attirons aussi l'attention sur la difficulté d'intégrer 30 rames en 2020 et 30 rames en 2021. Le rythme habituel d'intégration de ce type de matériel est de 2 rames par mois.

##### 4.9.3 Automatismes

Les équipements installés en station assurent les commandes liées en particulier à la circulation des trains (contrôles d'espacement et de manœuvre), et les transmissions des messages avec le PA bord.

Les équipements en ligne sont constitués du support de transmission voie-MR (tapis), des balises de localisation des trains et des dispositifs de détection des trains.

Ces automatismes existants de la ligne 14 ne sont pas prévus pour des rames de 8 voitures. Une adaptation sera donc nécessaire si le système existant est conservé.

Les prolongements posent la question de la modernisation des automatismes, d'autant plus que la ligne sera exploitée avec du nouveau matériel.

##### 4.9.4 Le PCC

Le PCC (Poste de Commande Centralisé) de la ligne 14, qui est situé à la station de Bercy, n'est pas prévu pour une exploitation en rame de 8 voitures. Le PCC devra aussi être adapté pour être capable d'exploiter les rames MPNG+ca.

##### 4.9.5 Impact sur la maintenance

Les rames de la ligne 14 sont actuellement remisées et maintenues sur le site de Tolbiac Nationale 2, situé en arrière gare d'Olympiades. Dans le cadre du prolongement de la ligne vers Mairie de Saint-Ouen, la création d'un nouvel atelier est prévu à Saint-Ouen Les Docks..

#### 4.10. Intégration/exploitation de MPNGca sur L4

Ce point concerne uniquement le scénario 1.

##### 4.10.1 Contexte

Actuellement, 47 MP59 circulent sur la ligne 4 et sont progressivement remplacés par les MP89cc de la ligne 1. Une fois la ligne 4 automatisée, les MP89cc seront transférés sur la ligne 6 et l'exploitation en automatique sera assurée par les 21 MP89ca de la ligne 14, les 11 MP05 de la ligne 14 et 20 MPNGca, ce qui constituera un parc de 45 rames intégralement automatiques.

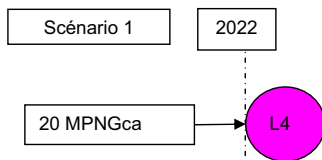


Figure 36 : Diagramme intégration MPNGca sur L4

Cette acquisition ne présente pas de problèmes majeurs, hormis l'intégration de 20 nouvelles rames en un an dans un parc très hétérogène.

#### 4.11. Intégration/exploitation de MPNGcc sur L6

Ce point concerne uniquement le scénario 2.

##### 4.11.1 Contexte

Actuellement, 45 MP73 circulent sur la ligne 6. Si la ligne 4 n'est pas automatisée, les MP73 seront remplacés par les 21 MP89ca et les 11 MP05 de la ligne 14 complétés de 10 MPNGcc de 5 voitures.

Notons que les MP73 sont en exploitation depuis 35 ans et qu'ils n'ont jamais été modernisés, hormis les aménagements intérieurs. De plus, certaines pièces critiques présentent des faiblesses, notamment les châssis de bogie et les poutres pivot. Le réforme et le remplacement de ce matériel est donc inéluctable.

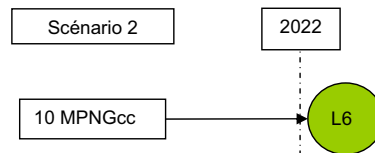


Figure 37 : Diagramme intégration MPNGcc sur L6

##### 4.11.2 Impact sur la maintenance

La problématique de la maintenance des MPNG sur la ligne 6 est similaire à celle des MP89 développée au chapitre 4.5.3.

##### 4.11.3 Impact sur les installations fixes de la ligne

La problématique est identique à celle des MP89 développée au chapitre 4.5.4.

#### 4.12. Exploitation mixte de MPNG, MP05 et MP89

Ce point concerne uniquement la L4 pour le scénario 1 (en mode automatique) et la L6 pour le scénario 2 (en mode manuel).

Des essais de compatibilité devront être menés préalablement à la mise en service commerciale afin de vérifier que les 3 types de matériel peuvent être exploités simultanément sur la même ligne.

Des contraintes de compatibilité devront être reportées dans le dossier de consultation des entreprises pour le marché d'études et de réalisation des MPNG.

Notons que les MP89 peuvent être couplés uniquement entre eux en mode secours. Il est de même pour le MP05, ce qui peut être une faiblesse pour l'exploitation. Il est alors nécessaire que le MPNG soit compatible avec chacun de ces matériels afin de conserver une flexibilité.

Deux approches peuvent être envisagées :

- La première est de gérer les injections de matériel roulant de manière à ce que le MP89 et le MP05 soient toujours séparés par du matériel MPNG. Il convient alors de fonctionner en salves de matériel. Ceci est une contrainte très importante de la gestion du parc de matériel roulant, ainsi que dans la gestion des retards. Si la ligne automatisée permet de gérer ce point grâce à des algorithmes spécifiques, cela peut devenir un vrai casse-tête pour l'exploitation d'une ligne manuelle.
- Si le premier point n'est pas appliqué pour des raisons de réalisation (ligne manuelle) ou pour des cas spécifiques en exploitations. Les communications permettent de secourir les rames par le matériel adéquat. On notera que la ligne 4 comporte 5 communications hors installations terminales (soit une communication tous les 2,1 km) et la ligne 6, 6 communications hors installations terminales (soit une communication tous les 2,3 km).

Dans la seconde approche, on notera que le mode opératoire peut nécessiter des rebroussements pour secourir une rame, ce qui implique de fortes perturbations de l'exploitation. L'intervention est toutefois plus simple mais surtout plus rapide dans le cas d'une exploitation en mode automatique.

Dans tous les cas, la contrainte d'exploitation générée par la diversification du matériel roulant sur une même ligne paraît plus simple à contourner dans le mode automatique.

Lors des phases de transfert ou de réformes de rames, il faudra s'attacher à ne pas laisser une seule rame d'un même type circuler sur une ligne, le risque étant alors qu'une opération de secours nécessite le recours à une rame provenant d'une autre ligne, et entraîne alors des perturbations non acceptables.

## 5. Synthèse des opérations

N°	Mutations et acquisitions	Impacts matériel roulant	Sc.
1	Transfert de MP89cc de la ligne 1 vers la ligne 4 (pour une utilisation CC 6 voitures)	Adaptation informatique embarquée Essais d'intégration	1 et 2
2	Transfert de MP05 de la ligne 14 vers la ligne 1 (pour une utilisation CA 6 voitures)	Adaptation SAET Essais d'intégration	1 et 2
3	Transfert de MP89ca de la ligne 14 vers la ligne 4 (pour une utilisation CA 6 voitures)	Adaptation SAET Essais d'intégration	1
4	Transfert de MP05 de la ligne 14 vers la ligne 4 (pour une utilisation CA 6 voitures)	Adaptation SAET Essais d'intégration	1
5	Transfert de MP89CC de la ligne 4 vers la ligne 6 (pour une utilisation CC 5 voitures)	Passage à 5 voitures Adaptation informatique embarquée Essais d'intégration	1
6	Transfert de MP89ca de la ligne 14 vers la ligne 6 (pour une utilisation CC 5 voitures)	Passage à 5 voitures Passage de CA à CC Adaptation informatique embarquée Essais d'intégration	2
7	Transfert de MP05 de la ligne 14 vers la ligne 6 (pour une utilisation CC 5 voitures)	Passage à 5 voitures Passage de CA à CC Adaptation informatique embarquée	2
8	Intégration et exploitation de MPNGcc sur la ligne 11 (pour une utilisation 5 voitures)	Essais d'intégration	1 et 2
9	Intégration de MPNG+ca sur la ligne 14 (pour une utilisation 8 voitures)	Essais d'intégration	1 et 2
10	Intégration de MPNGca sur la ligne 4 (pour une utilisation 6 voitures)	Essais d'intégration	1
11	Intégration de MPNGca sur la ligne 6 (pour une utilisation 6 voitures)	Essais d'intégration	2
12	Exploitation mixte de MPNGca, MP05ca et MP89ca sur la ligne 4	Essais de compatibilité	1
13	Exploitation mixte de MPNGcc, MP05cc et MP89cc sur la ligne 6	Essais de compatibilité	2

Tableau 16 – Synthèse des opérations

## 6. Chiffrage

Les coûts d'acquisition du futur matériel MNP (items 8 à 11) ne sont pas encore connus mais constitueront la majeure partie des frais d'investissement de ces opérations.

En effet, les opérations de transfert de matériel existant (items 2 à 7) sont estimées à 100 – 125 M€ selon les scénarios, la différence étant par ailleurs négligeables par rapport aux coûts d'acquisition futurs.

Outre les coûts directement liés au matériel roulant, il faudra tenir compte des coûts de rénovation de l'atelier Italie. Ils sont cependant imputables aux 2 scénarii.

Enfin des coûts seront directement liés à l'automatisation de la ligne 4 pour le scénario 1 (infrastructures, automatismes). Ces coûts sont cependant à lier à l'opportunité ou non d'automatiser cette ligne.

Les scénarios d'investissement diffèrent peu. Le scénario 1 permet a priori un étalement un peu plus favorable des investissements sur la période 2018-2022, mais cette différence est faible et peut très bien s'estomper lorsque le calendrier d'investissement sera précisé.



## 7. Impacts sur l'âge du matériel roulant

### Scénario 1

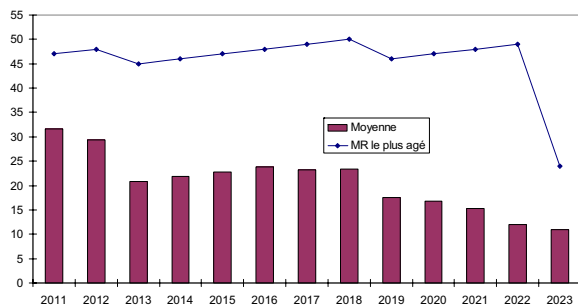


Figure 38 : Evolution de l'âge du parc MR - Scénario 1

### Scénario 2

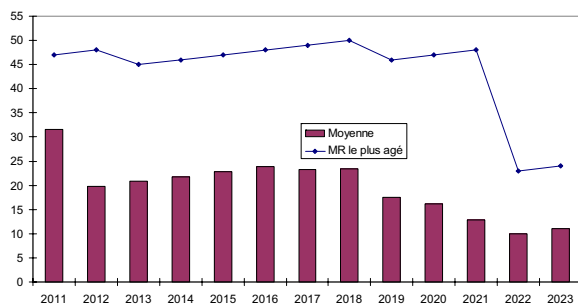


Figure 39 : Evolution de l'âge du parc MR - Scénario 2

Concernant l'évolution de l'âge du parc MR, les deux scénarios diffèrent également très peu. Le scénario 2 a un léger avantage car il permet de radier le matériel le plus ancien un an plus tôt, et, dès 2022, il n'y aura plus de matériel roulant pneu de 1ère génération.

## 8. Conclusion

### 8.1. Eléments techniques

Le tableau ci-dessous permet de synthétiser le niveau de complexité de chacune des mutations ou d'acquisitions de matériel envisagée pour chacun des scénarii.

Scénario 1 : automatisation de la ligne 4

Scénario 2 : pas d'automatisation de la ligne 4

	Sc.1	Sc. 2	Commentaires
Transfert de MP89cc de L1 vers L4			
Transfert de MP05ca de L14 vers L1			Les MP05 vont rester peu de temps sur la ligne 14.
Transfert de MP89ca de L14 vers L4		NA	Changement d'automatisme
Transfert de MP05ca de L14 vers L4		NA	Changement d'automatisme
Transfert de MP89cc de L4 vers L6		NA	Site de maintenance à moderniser
Transfert de MP89ca de L14 vers L6	NA		Transformation de ca à cc
Transferts de MP05ca de L14 vers L6	NA		Transformation de ca à cc
Intégration de MPNGcc sur L11			
Intégration de MPNG+ca sur L14			2 stations à adapter pour une exploitation en rame 8 voitures
Intégration de MPNGca sur L4		NA	
Intégration de MPNGcc sur L6	NA		Site de maintenance à moderniser
Exploitation mixte sur L4		NA	
Exploitation mixte sur L6	NA		

En conclusion, le scénario 1 paraît le moins complexe à mettre en œuvre en ce qui concerne les opérations à mener sur le matériel roulant. Le point le plus critique concerne en effet le scénario 2 où des rames ca à 6 voitures doivent être transformées en rames cc à 5 voitures pour exploitation sur la ligne 6, opération qui cumule les risques techniques. Une automatisation programmée de la ligne 6 permettrait par ailleurs de limiter ces risques.

Notons que :

- L'adaptation des stations de la ligne 14 pour une exploitation en 8 voitures est nécessaire pour les 2 scénarii.
- La modernisation du site de maintenance de la ligne 6 (Atelier d'Italie) est nécessaire pour les 2 scénarii.
- En mettant en œuvre le scénario 1, les réformes de MP89 (rame complète ou voiture) seront plus nombreuses.

### 8.2. Synthèse

	Sc.1	Sc. 2
Offre en adéquation à la demande	+	--
Risques techniques	--	---
Evolution âge parc MR	++	++

Les deux scénarios sont très faiblement différenciables, à l'exception de l'adéquation de l'offre et la demande qui concerne la L4, mais qui reste sujet à la confirmation des hypothèses d'évolution du trafic sur le réseau : il semblerait que l'automatisation soit nécessaire. Sinon, le risque technique paraît plus élevé pour le scénario 2.

## INDEX DES TABLEAUX ET FIGURES

Figure 1 – Plan de roulement matériel métro pneu .....	7
Figure 3 – Ligne 1 / MP 89 cc – Station Hôtel de Ville .....	10
Figure 4 – Ligne 4 / MP 59 – Station Raspail .....	11
Figure 5 – Ligne 6 / MP 73 – Station Bercy .....	13
Figure 6 – Vue aérienne atelier Italie .....	13
Figure 7 – Ligne 11 / MP 59 – Station Hôtel de Ville .....	13
Figure 8 – Ligne 14 / MP 89 ca – Station Olympiades .....	14
Figure 9 – Carte du réseau Métro Pneu avec Ateliers et connexions entre les lignes .....	16
Figure 10 – Evolutions du parc matériel déjà engagées .....	22
Figure 11 – Evolution de l'âge du parc matériel 2011-2017 .....	23
Figure 12 – Nombre de voyages annuels sur le réseau métro, en millions – source OMNIL .....	23
Figure 13 – Nombre de voyages.kilomètres annuels sur le réseau métro, en millions – source OMNIL .....	24
Figure 14 – Nombre d'entrants directs journaliers dans les stations de métro en milliers, par type de jour – source OMNIL .....	24
Figure 15 – Charge en HP, 2006 .....	24
Figure 16 – Schéma d'ensemble du Grand Paris – source Société du Grand Paris .....	27
Figure 17 – Effet du Métro GPE – Dossier du débat public .....	27
Figure 18 – Répartition du type de matériel roulant par ligne – scénario 1 .....	31
Figure 19 – Répartition du type de matériel roulant par ligne – scénario 2 .....	31
Figure 20 – Diagramme d'acquisitions et transferts scénario 1 .....	32
Figure 21 – Diagramme d'acquisitions et transferts scénario 2 .....	33
Figure 22 – Diagramme transfert MP89cc L1 → L4 .....	34
Figure 23 – Diagramme transfert MP05ca L14 → L1 .....	35
Figure 24 – Diagramme transfert MP89ca L14 → L4 .....	36
Figure 25 – Diagramme transfert MP05ca L14 → L4 .....	36
Figure 26 – Diagramme transfert MP89cc L4 → L6 .....	37
Figure 27 : Schéma représentant une demi-rame de MP89 de 6 voitures .....	37
Figure 28 : Principe de passage de 5 à 6 voitures .....	38

Figure 29 : Vue aérienne de l'atelier d'Italie .....	38
Figure 30 : Schéma de l'atelier d'Italie .....	39
Figure 31 : Diagramme transfert MP89ca L14 → L6 .....	40
Figure 32 : Diagramme transfert MP05 L14 → L6 .....	41
Figure 33 : Diagramme intégration MPNGcc sur L11 .....	42
Figure 34 : Situation de l'atelier des Lilas .....	42
Figure 35 : Diagramme intégration MPNG+ca sur L14 .....	43
Figure 36 : Diagramme intégration MPNGca sur L14 .....	44
Figure 37 : Diagramme intégration MPNGcc sur L6 .....	44
Figure 38 : Evolution de l'âge du parc MR - Scénario 1 .....	47
Figure 39 : Evolution de l'âge du parc MR – Scénario 2 .....	47
Tableau 1 – Mise en service des lignes MP .....	8
Tableau 2 – Les 3 stations les plus importantes de la ligne 1 .....	10
Tableau 3 – Les 3 stations les plus importantes de la ligne 4 .....	11
Tableau 4 – Les 3 stations les plus importantes de la ligne 6 .....	12
Tableau 5 – Les 3 stations les plus importantes de la ligne 11 .....	13
Tableau 6 – Les 3 stations les plus importantes de la ligne 14 .....	14
Tableau 7 – Tableau de synthèse de caractéristiques des lignes .....	15
Tableau 8 – Evolution de fréquentation annuelle des métros pneu .....	24
Tableau 9 – Niveau de saturation des lignes en heure de pointe en 2009 (* = calculée sur la demi-heure de pointe) .....	25
Tableau 10 – Niveau de saturation des lignes en heure de pointe en 2020 sans l'effet du Métro Grand Paris Express (* = calculée sur la demi-heure de pointe) .....	26
Tableau 11 – Evolution de chaque ligne .....	26
Tableau 12 – Niveau de saturation des lignes en heure de pointe en 2020 avec l'effet du Métro Grand Paris Express (* = calculée sur la demi-heure de pointe) .....	27
Tableau 13 – Ateliers dédiés à chaque ligne .....	28
Tableau 14 – Ateliers et date de rénovation .....	28
Tableau 15 – Itinéraires d'accès à l'atelier de Fontenay .....	29
Tableau 16 – Synthèse des opérations .....	46



**Délibération n°2012/0062**  
**Séance du 8 Février 2012**

**Cahier des charges fonctionnel d'un nouveau matériel métro  
à roulement pneu**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L 2142-8 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** 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°75-470 du 4 juin 1975 portant approbation du cahier des charges de la régie des transports parisiens, en application de l'article 13 du décret n°59-1091 du 23 septembre 1959 modifié portant statut de la Régie autonome des transports parisiens ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2011-320 du 23 mars 2011 relatif aux missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la RATP et aux transferts patrimoniaux entre le STIF et la RATP et notamment son article 14 ;
- VU** les avis de la commission de la qualité de service du 2 février 2012 et de la commission des investissements et du suivi du contrat de projet du 6 février 2012 ;
- VU** le rapport n°2012/0062 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver le cahier des charges fonctionnel du nouveau matériel métro pneu figurant au rapport ci-joint ;

**ARTICLE 2 :** d'approuver le principe du financement par le STIF à hauteur de 50 % des frais fixes de l'investissement, et à hauteur de 100 % du montant des 35 rames à 8 voitures selon un montant identique à celui des rames de la Société du Grand Paris ;

**ARTICLE 3 :** La RATP est chargée de mener la procédure d'acquisition du nouveau matériel métro pneu sur la base du cahier des charges fonctionnel susvisé ;

**ARTICLE 4 :** de donner mandat à la Directrice Générale pour élaborer avec la Société du Grand Paris un accord de gouvernance spécifique au matériel roulant objet de la présente délibération.

**ARTICLE 5 :** la Directrice Générale: est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Jean-Paul Huchon', written over the printed name.

# **CAHIER DES CHARGES FONCTIONNEL D'UN NOUVEAU MATERIEL METRO A ROULEMENT PNEU**

**Rapport n° 2012/0062**

**au Conseil du Syndicat des transports d'Ile de France  
séance du 8 février 2012**

Rubrique : Qualité de service et matériel roulant

Le Schéma Directeur du matériel roulant métro pneu a permis d'identifier le besoin d'acquérir de nouvelles rames métro à roulement pneu, répondant notamment aux besoins suivants :

- un besoin avéré de 35 rames à 8 voitures à conduite automatique dans le cadre de l'augmentation de capacité de la ligne 14 prolongée à Mairie de Saint Ouen ;
- un besoin potentiel à minima de 20 rames à 6 voitures en conduite automatique, en complément des 32 rames actuellement en circulation sur la ligne 14, dans le cas d'une automatisation de la ligne 4 ;
- un besoin potentiel à minima de 54 rames à 5 voitures en conduite manuelle, pour répondre aux besoins des lignes 6 et 11, en fonction des choix d'automatisation de la ligne 4 et du maintien en mode pneu de la ligne 11.

Conformément à l'accord de gouvernance du matériel roulant STIF-RATP, soumis par ailleurs à l'approbation de votre Conseil, le STIF a décidé de confier à la RATP l'acquisition de nouvelles rames, en réponse aux besoins identifiés ci-dessus.

Dans ce cadre, le STIF est donc amené à demander à la RATP la prise en compte des fonctionnalités voyageurs de ce nouveau matériel métro définies par le STIF.

Celles-ci ont notamment été élaborées en s'appuyant sur les retours d'expérience de la RATP, et les expressions de voyageurs qu'il a pu recueillir.

## **FONCTIONNALITES DU NOUVEAU MATERIEL METRO PNEU**

---

### **1- Fonctionnalités liées à l'exploitation**

#### **a) Fiabilité et Performances**

Le STIF demande en priorité que la conception de ce matériel garantisse une disponibilité et une fiabilité optimales, dès sa mise en service. Le STIF est en effet particulièrement vigilant à la régularité des services de transport, produits par l'opérateur au bénéfice des voyageurs.

Il est proposé de demander à la RATP d'y veiller particulièrement dans la conduite du projet et dans les spécifications techniques des sous-systèmes, ainsi que dans les phases de test, d'homologation et de mise au point du matériel.

Son niveau de disponibilité sera au moins équivalent au meilleur matériel actuellement en service.

Les performances dynamiques de ce nouveau matériel (accélération, vitesses commerciales, freinage) doivent permettre à minima de maintenir, ou d'améliorer la qualité du service proposé aux voyageurs sur les lignes existantes concernées, et de répondre aux temps de parcours définis pour les projets d'infrastructure.

Ces performances doivent être maintenues à un niveau optimal si les conditions d'adhérences sont dégradées (pour les parties aériennes des lignes 6 ou 11 prolongée notamment).

## **b) Optimisation des flux d'échanges**

L'optimisation des flux d'échanges (montée et descente des voyageurs) est un besoin capital pour une ligne de métro. Elle impacte directement la capacité de la ligne par la maîtrise du temps de stationnement.

Cette optimisation intègre les points suivants :

### **i. Echanges quai-train**

Pour sa version à 8 voitures, l'emplacement des portes d'accès doit correspondre à celui des façades de quai qui équipent la ligne 14. Le nombre et l'emplacement des portes de l'ensemble des versions s'en déduit.

Les portes doivent être de type coulissant, ce qui permet de diminuer l'espace entre le train et les façades de quai, lorsqu'elles existent. L'ouverture des portes doit pouvoir être automatique pour toutes les versions.

Le diagramme sera conçu pour que les voyageurs assis n'empiètent pas sur le passage libre des portes.

L'information de fermeture des portes est réalisée par des signaux visuels et sonores clairement perceptibles depuis le quai et à l'intérieur des voitures.

Enfin, la hauteur des plateformes des rames par rapport au quai sera définie par rapport aux valeurs sur la ligne 14, pour offrir un meilleur accès des Personnes à Mobilité Réduite sur cette ligne.

### **ii. Circulations intérieures**

La fluidité des circulations intérieures de l'ensemble des versions sera favorisée par :

- Une largeur de caisse la plus grande permise par le gabarit autorisé sur le réseau métro pneu ;
- Une implantation des sièges fixes libérant un couloir de circulation large d'au moins 0,80 m dans la version de base en 2+1(ce qui permettra également la circulation des usagers de fauteuils roulants), sauf au niveau des sièges longitudinaux des intercirculations ;
- La présence d'intercirculations larges entre voitures, d'au moins 1,60m aux épaules, et à niveau, qui permettent une meilleure répartition des voyageurs à l'intérieur du train, et un aspect « boa » rassurant.

## **c) Capacité**

La **capacité élevée** de ce nouveau matériel, tant en places assises que debout, est déterminée à la fois par les contraintes d'exploitation des lignes concernées (nombre de trains en heure de pointe et régularité), par les contraintes liées aux infrastructures (longueurs des quais).

### Version 8 voitures :

Cette version a vocation à circuler sur la ligne 14 (conduite automatique).

La capacité du train sera au minimum de 932 voyageurs (calculée avec la norme de 4 voyageurs /m<sup>2</sup>), et visera 960 voyageurs.



Le diagramme prévoira a minima un emplacement identifié pour Usager en Fauteuil Roulant (UFR) dans les voitures d'extrémité. Le train sera par ailleurs équipé de 48 sièges PMR, soit 2 depuis chaque plateforme.

Il disposera au total de 184 places assises fixes minimum, et visera 248 places assises fixes.

#### Version 6 voitures :

Cette version a vocation à circuler sur la ligne 4 dans l'hypothèse d'une conduite automatique.

La capacité du train sera au minimum de 678 voyageurs (calculée avec la norme de 4 voyageurs /m<sup>2</sup>).

Le train sera équipé de 36 sièges PMR, soit 2 sièges depuis chaque plateforme.

Il disposera au total de 142 places assises fixes minimum.

#### Version 5 voitures :

Cette version a vocation à circuler sur les lignes 6 et 11 prolongée (conduite manuelle). Elle intégrera donc des cabines de conduite aux extrémités.

La capacité du train sera au minimum de 550 voyageurs (calculée avec la norme de 4 voyageurs /m<sup>2</sup>).

Le train sera équipé de 30 sièges PMR, ce qui correspond à 2 sièges depuis chaque plateforme.

Il disposera au total de 106 places assises fixes minimum.

La configuration des assises a fait l'objet d'une analyse plus approfondie demandée par le STIF, s'appuyant sur la perception des voyageurs, les retours d'expérience de l'opérateur RATP, et des calculs de capacité.

Il apparaît que le diagramme « 2+1 », déjà présent sur plusieurs matériels métro de la RATP (rames MP89 de la ligne 14, nouvelles rames MF01 sur les lignes 2, 5 et bientôt 9, nouvelles rames MP05 sur la ligne 1), est perçu comme plus confortable que le diagramme longitudinal par les voyageurs qui se sont exprimés, compte-tenu des sensations à l'accélération et au freinage.

Les calculs plus précis ont montré que, bien que le diagramme longitudinal offrirait davantage de places assises en heures de pointe, le diagramme « 2+1 » offrirait davantage de places totales aux heures de pointe avec le même niveau de confort pour les voyageurs assis, un couloir de circulations intérieures plus large en présence de voyageurs assis, et davantage de places assises aux heures creuses grâce aux strapontins.

Il est donc retenu en version de base un diagramme « 2+1 » en partie centrale des voitures, avec des assises longitudinales adjacentes aux intercirculations (sur le modèle des MP89, MP05 ou MF01).

Toutefois, le STIF demande à la RATP de laisser ouverte dans la consultation, en variante, des propositions en diagramme longitudinal ou mixte, permettant aux constructeurs de proposer toute innovation pertinente.

#### **d) Evolutivité du matériel**

L'aménagement intérieur sera conçu de telle manière qu'il pourra facilement être modifié afin de faire évoluer le diagramme, et donc la capacité des rames, selon l'évolution constatée des besoins.

A ce titre, les voitures intermédiaires des rames à 8 voitures pour la ligne 14 et les voitures d'extrémité des rames à 6 et 5 voitures comprendront un emplacement identique en surface aux emplacements UFR.

Par ailleurs, ce nouveau matériel devra faciliter au maximum la possibilité d'ajouter de nouveaux services, ou de retirer des équipements devenus obsolètes ou inadaptés.

#### **e) Compatibilité avec les systèmes et matériels existants et futurs**

Le nouveau matériel métro pneu doit être compatible avec les systèmes d'exploitation et de signalisation actuellement en service sur l'ensemble des lignes du réseau pneu, et avec les systèmes qui seront en vigueur sur ces lignes à l'avenir.

Par ailleurs, le nouveau matériel métro devra pouvoir être exploité simultanément sur la même ligne avec des matériels à roulement pneu actuels, de manière provisoire pendant la durée des déploiements, mais également de manière pérenne avec les matériels MP89 et MP05, selon les options de redéploiement retenues dans le Schéma Directeur du matériel roulant métro pneu.

Il doit dès lors posséder une cohérence avec ces derniers, en ce qui concerne :

- le service aux voyageurs ;
- les conditions d'exploitation et de traitement des incidents (organes de choc et d'attelage).

#### **f) Système de comptage automatique**

Les rames seront dotées de systèmes embarqués de comptage de voyageurs, destinés à mieux connaître la fréquentation des lignes ainsi que les comportements des voyageurs.

Ce système pourra éventuellement transmettre des données au système d'information voyageur, afin qu'il puisse orienter sur le quai de la gare les voyageurs vers les voitures les moins chargées.

#### **g) Maintenance**

Les coûts de maintenance du nouveau matériel seront contenus, et feront l'objet d'une attention particulière par la RATP durant tout le processus d'acquisition, permettant a minima de ne pas dépasser les coûts de maintenance du MP05.

## **2- Fonctionnalités liées à la qualité du service proposé aux voyageurs**

- **Information voyageurs**

**Le système d'information embarqué** assure la diffusion d'annonces visuelles et sonores donnant aux voyageurs une information circonstanciée et dynamique pendant leurs déplacements. Ce système doit être conforme aux orientations du Schéma Directeur de l'Information Voyageur et en particulier appliquer la Charte des Supports et Contenus d'Information Voyageurs approuvée par le STIF en décembre 2009.

Les affichages et les messages sonores présentent les données sur les conditions de transport de la ligne (prochains arrêts desservis, arrêt en cours, perturbations...) ainsi que sur les correspondances avec d'autres modes de transport en commun, même s'ils dépendent d'autres opérateurs de transport. A ce titre, ce nouveau matériel prévoira la possibilité de disposer d'une liaison sol-train lorsque les infrastructures le permettront.

La qualité, la position et le nombre de supports d'information visuelle dans chacune des rames du train doivent permettre de rendre l'information lisible par tout voyageur, debout ou assis : ces supports devront être situés de façon à ce que chaque voyageur soit à moins de 5 m de l'un d'eux.

Enfin, la conception du matériel doit permettre une évolution simplifiée des supports et des contenus pour anticiper les progrès et les obsolescences technologiques et permettre l'ajout de nouvelles fonctionnalités. En revanche, ces fonctionnalités se limiteront à l'information-voyageur liée aux déplacements, et n'auront pas vocation à diffuser des divertissements ou des annonces commerciales.

- **Confort des voyageurs**

Le nouveau matériel métro proposera un niveau de confort élevé, tenant compte notamment de l'évolution des morphologies.

- i. Confort des assises**

Les sièges fixes proposeront des dimensions confortables pour les usagers, d'un minimum de 450 mm de largeur, et tendant vers un objectif de 490 mm (type MF01).

L'espace inter-sièges en vis-à-vis sera au minimum de 520 mm, et visera 600 mm.

Les strapontins seront eux étudiés de manière à proposer un appui ischiatique en position relevée, sans détériorer les objectifs de capacité du train.

- ii. Confort sonore à l'intérieur des rames**

Le nouveau matériel métro doit proposer un niveau de confort acoustique permettant de voyager dans des conditions satisfaisantes, et de communiquer entre les voyageurs à l'intérieur des voitures sans effort. Les niveaux requis correspondront à une amélioration du confort acoustique par rapport aux matériels à roulement sur pneumatiques les plus récents (MP05 en particulier).

- iii. Confort climatique**

La régulation thermique (chauffage, ventilation, réfrigération) prendra en compte le niveau d'occupation de la rame, le niveau d'ensoleillement (pour la ligne 6 notamment) ainsi que les conditions climatiques afin d'offrir des conditions de température et de

ventilation agréables et homogènes, y compris en cas de forte affluence ou de conditions climatiques extrêmes.

Cette régulation thermique contribuera également à l'efficacité énergétique.

#### **iv. Ambiance intérieure**

Un traitement différencié de l'ambiance des espaces pourrait permettre de distinguer les différentes zones (assis, debout, inter-circulations).

- **Sécurité et vidéoprotection**

Le nouveau matériel sera doté des équipements de vidéo protection de dernière génération.

### **3- Empreinte environnementale**

Conformément au nouveau PDU, approuvé par le Conseil du STIF du 9 février 2011, le STIF veille à la réduction de l'empreinte environnementale de ce nouveau matériel.

#### **a) Conception du matériel**

Le matériel doit viser une baisse de l'empreinte environnementale pendant l'ensemble de son cycle de vie, depuis sa conception jusqu'à son démantèlement. Un bilan carbone® ainsi qu'une Analyse de Cycle de Vie seront notamment demandés.

#### **b) Consommation d'énergie en exploitation**

La consommation d'énergie nécessitée par les niveaux de performance du nouveau matériel métro, doit être partiellement compensée par des technologies particulières (gestion électronique des moteurs, récupération de l'énergie au freinage notamment).

Il est donc proposé de demander à la RATP d'encourager les constructeurs à proposer des réponses techniques contribuant à une efficacité énergétique optimisée.

#### **c) Consommation d'énergie liée aux voyageurs**

En intégrant dès la conception du matériel des exigences de sobriété et d'efficacité énergétique, il est possible de maîtriser les consommations des équipements liés aux services voyageurs tout en offrant des niveaux de confort et de sûreté de fonctionnement importants.

Il est proposé de demander à la RATP que le nouveau matériel métro soit conçu dans cette optique.

#### **d) Pollutions chimiques et électromagnétiques**

La conception du nouveau matériel devra permettre de minimiser l'exposition des voyageurs aux composés organiques volatils, aux poussières ainsi qu'aux pollutions électromagnétiques, selon le principe de précaution.

#### **e) Nuisances sonores**

Le niveau sonore du nouveau matériel, défini conformément aux réglementations en vigueur, permettra de réduire les nuisances sonores pour les riverains.

Une attention particulière sera portée aux bruits de freinage, afin notamment de ne pas importuner les riverains dans le cadre d'une future exploitation en aérien.

#### **4- Design et livrée**

Ce nouveau matériel métro arborera une livrée conforme aux principes d'habillage et à la charte du matériel roulant métro du STIF.

Le design du nouveau matériel métro s'appuiera sur les principes suivants, renvoyant à l'image du mode métro :

- des lignes extérieures classiques optimisant le volume intérieur, une face avant non agressive,
- un certain confort intérieur, en particulier des sièges souples ou ergonomiques et recouverts de tissus,
- des ambiances plutôt chaleureuses et des formes douces,
- une impression générale de robustesse rassurante,
- une signalétique très présente et complète.

La méthode du « design aval » est retenue : le design viendra compléter et enrichir une architecture définie a priori, et sera affiné avec le STIF après attribution du marché par la RATP. Les soumissionnaires fourniront dans leur dossier de réponse des images de synthèse 2D et 3D (face, profil et perspective) pour l'extérieur et un travail sur l'aménagement et l'ambiance intérieure sous formes de trois solutions en images de synthèse.

**Il est proposé au conseil d'approuver les fonctionnalités de ce nouveau matériel métro pneu telles que présentées ci-dessus.**

## **GOVERNANCE SPECIFIQUE DU PROJET D'ACQUISITION DE CE NOUVEAU MATERIEL METRO PNEU**

---

Conformément à l'accord de gouvernance STIF-RATP soumis à l'approbation de votre Conseil par ailleurs, la RATP sera amenée à assumer la responsabilité technique et juridique de la définition et de la réalisation des investissements, jusqu'à la mise en exploitation des matériels dans le respect des procédures qui lui sont propres.

Elle sera à ce titre responsable de l'ensemble des relations avec les constructeurs.

### **1. Principes de financement**

Il est proposé, pour l'acquisition des 35 rames à 8 voitures répondant aux besoins de capacité de la ligne 14 prolongée en Mairie de Saint Ouen, un principe de financement direct du STIF à hauteur de 100 % du coût d'acquisition.

Il s'agit en effet d'un projet d'accroissement de la capacité de la ligne, connexe au prolongement de la ligne à Mairie de Saint Ouen.

Les besoins supplémentaires éventuels de ce nouveau matériel métro pneu relevant d'un renouvellement de matériels seront financés directement par le STIF à hauteur de 50% de leur coût, alors que les compléments de parc liés à de nouveaux projets d'infrastructure feront l'objet d'un financement à 100% par le STIF.

Afin de recevoir les premières rames à l'horizon de mise en service du prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen, les services du STIF et de la RATP seront amenés à élaborer une convention de financement de ce matériel, qui devrait être soumise au Conseil du STIF à horizon fin 2013.

### **2. Mutualisation de l'acquisition avec la Société du Grand Paris (SGP)**

La SGP est le maître d'ouvrage de l'opération d'acquisition du matériel roulant nécessaire à l'exploitation des infrastructures du réseau du Grand Paris Express.

Afin de bénéficier d'une diminution du coût, et de permettre la garantie d'une exploitation de qualité de la ligne 14, le STIF mandate la RATP pour engager l'acquisition du nouveau matériel métro pneu conjointement avec la SGP par le biais d'un groupement de commande. Toutefois, chaque entité reste financeur exclusif de son matériel propre au sein du groupement.

Dans ce cadre, il est convenu avec la RATP et la SGP que le STIF ne finance que 50% des frais fixes de ce nouveau matériel métro pneu, la SGP finançant également 50%.

Par ailleurs, il est convenu que le coût unitaire des 35 rames automatiques à 8 voitures financées par le STIF sera identique au coût unitaire des rames automatiques à 8 voitures financées par la SGP.

Conformément à l'accord de gouvernance du matériel roulant STIF-RATP, le STIF sera étroitement associé par la RATP tout au long de la procédure d'acquisition.

Un autre accord de gouvernance spécifique au matériel roulant doit être élaboré entre le STIF et la SGP, afin que le STIF soit également étroitement associé par la SGP tout au long de la procédure d'acquisition.

**Il est proposé au Conseil :**

- **d'approuver le principe du financement par le STIF à hauteur de 50 % des frais fixes de l'investissement, et à hauteur de 100 % du montant des 35 rames à 8 voitures selon un montant identique à celui des rames de la SGP ;**
- **de donner mandat à la RATP pour l'acquisition du nouveau matériel métro pneu sur la base du cahier des charges fonctionnel susvisé ;**
- **de mandater la Directrice Générale pour élaborer avec la SGP un accord de gouvernance spécifique sur le matériel roulant.**

Syndicat des Transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2012/0063**

**Séance du 8 Février 2012**



**CONVENTION DE FINANCEMENT AVEC LA RATP POUR L'ACQUISITION DE 14 RAMES MP05 – APPROBATION- SIGNATURE**

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

- VU** le code des transports et notamment ses Article L 2142-8 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** 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°75-470 du 4 juin 1975 portant approbation du cahier des charges de la régie des transports parisiens, en application de l'article 13 du décret n°59-1091 du 23 septembre 1959 modifié portant statut de la Régie autonome des transports parisiens ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2011-320 du 23 mars 2011 relatif aux missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la RATP et aux transferts patrimoniaux entre le STIF et la RATP ;
- VU** le rapport n°2012/0063 ;
- VU** les avis de la commission de la qualité de service du 2 février 2012 et de la commission des investissements et du suivi du contrat de projet du 6 février 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : la convention de financement entre le STIF et la RATP pour l'acquisition de 14 rames MP05 est approuvée.

**ARTICLE 2** : la Directrice Générale du STIF est habilitée à signer ladite convention et à prendre tout acte permettant de concrétiser cette opération.

**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 Transport d'Ile-de France

Jean-Paul HUCHON

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



## **CONVENTION DE FINANCEMENT**

### **Pour l'acquisition de matériel roulant « MP05 » pour la ligne 14 du métro**

**ENTRE :**

**Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF)**, établissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n°2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 39 bis / 41 rue de Châteaudun 75009 PARIS, représenté par Sophie MOUGARD en sa qualité de directrice générale dûment habilité aux fins des présentes par délibération du conseil en date du 8 février 2012,

ci-après dénommé le "STIF",

Et,

**La Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP)**, 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<sup>ème</sup>, 54 quai de la Rapée, représentée par Christian Galivel, en sa qualité de Directeur du Matériel Roulant Ferroviaire de la RATP,

ci-après dénommée la "RATP",

D'autre part,

Le STIF et la RATP étant ci-après désignés conjointement les « **Parties** ».

**IL EST EXPOSE PREALABLEMENT CE QUI SUIT :**

Conformément aux articles L.1241-1 et suivants du code des transports, le STIF est l'autorité organisatrice des services de transports publics réguliers de personnes dans la région Ile-de-France.

En application de l'article L.1241-6 du code des transports, la RATP assure jusqu'au 31 décembre 2039 l'exécution des services réguliers de transport guidé (métro), créés avant le 3 décembre 2009, qui lui ont été confiés.

L'article L.2142-8 du Code des transports dispose que, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2010, le matériel roulant est un bien de retour qui à la fin de son exploitation par la RATP devra être remis au STIF. Ce texte prévoit également que le matériel roulant appartient au STIF dès son acquisition par la RATP qui en conserve le contrôle et l'utilise librement jusqu'à sa remise au STIF jusqu'à la fin de son exploitation.

C'est dans ce contexte législatif et réglementaire que le STIF et la RATP souhaitent acquérir 14 rames MP05 nécessaires au prolongement de la ligne 14 du métro à Mairie de Saint-Ouen.

Le matériel MP05 fait l'objet d'un marché attribué par la RATP à des industriels dont la société Alstom dans le cadre du projet de modernisation et d'automatisation de la ligne 14 du métro.

Ce matériel pouvant également circuler sur la ligne 14, 4 rames ont déjà été commandées par la RATP en 2009 dans le cadre du renforcement de capacité de transport de la ligne 14. Il est proposé que la RATP procède à l'acquisition de 14 rames supplémentaires de ce même matériel.

**IL A ETE CONVENU ET ARRETE D'UN COMMUN ACCORD CE QUI SUIT :**

## **ARTICLE 1 – OBJET DU CONTRAT - GOUVERNANCE**

La présente convention a pour objet de préciser les modalités de financement et de mise en service de 14 rames nécessaires au prolongement de la ligne 14 du métro jusqu'à Mairie de Saint-Ouen.

Lorsque les conséquences de cette convention portent sur les éléments usuellement du ressort du contrat d'exploitation STIF-RATP (coût d'exploitation, de maintenance, de réemploi, d'amortissement, les frais financiers, ...), les conséquences financières des variations de ces postes seront prises en compte dans les contrats d'exploitation avec la RATP.

La présente convention s'inscrit également dans le respect de l'accord de gouvernance STIF - RATP relatif au matériel roulant.

Toute clause de la présente convention entrant dans le champ de cet accord doit être appliquée conformément aux prescriptions de l'accord et, le cas échéant, modifiée en fonction de ses éventuelles évolutions et/ou modifications. En cas de contradiction, l'accord prime sur la présente convention.

## **ARTICLE 2 – CHAMP D'APPLICATION DE LA CONVENTION –**

L'investissement entrant dans le champ d'application de la présente convention de financement porte sur :

- 1) l'acquisition de 14 rames de type MP05 de 6 voitures, sans leurs équipements embarqués de contrôle/commande et moyens audiovisuels ni leur intégration, soit 84 voitures dont le descriptif technique figure en Annexe 1,

Les équipements embarqués de contrôle/commande et moyens audiovisuels et leur intégration feront l'objet d'une prise en charge par le STIF via une convention de financement ad hoc, indépendante du projet du prolongement à Mairie de Saint-Ouen.

- 2) L'acquisition de ces 14 rames est complétée de celle des outillages qui seront à commander en complément, pour assurer le même niveau de fiabilité et de disponibilité que sur le reste du parc de la ligne.

## **ARTICLE 3 – COUT D'ACQUISITION**

Les coûts qui sont déterminés à l'Article 4 doivent être entendus comme les coûts réels hors aléas de l'acquisition des 14 rames MP05, aux conditions des marchés signés par la RATP.

- Le coût A est le prix convenu au marché MP05, hors aléas et hors pénalités versées par les industriels. Le montant du coût A ne peut être supérieur à 138,47 millions d'euros aux conditions économiques de juin 2011.
- Le coût B correspond aux coûts d'acquisition des outillages lorsqu'ils ne sont pas inclus dans le marché. Le montant du coût B ne peut être supérieur à 1,5 millions d'euros aux conditions économiques de juin 2011.
- Le coût C est le coût de l'indexation, déterminé à partir des conditions d'indexation du marché MP05 signé entre la RATP et les industriels (Annexe 5) appliquées au coût A et B.
- Le coût D correspond aux coûts liés :
  - aux avenants de confort et de service,

- à la mise en œuvre de contraintes réglementaires et de l'application de normes nouvelles apparues après la passation du marché, faisant l'objet d'un avenant validé par le STIF au marché MP05.

Le coût réel est la somme des coûts A, B, C et D.

Dans le cas où le coût définitif de l'acquisition dépasse le coût réel ainsi défini, notamment en raison d'aléas non compris dans les coûts réels, la différence entre le coût réel de l'acquisition et le coût définitif est à la charge de la RATP.

Les parties s'engagent à mettre en œuvre tous les moyens dont elles disposent pour tendre vers des coûts optimisés et éviter de trop fortes variations.

#### **ARTICLE 4 – PLAN DE FINANCEMENT**

Le financement de l'investissement tel que décrit à l'Article 2 est pris en charge à 100 % par le STIF.

Les sommes versées peuvent néanmoins varier, en application des dispositions de l'article 7.

La contribution du STIF n'est pas assujettie à la TVA.

Le détail du plan de financement des investissements figure en Annexe 3.

Le matériel acquis apparaît dans les comptes de la RATP pour l'intégralité de sa valeur.

#### **ARTICLE 5 – ENGAGEMENTS DE LA RATP RELATIFS A L'UTILISATION DU MATERIEL ROULANT**

##### Article 5.1 – Engagement de disponibilité du matériel

L'introduction de rames MP05 doit s'accompagner d'une disponibilité optimale du parc permettant d'accomplir dans les meilleures conditions possibles le service de référence.

La RATP s'engage donc à ce que ce matériel présente, dès la mise en service commercial, un taux de disponibilité et de fiabilité et permettant de remplir cet objectif.

Dans cette perspective, un suivi particulier de la fiabilité du Matériel Roulant MP05 en circulation sur la ligne 14 et de l'irrégularité ou des pertes de production pour cause Matériel Roulant sur la ligne 14 sera effectué dans le cadre des réunions du comité de suivi prévu à l'article 6.1.

##### Article 5.2 – Pérennité et maintien en bon état de l'investissement

La RATP s'engage à transmettre au STIF, sous réserve du secret industriel et commercial et s'il y a lieu de l'accord des industriels, tout élément disponible permettant d'objectiver l'évolution du coût de maintenance des MP05.

A fonctionnalités identiques, le coût de maintenance ne sera pas supérieur à celui des rames MP89CA.

Par ailleurs, la RATP s'engage plus largement à effectuer toutes diligences et prendre toutes mesures utiles et requises pour assurer la pérennité et le bon état de fonctionnement et d'entretien des équipements résultant de l'investissement, conformément à leur usage et destination, dans un souci de qualité et de sécurité pour les usagers du réseau francilien.

## **ARTICLE 6 - MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI DE L'INVESTISSEMENT**

La RATP, en tant qu'entité adjudicatrice, suit et gère directement, avec les différents industriels, l'exécution des commandes dont ces derniers sont titulaires.

### Article 6.1 – Comité de suivi de l'investissement

Les parties conviennent de la mise en place d'un comité de suivi de l'acquisition des 14 rames MP05.

Le comité de suivi est composé de deux représentants du STIF et deux représentants de la RATP, désignés par leur directeur respectif. Il est coprésidé par la directrice générale du STIF ou son représentant désigné et par le Directeur du département Matériel roulant ferroviaire de la RATP ou son représentant désigné.

#### Article 6.1.1 – Rôle du comité de suivi

Conformément à l'accord de gouvernance du matériel roulant signé entre les Parties, le comité de suivi est chargé de suivre la réalisation de l'investissement et les modalités de financement de ces investissements.

Il a pour mission de rendre des avis et des recommandations sur le suivi de la fabrication des rames et leur financement, leur stockage et leur réemploi.

Il examinera en particulier :

- le coût, ses composantes et leur évolution, en euros courants et constants,
- les conditions de réalisation de l'investissement en cours et à réaliser par la RATP, dont le calendrier d'investissement défini en annexe 2,
- le respect du plan de financement de l'investissement prévu à l'article 4,
- l'échéancier des versements et les modalités de paiement prévus à l'article 8,
- le bilan financier annuel de l'investissement, tel que prévu à l'article 6.1.2,
- toute décision qui aurait un impact significatif sur les éléments mentionnés au paragraphe précédent, ainsi que sur le confort, la régularité et la qualité du service sur les lignes impactées par l'investissement,
- ainsi que tout autre point relatif à l'investissement mis à l'ordre du jour par l'une ou l'autre des parties.

Le comité de suivi recommande les actions à prendre en fonction de la situation constatée.

Le comité de suivi examine en particulier l'exécution du programme d'investissements de l'année précédente et le bilan financier annuel, se prononce sur la réalisation du programme d'investissements de l'année en cours et le projet de programme des années suivantes.

Le comité de suivi peut recommander l'anticipation du calendrier de mise en service des éléments figurant à l'Annexe 2.

#### Article 6.1.2 – Fonctionnement du comité de suivi

Le comité de suivi se réunit mensuellement et, en tant que de besoin, 10 jours après la demande expresse et motivée de l'une ou l'autre des parties.

Une convocation précisant les points à l'ordre du jour doit être adressée par les parties aux membres du comité 10 jours ouvrés avant la séance.

A l'issue de chaque séance, il est dressé un compte-rendu comportant les points qui ont fait l'objet de débats, et l'avis qui est émis par le comité. Ce compte-rendu est envoyé aux membres du comité pour approbation qui devra être rendue dans un délai de 8 jours ouvrés.

Une fois ce délai expiré, le compte rendu sera réputé approuvé par les membres du comité et transmis aux parties.

Les recommandations et avis du comité sont le cas échéant validés par les instances compétentes des Parties et introduites à la présente convention par voie d'avenant.

#### Article 6.1.3 – Informations/documents à fournir au comité de suivi annuel

Les informations et documents seront transmis au comité de suivi mensuel conformément aux prescriptions de l'accord de gouvernance du matériel roulant sur les modalités d'association du STIF aux investissements réalisés par la RATP pour les opérations en cours (article 5.1.1).

Sous réserve du secret industriel et commercial, des droits de propriété intellectuelle et des droits des tiers notamment des fournisseurs de la RATP, celle-ci mettra à la disposition ou transmettra au comité de suivi tous informations et documents utiles, au plus tard 10 jours ouvrés avant la date de la tenue du comité de suivi, notamment ceux concernant:

- Le bilan financier annuel de l'investissement comportant notamment :
  - Les éléments suivants issus de la comptabilité de l'entreprise :
    - Le tableau de passage des immobilisations concernées par l'investissement indiquant par nature d'immobilisation, la valeur brute, le total des amortissements passés et la valeur nette comptable de l'année considérée ;
    - Le tableau de passage des provisions concernant les équipements concernés présentant le solde initial, les dotations/reprises de l'année et le solde final de l'année considérée,
    - l'inventaire comptable des biens et équipements afférents à l'investissement ;
    - Les frais financiers, les locations de matériels, la production immobilisée et les produits de cession générés par l'investissement objet de la présente convention ;
- Les éléments extra-comptables suivants :
  - pour l'investissement, une décomposition du coût;
  - les coûts de possession des investissements (coût d'exploitation et de maintenance induits)
  - le suivi des dépenses comptabilisées à la date de réalisation du bilan, présentées par financeur et au global, accompagné des justificatifs de paiement y compris les facturations internes ;
  - la nature et l'estimation des dépenses prévisionnelles totales restant à payer par chaque financeur (plan de financement et échéancier de versements actualisés);
  - l'évolution des indices composant la formule de révision appliquée dans le cadre du contrat conclu par la RATP pour la réalisation de l'investissement.

- le bilan physique annuel de l'investissement :
  - le calendrier actualisé des livraisons et mises en service de l'investissement prévu à l'Annexe 2 ;
  - l'inventaire physique des biens et équipements afférents à l'investissement ;
  - les conditions de réalisation de l'investissement.
- les éléments relatifs aux marchés : les cahiers des charges et les marchés définitifs (y compris leurs avenants le cas échéant), signés par les titulaires ;
- et, d'une manière générale, toute modification technique, financière ou autre apportée à l'investissement.

Le comité de suivi pourra demander la communication de tous autres documents ou éléments d'information qu'il jugera utile à la réalisation de sa mission.

Le STIF se réserve en tout état de cause le droit de solliciter, à tout moment, la communication de tous documents ou informations, comptables et extra-comptables relatifs à l'investissement dans le cadre du protocole d'accord de confidentialité et de faire procéder à tout audit sur le coût réel, ses composantes, et les modalités de financement de l'investissement.

#### Article 6.1.4 - Consultation préalable et recommandations du comité de suivi

Les parties conviennent, dans le cadre de ce comité de suivi, de soumettre à l'avis préalable du comité de suivi (hors prise de décision urgente à caractère sécuritaire, qui fera l'objet d'un compte-rendu spécifique) :

- toute décision modifiant le contenu de l'investissement, les modalités de financement et le calendrier de livraison de l'investissement visé à l'annexe 2 ;
- toute décision qui aurait un impact significatif sur les éléments mentionnés au paragraphe précédent, ainsi que sur le coût d'exploitation, le confort, la régularité et la qualité du service aux usagers franciliens.

Au vu des éléments qui lui auront été exposés et transmis par la RATP, et de ses débats, le Comité de suivi prendra position sur la décision envisagée et ses conséquences.

La RATP s'engage à prendre en compte l'avis rendu par le comité de suivi et à prendre toutes mesures utiles et requises pour s'y conformer. Un avenant à la présente convention et, s'il y a lieu, au contrat d'exploitation, pourra être conclu.

En toute hypothèse, la RATP demeurera seule responsable du respect des obligations légales et réglementaires qui lui incombent en matière d'investissements, en particulier, en ce qui concerne la sécurité des biens et des personnes. La RATP ne pourra à ce titre rechercher, d'une quelconque manière que ce soit, la responsabilité du STIF, sauf faute du STIF et/ou manquement de ce dernier à une obligation légale, réglementaire ou contractuelle lui incombant.

#### Article 6.2 – Suivi de l'investissement

La RATP s'engage à faire ressortir directement dans sa comptabilité propre, les écritures relatives à l'investissement.

Les parties conservent l'ensemble des pièces comptables justificatives relatives à l'investissement objets de la présente convention, pendant 15 ans à compter de l'émission des dites pièces.

Le STIF se réserve le droit de solliciter de la RATP, à tout moment et jusqu'à l'expiration de ce délai, toutes informations, documents et pièces comptables justificatives relatifs à la comptabilité propre à l'investissement.

La RATP s'engage à transmettre au STIF, sous 10 jours ouvrés à compter de la date de la demande, les éléments directement extraits de sa comptabilité (générale ou analytique).

La RATP s'engage à transmettre au STIF, sous un mois calendaire à compter de la date de la demande, les éléments extracomptables faisant l'objet d'un traitement particulier.

L'ensemble de ces documents et informations est transmis dans le respect des règles et principes de l'accord de gouvernance, comme précisé à l'article 6-1-3.

#### Article 6.3 – Confidentialité des documents et informations transmises au titre des articles précédents

1. L'expression Informations Confidentielles désigne toutes les informations et/ou documents communiqués au STIF par la RATP à l'occasion des comités de suivi définis à l'article 6 ci-dessus ou en tout autre occasion dans le cadre de l'exécution de la présente convention.
2. Le STIF s'engage à considérer comme strictement confidentielles les Informations Confidentielles et par conséquent à ne pas les divulguer à des tiers, étant en outre entendu qu'il s'engage à ne communiquer ces Informations Confidentielles qu'à ceux des membres de son personnel qui devront nécessairement en avoir connaissance dans le cadre de la présente convention, et à prendre toutes dispositions afin d'empêcher leur divulgation par ce personnel.

Le STIF s'engage à ne faire aucun usage des Informations Confidentielles dans un autre but que celui décrit dans l'objet de la présente convention. Ces dispositions ne sauraient être interprétées comme lui conférant une autorisation ou un droit quelconque de licence d'exploitation industrielle ou commerciale des Informations Confidentielles.

3. La présente convention ne s'applique pas aux Informations Confidentielles pour lesquelles le Bénéficiaire apporterait la preuve écrite :
  - qu'elles étaient en sa possession ou qu'elles étaient tombées dans le domaine public avant qu'elles ne lui soient communiquées par un autre signataire ;
  - qu'elles sont, postérieurement tombées dans le domaine public et ce, sans violation des termes de la présente convention ;
  - qu'il les a licitement acquises d'un tiers sans engagement de secret.
4. Les obligations nées du présent article perdureront aussi longtemps que les Informations Confidentielles ne seront pas tombées dans le domaine public, et ce sans violation de l'une quelconque desdites obligations, dans la limite d'une durée de 15 (quinze) ans à compter de la date de réception de ces Informations."



## **ARTICLE 7 – DEFINITION ET GESTION DES CONDITIONS D'EVOLUTION DES COUTS ET DES DELAIS**

### Article 7.1 – Respect du calendrier de mise en service

La RATP s'engage à respecter le calendrier mensuel de mise en circulation du matériel roulant précisé à l'annexe 2.

En cas de non respect de cet engagement, la RATP sera assujettie au versement au STIF d'une pénalité, en complément aux pénalités perçues dans le cadre du marché MP05 signé entre la RATP et les industriels.

Tout écart entre le nombre cumulé de rames effectivement disponibles et le nombre cumulé prévisionnel donne lieu à application par le STIF à la RATP d'une pénalité de 10 000 euros par rame et par mois de retard à compter de la date de mise en service.

Le montant total de cette pénalité est plafonné à 1 000 000 euros.

Cependant, il n'y a pas de pénalité applicable en cas de non respect du calendrier de mise en service des rames, dû à un cas de force majeure tel que défini à l'article 7.2.

### Article 7.2 – Force majeure et défaillance des industriels

En cas de force majeure entraînant une modification des conditions de fabrication, de stockage ou en cas de défaillance des industriels titulaires des marchés, la RATP devra en avvertir le comité de suivi afin que les parties puissent s'entendre sur les mesures à prendre, et le cas échéant soumettre les modifications qui devraient être prises pour accord au STIF, dans les conditions définies à l'article 6.

La RATP s'engage, en sa qualité de cocontractant vis-à-vis des fournisseurs avec lesquels elle aura conclu un contrat pour la réalisation de l'investissement, notamment :

- à prendre toutes mesures utiles et requises pour remédier à la situation dans les meilleurs délais et au moindre coût, de manière à ne pas affecter les conditions de réalisation et les modalités de financement de l'investissement ;
- et à gérer tout litige, contentieux ou non, avec l'un quelconque de ses cocontractants ou tous autres tiers dans le cadre des contrats conclus pour la réalisation de l'investissement.

### Article 7.3 – Avenants résultant d'évolutions de la réglementation

Les modifications apportées aux textes (notamment en droit national ou communautaire) postérieures à la date de signature de la présente convention, nécessitant de modifier les caractéristiques des rames ou leurs conditions de réalisation devront être soumises au comité de suivi.

Les parties conviennent que, dans le cas où ces modifications auraient un impact sur le coût ou délai de l'opération, leurs contributions seront ajustées à concurrence de leur contribution finale respective, à la date du constat de l'événement, à l'origine de la variation du coût. Cet accord sera examiné par le comité de suivi.

### Article 7.4 – Avenants dans le cadre du déroulement contractuel du marché

Le comité de suivi examinera la prise en charge des avenants proposés par la RATP et le STIF.

#### Article 7.5 – Restitution au STIF des pénalités perçues par la RATP dans le cadre du marché signé avec les industriels

La RATP reversera au STIF à hauteur de sa part de contribution toutes les pénalités perçues au titre du marché signé avec les industriels. Le versement de ces pénalités se fera en déduction des appels de fonds de la RATP tels que définis à l'article 8.

Le calcul sera justifié et les copies des pièces justificatives seront communiquées au STIF selon les modalités définies à l'article 6.

#### Article 7.6 – Autres situations

Les parties s'engagent à examiner en comité de suivi toutes autres situations que celles décrites ci-avant aux articles 7.1 à 7.5, ainsi que leurs conséquences, y compris financières.

### **ARTICLE 8 – DEMANDES DE VERSEMENT ET MODALITES DE PAIEMENT**

#### Article 8.1 – Modalités des demandes de versement

Les parties conviennent d'un appel de fonds à dépenses comptabilisées.

Ces dépenses sont comptabilisées, dans les comptes de la RATP, selon plusieurs modalités, notamment :

- facture comptabilisée (réglée ou non);
- réception faite, et facture non parvenue.

Le suivi comptable de la RATP atteste du caractère engageant, pour la RATP, des appels de fonds ainsi émis.

Les extractions du système comptable de la RATP feront ainsi apparaître :

- en cas de facture comptabilisée, un identifiant des factures reçues des fournisseurs ;
- en cas de réception sans facture parvenue, un montant de charge à payer.

Au-delà de ces appels de fonds, le suivi relève du comité de suivi.

La RATP établira semestriellement ses demandes de versement, selon l'échéancier figurant en Annexe 3. Cet échéancier sera actualisé et examiné lors de la dernière séance du comité de suivi. Ces demandes devront être transmises au STIF le 15 mai et le 31 octobre de chaque année.

L'acompte du premier semestre de l'année n est égal à la moitié de la prévision de dépenses pour l'année n, tel qu'actée par le comité de suivi de l'année n-1 (actualisation de l'échéancier de versement objet de l'annexe 3) et les éventuels avenants à la Convention.

Le paiement du solde de l'année n fait l'objet du second paiement de l'année. Il correspond à la prévision de dépenses de l'année n, tel qu'acté par le comité de suivi de l'année n et les éventuels avenants à la convention, déduction faite d'une part des éventuelles pénalités et d'autre part de l'acompte versé au premier semestre de l'année n.

Les justificatifs de paiements relatifs à l'année n-1 seront présentés lors du 1<sup>er</sup> acompte de l'année n. Ils viendront ainsi corriger, le cas échéant, l'acompte si les dépenses réelles de l'année n-1 ont été différentes de celles prévues lors du comité de suivi d'octobre de l'année n-1.

Ces justificatifs consistent en un listing retraçant l'ensemble des factures comptabilisées, les dépenses internes et les charges à payer, en distinguant ce qui relève des matériels et des équipements complémentaires et des outillages spécifiques. Les factures elles-mêmes seront transmises au STIF à sa demande.

### Article 8.2 – Modalités de paiement

Les paiements dus par le STIF à la RATP seront effectués dans un délai de 45 jours calendaires à compter de la date de réception par le STIF de la demande de versement, sous réserve que la RATP ait fourni au STIF, dans les délais et la forme prévus, l'ensemble des pièces justificatives au paiement demandées à l'article 8.1, des conclusions des comités de suivi et des éventuels avenants à la convention. Dans le cas contraire, ce délai de 45 jours ne courra qu'à compter de la date de réception complète desdites pièces.

Les paiements s'effectueront sur le compte ouvert de la RATP à l'agence centrale de la CALYON sous le numéro 31 489 000 10 00 1987 57 753 clé 47.

### **ARTICLE 9 – BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DEFINITIF**

La RATP établira sous sa responsabilité un bilan physique et financier définitif pour l'investissement qui sera examiné par le STIF au plus tard deux ans après la mise en service du dernier équipement livré.

Ce bilan présentera pour l'investissement le récapitulatif, sur la période de la convention, des informations demandées à l'article 6.13.

### **ARTICLE 10 – COMMUNICATION**

1. Actions de communication :

Les dispositions prévues dans le cadre du protocole « Gouvernance du Matériel Roulant » seront mises en œuvre.

2. Habillage et design intérieur :

Le design intérieur intégrera le logo du STIF ainsi que la base line « tous vos transports en Ile de France » et l'habillage des éléments intérieurs seront identiques aux 4 rames MP05 déjà commandées pour la ligne 14.

3. habillage extérieur :

L'habillage extérieur des rames devra intégrer la symbolique réseau du STIF ainsi que la couleur vif argent conformément à tous les véhicules neufs circulant en Île-de-France.

### **ARTICLE 11 – PROPRIETE DES BIENS**

Après la signification aux industriels de la sortie de garantie sans réserve par la RATP, les rames MP05 objet de la présente convention, sont propriété du STIF, mais la RATP les utilise librement, pour les besoins d'exploitation des services de transport dont l'exécution lui est confiée conformément à l'article L. 1241-6 du code des transports, jusqu'à l'expiration des contrats d'exploitation.

Au terme de l'exploitation de ces services, les biens, tels que définis à l'article 2 de la présente convention, seront remis au STIF conformément à la Réglementation en vigueur à ce jour.

## **ARTICLE 12 – RESPONSABILITE**

Sans préjudice des actions récursoires ou en garantie qu'elle pourrait exercer, la RATP demeure responsable de l'exécution des marchés passés avec les industriels et du respect de la réglementation sur la sécurité des biens et des personnes sous réserve des dispositions de l'article 7.2 et que le STIF n'impose pas de mesure qui soient la cause d'un manquement ou d'un désordre ou préjudice quel qu'il soit. Dans une telle hypothèse, le STIF reste seul responsable vis-à-vis de la RATP comme des tiers.

Nonobstant l'alinéa précédent et l'article 6.1.4, et d'une manière générale, le STIF et la RATP seront responsables, chacune l'une vis-à-vis de l'autre, des préjudices résultant de leur fait ou du fait de leurs préposés, causés dans le cadre de l'exécution de la présente convention.

## **ARTICLE 13 – DUREE DE LA CONVENTION**

La présente convention prend effet à compter de la date de sa notification, par lettre recommandée avec accusé réception, par le STIF à la RATP.

La présente convention prendra fin au terme de la plus tardive des échéances issue de l'exécution des différents points stipulés à l'article 2.

A l'issue de la période de garantie des rames, celles-ci entreront dans le parc standard de matériels utilisés par la RATP conformément à l'Article L 2142-8 du Code des Transports.

## **ARTICLE 14 – RESILIATION**

En cas de résiliation de la présente convention par le STIF pour des raisons autres que la conclusion de la convention pluriannuelle dont les clauses régleraient le sort de la présente convention, et sous réserve que la RATP n'ait pas commis de manquements à ses obligations contractuelles, tous les frais déjà engagés ainsi que le coût de la résiliation suscité pour la RATP devra être pris en charge par le STIF.

## **ARTICLE 15 – SUSPENSION DES PAIEMENTS**

En cas de manquement grave dans l'exécution de la présente convention par la RATP et après mise en demeure de remédier au défaut sans effet après un délai de 30 jours ouvrés, le STIF se réserve le droit de suspendre, dans l'attente de la correction du défaut constaté, le versement des financements prévues par la présente convention, sans préjudice du versement par la RATP d'une indemnité compensant le préjudice éventuellement supporté par le STIF.

## **ARTICLE 16 – REGLEMENT DES DIFFERENDS**

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

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

## **ARTICLE 17 – ANNEXES**

Sont annexés au présent contrat les documents à valeur contractuelle ci-après :

**Annexe 1.** DESCRIPTIF TECHNIQUE DU MP05

**Annexe 2.** CALENDRIER DE MISE EN SERVICE ET DECOMPOSITION DES COUTS PAR NATURE

**Annexe 3.** PLAN DE FINANCEMENT ET ECHEANCIER DE VERSEMENT

**Annexe 4.** ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS ET REPRISE DE SUBVENTIONS DES MATERIELS CONCERNES

**Annexe 5.** CLAUDE D'INDEXATION

Fait à Paris, en trois exemplaires originaux, le .....

Le STIF

Représenté **par Sophie Mougard**

En sa qualité de Directrice Générale du STIF

La RATP

Représentée par **Christian GALIVEL**

En sa qualité de Directeur du Matériel Roulant Ferroviaire de la RATP

## Annexe 1. DESCRIPTIF TECHNIQUE DU MP05

Les 14 trains seront commandés dans le cadre du marché MP05.

Afin de les rendre pleinement compatibles avec les automatismes de la ligne 14 (qui sont différents de ceux de la ligne 1), un ensemble d'adaptions est réalisé de façon spécifique sur ces 14 trains.

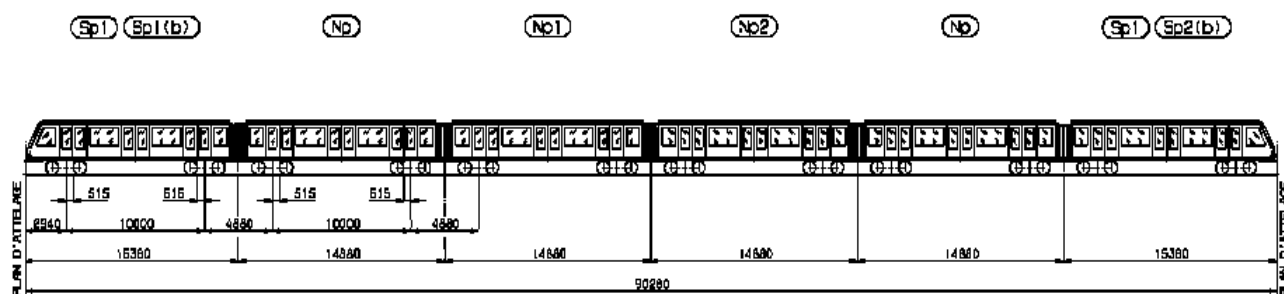
La marche du train est pilotée par un Système Automatique d'Exploitation des Trains (SAET) déployé au sol et en embarqué. Toutefois, l'intervention d'un agent de conduite est prévue dans des situations exceptionnelles d'exploitation (régime dégradé) ou dans certaines zones non équipées pour la conduite automatique (zone de raccordement, atelier, ...).



### Généralités

Le matériel MP05 est composé de 6 voitures communiquant entre elles par des intercirculations. Il est conçu et fabriqué pour recevoir les équipements du Système d'Automatisation de l'Exploitation des Trains (SAET) les systèmes des moyens audiovisuels dédiés à la gestion de la sonorisation et de la vidéo protection. Le MP05 s'inscrit dans la lignée du matériel de la ligne 14 dont il est techniquement et fonctionnellement équivalent, tout en bénéficiant des dernières avancées technologiques.

Les voitures du MP05 sont composées de caisses réalisées en aluminium reposant chacune sur deux bogies porteurs ou moteurs, afin de constituer un train de 2 remorques d'extrémité et 4 motrices intermédiaires.



## PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DU MP05 :

Mode de conduite nominal	Automatique
Masse du train à vide	143 t
Places assises (+ strapontins)	144 (+ 72)
Places debout (4 voyageurs /m <sup>2</sup> )	554
Charge confort (4 voyageurs /m <sup>2</sup> )	698 voyageurs
Charge pleine nominale (6 voyageurs / m <sup>2</sup> )	976 voyageurs
Longueur du train	90,28 m
Largeur hors tout	2,448 m
Hauteur hors tout	3,470 m
Hauteur du plancher	1,120 m
Hauteur intérieure salle passagers	2,140 m
Hauteur de passage sous portes	1,905 m
Largeur de passage des portes	1,65 m
Vitesse commerciale	30 km/h
Vitesse maximale	80 km/h

Les fonctions du train sont assurées principalement par une architecture informatique composée de 12 ordinateurs (2 par voiture) reliés par un réseau informatique. Les fonctions de sécurité sont assurées par une architecture Basse Tension, réalisée en liaison filaire et relaiage classique.

En fonction du mode de conduite, les informations d'aide à l'exploitation sont élaborées à l'intention du PCC via le SAET en mode automatique et du conducteur via la signalisation du pupitre de secours en mode manuel.

## CARACTERISTIQUES POUR LE SERVICE AUX VOYAGEURS

A l'intérieur des voitures, un diagramme de sièges 2 + 1 permet une circulation aisée dans les voitures, y compris pour les personnes à besoins spécifiques. Les sièges sont fixés sur les parois des voitures (système cantilever) facilitant le nettoyage du sol. Des barres de préhension sont disposées sur chaque plateformes (tripodes), au plafond, de part et d'autres des portes, au niveau des dossiers des sièges ainsi que dans les intercirculations.

L'éclairage est réalisé par un ensemble de tubes fluorescents à haut rendu de couleurs. Il est diffusé par des verrines longitudinales. La valeur moyenne d'éclairement est de 250 lux à 1,20 m de hauteur.

Chaque voiture est dotée d'un groupe de ventilation réfrigérée de 11,5 kW qui maintient à l'intérieur des véhicules une température inférieure de quelques degrés à la température extérieure. Le débit d'air (tout air neuf) est de 1815 m<sup>3</sup>/h par voiture.

Les baies vitrées sont constituées d'un verre de sécurité clair muni d'un film de protection contre le vandalisme et sont équipées d'impôtes. Le pare-brise et les baies trapézoïdales d'extrémités permettent d'avoir une visibilité totale à l'avant des trains.

Chaque voiture dispose d'interphones disposés sur des blocs ergonomiques au droit de chaque porte et de caméras de vidéo protection permettant une liaison rapide et directe avec le PCC.

Le design a été pensé dans un contexte d'exploitation avec des façades de quais, accentuant le confort visuel à l'intérieur des trains.

## CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

### ROULEMENT

Le roulement est assuré par roues pneumatiques en condition normale, par roues fer auxiliaires en cas de crevaison des roues pneumatiques, pour le passage des appareils de voie et en atelier.

Le guidage est assuré par les roues pneumatiques en condition normale et par les roues fer auxiliaires en condition dégradée, au franchissement des appareils de voies et en atelier.

La suspension est réalisée à deux niveaux à l'aide d'une suspension primaire mécanique et d'une suspension secondaire pneumatique permettant un haut niveau de confort.



*Vue d'un bogie*

### CAISSE

Les aménagements sont conçus dans le but d'accueillir les voyageurs en sécurité et avec confort. Leur réalisation facilite les opérations de nettoyage et de maintenance, y compris celles qui font suite à des actes de vandalisme.

Les voitures d'extrémité sont équipées de dispositif antichoc, constitué d'un bouclier et de deux absorbeurs d'énergie, permet d'absorber un choc accidentel jusqu'à 15 km/h. Sous le bouclier est installé un profil anti-chevauchement.

### CONDUITE

L'exploitant utilise le train en conduite automatique intégrale via les automatismes embarqués ou en conduite manuelle via le pupitre de secours lorsque des conditions particulières le réclament.

A ce titre, le MP05 est équipé d'un dispositif de veille automatique ainsi que d'un système de répétition ponctuelle des signaux - arrêt automatique. Un manipulateur permet la conduite manuelle à une vitesse limitée à 50 Km/h (sur la ligne 14). Ces dispositifs sont actifs uniquement en mode manuel.

Le MP05 comporte une fonctionnalité "garantie d'immobilisation" pilotée à partir du SAET et principalement utilisée pour assurer l'immobilisation du MP05 lors du transfert voyageurs avec des portes palières.

Un enregistreur numérique des paramètres d'exploitation permet l'enregistrement en boucle d'un ensemble de données liées à la conduite manuelle.





Calculateurs SAET



Pupitre de secours

## MOTRICITE

La chaîne de traction retenue pour le MP05 utilise les dernières technologies à semi-conducteurs IGBT à ventilation forcée issue du MF2000. Chaque motrice est équipée d'un Equipement de Traction Freinage (ETF). L'onduleur de l'ETF alimente en parallèle en triphasé 2 moteurs asynchrones de 250 kW chacun (1 moteur par bogie moteur), identiques à ceux du MP89.

Le MP05 dispose de trois types de freinage distincts :

- ✚ Le freinage de service (FS) est utilisé en mode nominal pour les ralentissements et arrêts nécessités par l'exploitation. Il est assuré par la conjugaison du freinage électrique à récupération d'énergie (assuré par l'ETF) et du freinage mécanique (assuré par un système pneumatique à friction).
- ✚ Le freinage d'urgence (FU), sécuritaire, est commandé par un circuit indépendant du freinage de service et est assuré par le frein mécanique seul.
- ✚ Le freinage de stationnement ou freinage d'immobilisation (FI) est exclusivement mécanique. Commandé à l'arrêt, il sert à maintenir le train immobilisé.

## ENERGIE PNEUMATIQUE

Un train est équipée de deux unités de production d'air comprimé pour assurer la disponibilité des équipements, associées à des équipements de contrôle et de commande répartis sur les différentes voitures. Les groupes d'énergie pneumatiques sont situés sur les voitures d'extrémités et alimentent en air comprimé le train. L'air comprimé est utilisé par le freinage pneumatique et pour la suspension des voitures.

## ENERGIE ELECTRIQUE

Le captage de l'énergie HT (750V continue) qui alimente les véhicules, est réalisé, par l'intermédiaire de frotteurs ou de prises ateliers, associés à un commutateur de sélection de la source.

Le train est équipé de deux groupes de conversion d'énergie qui alimente les réseaux de servitudes énergétiques MT (400V et 230V alternatifs triphasés) et BT (72V continue).

Deux batteries permettent de stocker l'énergie embarquée nécessaire aux performances requises.

## PORTES

Chaque voiture possède 6 portes, 3 par face. A proximité de chaque porte est installé un commutateur de signal d'alarme (KSA).

En mode CAI (Conduite Automatique Intégrale), le SAET assure les commandes et contrôles nécessaire au fonctionnement des portes. Toutes les portes du côté en service s'ouvrent automatiquement, de façon simultanée à celles des façades de quais. L'annonce de la fermeture est faite par une information sonore et visuelle à destination des voyageurs.

Afin d'éviter les coincements et les entraînements de voyageurs et de permettre une réduction des temps de stationnement, la fermeture de la porte est soumise à une détection d'obstacle. En mode CAI, l'actionnement d'un signal d'alarme (KSA) a pour effet d'émettre une alarme au PCC par l'intermédiaire du SAET. La gestion de l'arrêt du train et la libération des portes du côté de service sont prises en charge par le SAET. Le KSA est réarmé de façon automatique par le SAET.

## PHONIE

En conduite automatique, le système phonie permet, de mettre en communication :

1. bidirectionnelle, un voyageur et le PCC,
2. unidirectionnelle, le PCC avec tous les voyageurs du train,
3. unidirectionnelle le système avec tous les voyageurs pour la diffusion d'annonces préenregistrées.

En conduite manuelle, le système phonie permet, de mettre en communication :

1. bidirectionnelle, un voyageur et l'agent de conduite,
2. bidirectionnelle, les agents d'un pupitre de secours à l'autre,
3. unidirectionnelle, l'agent de conduite avec tous les voyageurs du train,

La transmission des messages sonores et l'interphonie avec le PCC sont assurées par les équipements "sol" et "embarqués" du Système Radio Phonique du SAET dont le MP05 est équipé.

## AIDE A LA MAINTENANCE

L'aide à la maintenance a pour rôle de fournir aux agents de maintenance du matériel roulant, les informations leur permettant de réaliser leurs travaux de maintenance corrective et maintenance prédictive. Ces informations sont transmises au sol à l'aide d'un système de transmission de données Sol Train (indépendant du SAET).

**Annexe 2. Calendrier de mise en service et  
Décomposition des coûts par nature**

## **ANNEXE 3 - Plan de financement et Echancier de versement**

### **Annexe 3. Echancier prévisionnel des dotations aux amortissements et reprise de subventions des matériels concernés**

Cette annexe sera élaborée et jointe à l'issue du 1er comté de suivi.

#### Annexe 4. CLAUSE D'INDEXATION

Le coût du matériel roulant MP05 par le STIF est indexé selon la formule ci-dessous.

La valeur de base des indices prise en compte dans l'indexation des versements du STIF est celle du mois de juin 2011 .

$$P = P_o * (0,125 + 0,535 * ICHTTS1 / ICHTTS1_o + 0,13 * FSD2 / FSD2_o + 0,06 * A / A_o + 0,105 * L / L_o + 0,02 * T / T_o + 0,01 * C / C_o + 0,015 * P / P_o)$$

Indice	Nom	Source
ICHTTS	Coût horaire du travail	INSEE 0630215
FSD2	Frais et services divers	Usine Nouvelle CO 601
A	Aluminium brut	INSEE 1558846
L	Petite barre ronde en acier non allié de qualité	INSEE 1559090
T	Large bande laminée à chaud	INSEE 1559209
C	Caoutchouc naturel	INSEE 0810 652 23
P	Produits en aciers inoxydables	INSEE 1559075

Les formules de révision des postes de coûts faisant l'objet d'un estimatif seront fournies et validés par le comité de suivi à l'occasion de la fourniture des coûts définitifs.

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n° 2012/0032**

**Séance du 8 février 2012**



**MODALITES DE PASSATION DES MARCHES PUBLICS  
EN PROCEDURE ADAPTEE**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2011-1853 du 9 décembre 2011 modifiant certains seuils du Code des Marchés Publics ;
- VU** les articles 1<sup>er</sup>, 28, 40 et 146 du Code des Marchés Publics ;
- VU** la délibération n° 2010/0583 du 4 octobre 2010 adoptant les modalités de passation des Marchés Publics en Procédure Adaptée (MAPA) ;
- VU** le rapport n° 2012/0032 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire en date du 3 février 2012.

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : la présente délibération annule et remplace la délibération n° 2010/0583 du 4 octobre 2010 ;

**ARTICLE 2** : Les marchés publics passés dans le cadre de la procédure adaptée le sont dans les conditions suivantes :

Règles relatives à la publicité et la mise en concurrence

1) Marchés inférieurs à 90 000 € HT

Les marchés d'un montant inférieur ou égal à 15 000 € HT font l'objet de la consultation d'un seul prestataire.

La mise en concurrence des marchés compris entre 15 001 et 45 000 € HT s'effectue sur la base d'un cahier des charges par une consultation directe de 3 entreprises ou une publicité sur un site internet (site du STIF ou autre site approprié).

La mise en concurrence des marchés compris entre 45 001 et 90 000 € HT s'effectue, sur la base d'un cahier des charges, par le biais d'une publicité dans la presse locale ou un journal spécialisé correspondant au secteur économique concerné ou encore un journal d'annonces légales ou par une consultation directe de 4 (quatre) entreprises, accompagnée d'une publicité sur un site internet (site du STIF ou autre site approprié).

2) Marchés compris entre 90 000 € HT et le montant maximum des marchés pouvant être passés selon une procédure adaptée (Pour les collectivités territoriales 200 000 € HT pour les marchés de fournitures et services et 5 000 000 M€ pour les marchés de travaux au 1<sup>er</sup> janvier 2012)

Conformément aux dispositions de l'article 40 du Code des Marchés Publics, les marchés dont le montant est supérieur à 90 000 € font l'objet d'une publicité, soit dans le BOAMP (Bulletin Officiel des Annonces des Marchés Publics), soit dans un journal habilité à recevoir des annonces légales et sont accompagnés d'une publicité sur un site internet (site du STIF ou autre site approprié).

Ces marchés donnent lieu à la rédaction d'un dossier de consultation des entreprises adapté à l'objet du marché.

#### Règles relatives à l'ouverture des offres

Les marchés d'un montant inférieur ou égal à 15 000 € HT ne font l'objet d'aucune modalité particulière d'ouverture des offres.

Les marchés d'un montant compris entre 15 001 € HT et 45 000 € HT ne font l'objet d'aucune modalité particulière d'ouverture des offres.

Les marchés d'un montant compris entre 45 001 € HT et 90 000 € HT passés après une mise en concurrence dans la presse locale, un journal spécialisé correspondant au secteur économique concerné, un journal d'annonces légales ou par la consultation directe de 4 (quatre) entreprises font l'objet d'une ouverture en commission d'ouverture des plis qui est composée d'agent(s) du STIF.

Cette commission, après avoir pris connaissance du contenu et de l'analyse des offres proposera à la signature de la personne responsable du marché le titulaire du marché, sur la base d'un rapport d'analyse des offres.

Au-delà de 90 000 € HT, les marchés sont attribués après avis de la Commission d'Appel d'Offres. Celle-ci est convoquée et tient séance selon les dispositions prévues à cet effet par le Code des Marchés Publics.

La Commission d'Appel d'Offres n'a compétence que pour émettre un avis sur le choix du titulaire du marché. La directrice générale reste seule compétente quand à la décision de choix du titulaire et de signature ou non du marché.

**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





Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n° 2012/0033**

**Séance du 8 février 2012**



**LOCAUX SUPPLEMENTAIRES  
REZ-DE-CHAUSSEE ET 1<sup>er</sup> ETAGE DE L'IMMEUBLE « TITIEN »  
48/50 RUE DE LA VICTOIRE, PARIS 9<sup>ème</sup> ARRONDISSEMENT  
CONTRAT DE BAIL - APPROBATION DU CONTRAT  
AUTORISATION DE SIGNATURE -.**

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

- VU** le Code des Transports et notamment ses articles L 1241-1 et suivants ;
- 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 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code civil et notamment ses articles 606 et suivants ;
- VU** l'avis de la Direction Générale des Finances Publiques (France Domaine) en date 19 janvier 2012 ;
- VU** l'avis du Comité Technique Paritaire en date des 18 novembre 2011 et 27 janvier 2012 ;
- VU** le Rapport n° 2012/0033 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire en date du 3 février 2012.

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver le contrat de bail joint à la présente délibération ;

**ARTICLE 2 :** d'autoriser la directrice générale à signer ledit contrat de bail avec la compagnie AVIVA ainsi que tous documents y afférent ;

**ARTICLE 3 :** d'inviter la directrice générale à effectuer toutes les formalités de publicité, transmission et notification requises pour 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.

# BAIL DE BUREAUX

---

Entre les soussignés :

**Voltaire SAS**, Société par Actions Simplifiées au capital de 31.262.500 Euros dont le siège social est à Bois-Colombes – 92270, 80, avenue de l'Europe, inscrite au registre du commerce et des sociétés de Nanterre, sous le numéro B 419 468 293, représentée par Brigitte Kerfourn Présidente ou par Monsieur Jean-Luc Aigle ayant pouvoir,

Ci-après dénommé « LE BAILLEUR »

Et :

**Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF)**, Etablissement Public à caractère Administratif, dont le siège social est situé 39 bis/ 41 rue de Châteaudun, à Paris (9ème), Numéro SIRET 287 500 078 00020, représenté par sa Directrice Générale, Madame Sophie MOUGARD, dûment habilitée par délibération du Conseil en date du 8 février 2012

Ci-après dénommé « LE PRENEUR »

**Il a été arrêté et convenu ce qui suit :**

Le BAILLEUR fait bail et donne à loyer selon les conditions générales et particulières figurant ci-après :

## SOMMAIRE

### CONDITIONS GÉNÉRALES

Article	1	BAIL . . . . .	4
Article	2	DÉSIGNATION . . . . .	4
Article	3	DURÉE . . . . .	4
Article	4	DESTINATION - ACTIVITÉ . . . . .	4
Article	5	LOYER . . . . .	4
Article	6	CHARGES ET PRESTATIONS . . . . .	5
Article	7	DÉPÔT DE GARANTIE . . . . .	6
Article	8	INDEXATION . . . . .	6
Article	9	ENTRÉE EN JOUISSANCE . . . . .	7
Article	10	ENTRETIEN - TRAVAUX - RÉPARATIONS . . . . .	7
Article	11	CONDITIONS GÉNÉRALES D'UTILISATION . . . . .	9
Article	12	RENONCIATION A RÉCLAMATION . . . . .	10
Article	13	CESSION - SOUS-LOCATION . . . . .	10
Article	14	TAXES - CONTRIBUTIONS . . . . .	11
Article	15	DESTRUCTION DE L'IMMEUBLE . . . . .	11
Article	16	RESTITUTION DES LOCAUX . . . . .	11
Article	17	ASSURANCES . . . . .	12
Article	18	CLAUSE RÉSOLUTOIRE . . . . .	14
Article	19	FRAIS ET ENREGISTREMENT - ÉLECTION DE DOMICILE . . . . .	14

## CONDITIONS PARTICULIÈRES

Article	20.1	ACTIVITE DU PRENEUR . . . . .	15
Article	20.2	DÉSIGNATION DE L'IMMEUBLE. . . . .	15
Article	20.3	DÉSIGNATION DES LOCAUX . . . . .	15
Article	20.4	DURÉE . . . . .	15
Article	20.5	LOYER . . . . .	15
Article	20.6	CHARGES . . . . .	15
Article	20.7	DÉPOT DE GARANTIE D'ORIGINE . . . . .	15
Article	20.8	CLAUSES SPÉCIFIQUES . . . . .	16

# CONDITIONS GÉNÉRALES

## Article 1 : BAIL

Le BAILLEUR fait bail et donne à loyer au PRENEUR qui accepte, des locaux à usage de bureaux dépendant d'un immeuble désigné à l'article 20.2 (ci-après « l'immeuble »).

## Article 2 : DÉSIGNATION

- 2.1 Les locaux objets du bail sont décrits à l'article 20.3. Tels au surplus que le tout se poursuit et se comporte sans qu'il soit nécessaire d'en faire une plus ample désignation, le PRENEUR déclarant bien connaître les lieux pour les avoir visités en vue des présentes
- 2.2 Il est précisé que toute différence entre les cotes et surfaces mentionnées au présent bail, ou résultant du plan éventuellement annexé et les dimensions réelles des locaux, ne saurait justifier réduction ou augmentation de loyer, les parties se référant à la consistance des locaux tels qu'ils existent.
- 2.3 L'ensemble des lieux loués forme une location considérée comme indivisible pour le tout.

## Article 3 : DURÉE

- 3.1 Le présent bail est consenti pour une durée minimale de 9 années entières et consécutives, qui commencera à courir à la date d'effet prévue à l'article 20.4.
- 3.2 Le PRENEUR aura la faculté de donner congé à l'expiration de chaque période triennale en avisant le BAILLEUR par acte extrajudiciaire au plus tard 6 mois avant chaque échéance triennale.

## Article 4 : DESTINATION – ACTIVITÉ

- 4.1 Le PRENEUR devra utiliser les locaux honorablement et paisiblement, dans le respect du standing de l'immeuble et en harmonie avec la qualité des occupants de celui-ci, à l'usage exclusif de bureaux pour l'activité décrite à l'article 20.1, à l'exclusion de toute autre.

Ils ne pourront servir à aucun autre usage, étant entendu que le bailleur se réserve le droit de louer tous autres locaux ou boutiques de l'immeuble pour toute activité ou commerce semblable ou similaire à celui du preneur. L'ensemble des lieux loués formant une location considérée comme indivisible et à titre commercial pour le tout.

Il est précisé que le Preneur ne pourra se prévaloir d'aucune exclusivité ou garantie de non concurrence.

- 4.2 Cette activité ne devra donner lieu à aucune contravention, plainte ou réclamation de la part des tiers et autres occupants de l'immeuble, le PRENEUR faisant son affaire personnelle de tous les griefs qui seraient faits au BAILLEUR à son sujet, de manière à ce que ce dernier ne soit jamais inquiété et soit garanti de toutes les conséquences pouvant en résulter.
- 4.3 Le PRENEUR déclare faire son affaire personnelle des autorisations qui seraient, le cas échéant, nécessaires à l'exercice de son activité dans lesdits locaux, tant à l'entrée dans les lieux, qu'au cours du bail et de ses renouvellements éventuels. L'autorisation donnée au PRENEUR d'exercer ses activités n'implique, de la part du BAILLEUR, aucune garantie, ni diligence pour l'obtention des autorisations qui pourraient lui être nécessaires, le BAILLEUR ne pourra en conséquence encourir aucune responsabilité en cas de retard dans l'obtention de ces autorisations.
- 4.4 Le PRENEUR s'engage à maintenir les locaux loués en état permanent d'exploitation personnelle, effective et normale.

## Article 5 : LOYER

- 5.1 Le présent bail est en outre consenti moyennant le loyer principal annuel stipulé à l'article 20.5, que le PRENEUR s'oblige à payer au BAILLEUR ou à son mandataire, en quatre termes égaux et d'avance, les 1er janvier, 1er avril, 1er juillet et 1er octobre de chaque année, à compter de la date indiquée à l'article 20.4. Ce loyer sera majoré de la TVA au taux alors en vigueur, ou de toute autre taxe nouvelle complémentaire ou de substitution, qui pourrait être créée. Les paiements auront lieu au domicile du BAILLEUR, ou en tout autre endroit indiqué par lui.

Toute somme reçue par le BAILLEUR fera l'objet d'une imputation en premier lieu sur les taxes foncières et taxes sur les bureaux, puis sur les charges, enfin sur le loyer principal dans l'ordre chronologique des factures. Le règlement de la taxe sur la valeur ajoutée sera proportionnel à chaque imputation.

- 5.2 Pour le paiement des loyers, le PRENEUR s'engage à souscrire sans délai, auprès de sa banque une demande de prélèvement automatique des sommes dues au titre du présent bail, TVA incluse, sur son compte bancaire, et à maintenir cette demande de prélèvement pendant la durée du bail.

## **Article 6 : CHARGES ET PRESTATIONS**

- 6.1 En sus du loyer, le PRENEUR devra rembourser au BAILLEUR, tous les frais, charges, taxes et prestations afférents à l'immeuble et aux locaux, de telle sorte que le loyer soit net pour le BAILLEUR.
- 6.2 Toutes les dépenses supportées par le BAILLEUR, directement ou indirectement, du fait de la propriété ou du fonctionnement de l'immeuble, seront répercutées en totalité sur le PRENEUR. Il en sera ainsi également des charges et honoraires du mandataire de gestion extérieure éventuel et de syndic de copropriété s'il y a lieu, des charges et honoraires d'AFUL ou de toute autre association chargée de gérer les parties communes de l'immeuble ou de l'ensemble immobilier.

Ces charges seront répercutées au PRENEUR, à l'initiative du BAILLEUR, au prorata des surfaces louées, parties communes incluses soit proportionnellement à la surface des locaux loués sans distinction de situation, soit selon un état de répartition établi par un géomètre.

Il est par ailleurs précisé que le BAILLEUR fera ses meilleurs efforts pour assurer une évolution maîtrisée des charges dans le cadre d'une saine gestion de l'immeuble.

- 6.3 Les charges des équipements communs visés au 6.1 et 6.2 quand bien même ils seraient situés dans les parties privatives comprendront tous les frais de consommation d'entretien, nettoyage et réparation de l'immeuble et/ou de l'ensemble immobilier ainsi que le coût de remplacement des gros et petits éléments d'équipement et installations nécessaires à son fonctionnement (ci-après « les frais »). Elles comprendront notamment les charges ci-après énumérées, étant précisé que l'énumération ci-après est donnée à titre indicatif et ne saurait par conséquent constituer une liste exhaustive des obligations de remboursement du PRENEUR.

- Les frais relatifs aux parties communes, y compris les dépenses de ravalement et de réfections extérieures ayant un caractère obligatoire ou non, à l'exclusion des grosses réparations prévues à l'article 606 du Code Civil.
- Les frais relatifs au matériel et à l'outillage nécessaires à la gestion et à l'exploitation de l'immeuble.
- Les redevances des contrats d'entretien et les frais nécessaires au bon fonctionnement des installations techniques.
- Les frais relatifs à la nacelle et au nettoyage des façades.
- Les frais liés à la lutte contre l'incendie, à la sécurité, aux installations de secours et à la télésurveillance, et au matériel leur étant affecté.
- Les frais de dératisation, de désinfection, et de désinsectisation des parties communes.
- Les frais relatifs aux espaces verts et à la décoration florale.
- Les frais liés au bon fonctionnement :
  - ✓ des installations électriques, à leur contrôle et à leur mise aux normes, ainsi que le cas échéant, à la pose, à l'entretien et au remplacement des compteurs divisionnaires.
  - ✓ des ascenseurs et monte-charges, à leur entretien, à leur réparation et à leur remplacement.
  - ✓ des installations de chauffage et de climatisation, à leur entretien, à leur réparation et à leur remplacement.

- Les dépenses de main-d'œuvre y compris charges sociales et charges annexes, de tout le personnel affecté au fonctionnement de l'immeuble, directement ou par l'intermédiaire de prestataires extérieurs notamment pour le nettoyage, la surveillance, la sécurité, la gestion technique, le gardiennage de l'immeuble ou les divers services d'accueil ou de réception fournis à ses occupants.
- D'une manière générale, toutes les consommations de fluides nécessaires au bon fonctionnement de l'immeuble, frais de location, dépose, entretien et remplacement de compteurs ou de la robinetterie ainsi que tous les frais et taxes liés à ce qui précède.
- Les primes d'assurances de l'immeuble payées par le BAILLEUR.

6.4 Le PRENEUR fera son affaire personnelle des dépenses afférentes au fonctionnement des parties privatives ; il souscrira en son nom les abonnements nécessaires, fera installer à ses frais les compteurs et raccordements qu'il jugera utiles et prendra en charge ses propres consommations de manière à en décharger le BAILLEUR en totalité. Quand bien même ces installations intérieures et extérieures inhérentes à l'activité seraient situées dans les parties communes de l'immeuble.

6.5 Le remboursement des charges s'effectuera par appel d'une provision trimestrielle versée par le PRENEUR avec chaque terme en sus du loyer : cette provision est indiquée lors de la prise d'effet du bail à l'article 20.6. Ce montant est égal au quart du budget prévisionnel pour l'exercice en cours, mais le BAILLEUR se réserve le droit, d'ajuster en cours d'année les provisions appelées, si celles-ci devaient s'avérer inadaptées.

6.6 A la clôture de chaque période annuelle, le montant des provisions versées sera régularisé en fonction des dépenses réelles (majorées de 10 % HT du montant des charges, de la taxe foncière et de l'assurance, au titre des frais forfaitaires de gestion du BAILLEUR). Le PRENEUR sera informé des conditions dans lesquelles il pourra prendre connaissance des comptes de régularisation.

6.7 Lors du départ du PRENEUR, les charges seront calculées prorata temporis, jusqu'à l'expiration du bail ou, si le départ intervient postérieurement à celle-ci, jusqu'à la remise effective des clefs.

6.8 Le BAILLEUR se réserve la possibilité de faire acquitter les charges par le PRENEUR, directement entre les mains de son mandataire chargé de la gestion de l'immeuble, le loyer principal continuant à être perçu directement par le BAILLEUR.

## **Article 7 : DÉPÔT DE GARANTIE**

7.1 Pour garantir l'exécution des obligations lui incombant, ainsi que le paiement de toutes sommes dues au BAILLEUR à titre de loyers, charges, impôts, accessoires, indemnités d'occupation ou autres, le PRENEUR verse ce jour au BAILLEUR, qui le reconnaît, une somme équivalente à trois mois de loyers hors taxes.

Le montant du dépôt de garantie d'origine est indiqué à l'article 20.7.

7.2 Ce dépôt conservé par le BAILLEUR pendant toute la durée du bail ne sera ni productif d'intérêts, ni imputable sur la dernière échéance de loyer, et sera remboursable après le départ du PRENEUR, et exécution par lui de toutes les clauses et conditions du bail, notamment après exécution des travaux de remise en parfait état des locaux loués.

7.3 Ce dépôt de garantie sera réajusté, à l'occasion de toute modification du loyer, de manière à toujours correspondre à trois mois du loyer annuel hors taxes.

7.4 Dans le cas de résiliation du présent bail, par suite d'inexécution par le PRENEUR de ses engagements ou pour une cause quelconque imputable au PRENEUR, ledit dépôt restera acquis au BAILLEUR au titre de premiers dommages-intérêts sans préjudice de tous autres.

7.5 Si pour quelque raison que ce soit, le dépôt de garantie était utilisé en cours de bail, pour le règlement de toutes sommes dues à titre de loyers, charges ou accessoires remboursables, le PRENEUR devra reconstituer ce dépôt sous les sanctions de l'article 18.

## **Article 8 : INDEXATION**

8.1 Le loyer stipulé à l'article 20.5 sera révisé automatiquement le 1<sup>er</sup> janvier de chaque année, en fonction des variations à la hausse de l'indice du coût de la construction publié trimestriellement par l'INSEE.

La variation de l'indice de référence ne sera retenue qu'en cas de hausse. Pour les cas où l'indice de référence ne serait pas retenu, le loyer restera, jusqu'à la date d'anniversaire suivante, au niveau atteint lors de la dernière application de la clause de variation.

- 8.2 Pour la première indexation, l'indice de base sera l'indice mentionné à l'article 20.5, et l'indice de révision, le dernier indice publié au jour de la révision.
- 8.3 La présente clause d'échelle mobile constitue une condition essentielle et déterminante du bail sans laquelle il n'aurait pas été consenti.
- 8.4 Si l'indice INSEE du coût de la construction cessait d'être publié, les parties conviennent d'appliquer le nouvel indice légal de remplacement, ou à défaut, un nouvel indice équivalent, fixé d'un commun accord entre les parties ; à défaut d'accord, l'indice de remplacement sera déterminé par un mandataire commun désigné par les parties, ou à défaut d'accord des parties sur le nom du mandataire commun, par le Juge des référés saisi par la partie la plus diligente.

Il en serait de même en cas d'empêchement du mandataire commun ainsi désigné. La décision du mandataire commun sera définitive.

## **Article 9 : ENTRÉE EN JOUISSANCE**

- 9.1 L'entrée en jouissance aura lieu au jour de la prise d'effet du bail, tel qu'indiqué à l'article 20.4.
- 9.2 Le PRENEUR prendra les locaux, objet du bail, dans l'état où ils se trouvent au moment de l'entrée en jouissance, sans pouvoir exiger du BAILLEUR, lors de son entrée dans les lieux et pendant toute la durée du bail, aucune remise en état ni aucune réparation de quelque nature ou de quelque importance que ce soit.
- 9.3 Un état des lieux contradictoire sera établi lors de l'entrée en jouissance, aux frais du PRENEUR. A défaut, les locaux seront réputés avoir été reçus en parfait état.
- 9.4 Le PRENEUR effectuera tous travaux d'aménagement nécessaires à l'exercice de son activité, dans le délai de 3 mois de la prise de possession des locaux. Ces travaux seront effectués dans le respect des dispositions de l'article 10.12. Les travaux de cloisonnement ou de recloisonnement éventuels devront faire l'objet d'un descriptif, de plans et d'une méthodologie préalablement approuvés par le BAILLEUR.

## **Article 10 : ENTRETIEN, RÉPARATION ET TRAVAUX**

- 10.1 Le PRENEUR s'oblige à jouir des lieux loués, paisiblement et en prenant toutes dispositions pour les préserver.
- 10.2 Le PRENEUR sera tenu d'effectuer dans les lieux loués, pendant toute la durée du bail, tous travaux d'entretien, nettoyage et réparations, même liés à la vétusté de l'immeuble, ou à la force majeure, à la seule exception des travaux relevant de l'article 606 du Code Civil, qui resteront à la charge du BAILLEUR.

Il sera tenu de remplacer ce qui ne pourrait être réparé.

- 10.3 Le PRENEUR devra, en outre, entretenir tous équipements spécifiques, tels que climatisation, ventilation, installations électriques et téléphoniques, câblage informatique ou autres, dont il aura l'usage privatif, conformément aux normes en vigueur.
- 10.4 Il devra souscrire à ses frais tous abonnements prescrits par la réglementation et prendre toutes dispositions pour assurer le fonctionnement, la maintenance, le contrôle et l'entretien des installations de sécurité et de prévention, conformément aux normes prescrites par l'administration, de telle manière que le BAILLEUR ne puisse être recherché ou inquiété par quiconque à ce sujet.

Le PRENEUR s'engage à cet égard, à fournir au BAILLEUR, tous les justificatifs des contrats souscrits et des réparations d'entretien effectuées.

- 10.5 A défaut d'exécution de ces obligations, le BAILLEUR pourra se substituer au PRENEUR et les faire réaliser par une entreprise de son choix, aux frais exclusifs du PRENEUR, sans préjudice de tous frais de remise en état consécutifs à des dommages causés par l'inobservation des dispositions du présent article.



A cet effet, le BAILLEUR pourra visiter ou faire visiter, par toutes personnes de son choix, périodiquement, les lieux objet du présent bail, afin de vérifier leur bon état d'entretien et de réparation.

- 10.6 Le PRENEUR devra souffrir et laisser faire, sans pouvoir prétendre à aucune indemnité, ni diminution de loyer, tous travaux que le BAILLEUR jugerait nécessaire d'effectuer, en cours de bail, dans les lieux loués, quelles qu'en soient la nature et la durée, cette dernière excédât-elle 40 jours, et ce, par dérogation expresse à l'article 1724 du Code Civil. Le BAILLEUR s'engage à faire en sorte que ces travaux gênent le moins possible la jouissance paisible par le PRENEUR des locaux loués.
- 10.7 Il souffrira, par dérogation à l'article 1723 du Code Civil, tous travaux de reconstruction, surélévation, agrandissement et modification des parties communes, que le BAILLEUR se réserve d'effectuer sans avoir à requérir son autorisation préalable. Le BAILLEUR s'engage à en informer auparavant le PRENEUR et s'assurera que ces travaux gênent le moins possible la jouissance paisible par ce dernier des locaux loués.
- 10.8 Le PRENEUR s'engage à supporter de la même manière, les travaux qui seraient exécutés sur la voie publique ou dans les immeubles voisins, alors même qu'il en résulterait une gêne pour la jouissance des locaux et sauf à exercer personnellement un recours contre l'administration, l'entrepreneur des travaux ou les propriétaires sans que le BAILLEUR ne soit jamais ni recherché ni inquiété à ce sujet.
- 10.9 Le BAILLEUR, le mandataire ou le syndicat de copropriété aura le droit d'installer, entretenir, utiliser, réparer, remplacer les tubes, conduites, câbles, fils et équipement de toute nature pouvant desservir d'autres parties de l'immeuble et/ou l'ensemble immobilier et qui traverseraient les lieux loués.
- 10.10 Le PRENEUR déplacera à ses frais et sans délai son mobilier et déposera tous coffrages et décorations ainsi que les installations qu'il aurait faites et dont l'enlèvement serait utile pour la recherche et la réparation des fuites de toute nature, des fissures et en général, pour l'exécution de tous travaux.

De supporter à ses frais toutes modifications d'arrivée de branchement, de remplacement de compteur ou d'installations intérieures pouvant être exigée par les compagnies distributrices des eaux ou de l'électricité.

- 10.11 Le PRENEUR s'oblige à effectuer, à ses frais et sous sa responsabilité, tous travaux, quelles qu'en soient l'importance et la nature, imposés par la réglementation en vigueur/ou à venir ;

Il s'oblige à exécuter, lors de son entrée dans les lieux et pendant toute la durée du bail et de ses renouvellements, tous travaux nécessaires à la mise aux normes des locaux et à leur conformité aux règles d'hygiène, de sécurité, de manière à ce que le BAILLEUR ne soit jamais ni recherché ni inquiété à ce sujet ; il défèrera à cet égard à toutes prescriptions, réclamations ou injonctions de l'autorité administrative, et acquittera toutes redevances, taxes ou droits afférents à ses aménagements ou son utilisation des locaux loués.

Le BAILLEUR précise qu'à sa connaissance le bâtiment est, au jour de la signature du bail, conforme aux normes applicables.

- 10.12 D'une manière générale, les travaux du PRENEUR devront être exécutés dans le respect des règles de l'art et des normes en vigueur, en particulier, les règles touchant à la sécurité ; le PRENEUR respectera également tous les impératifs liés aux installations de chauffage, climatisation, électricité, isolation phonique ou autres, de telle sorte que ces installations soient conformes et fonctionnelles.

Tous les travaux comportant changement de distribution, démolition ou percement de murs, de poutres ou de planchers, sont interdits, sauf autorisation préalable et écrite du BAILLEUR.

La demande d'autorisation devra être accompagnée d'un dossier comprenant :

- un descriptif des travaux et équipements envisagés,
- un calendrier des travaux avec méthodologie détaillée,
- un dossier de sécurité.

En cas d'autorisation du BAILLEUR, les travaux devront être exécutés aux frais, risques et périls exclusifs du PRENEUR et sous la surveillance d'un architecte ou d'un bureau d'études techniques agréé par le BAILLEUR et dont les honoraires seront supportés par le PRENEUR.

Le PRENEUR devra alors faire exécuter ses travaux, après avoir obtenu toutes les autorisations nécessaires, en se conformant aux règles de l'art et en respectant les documents approuvés par le BAILLEUR.

Il devra utiliser des entreprises qualifiées, titulaires des polices d'assurances adéquates ; il veillera à ne pas encombrer les parties communes de gravats ou débris et soumettra l'organisation de son chantier au BAILLEUR ou à son architecte.

Le PRENEUR devra supporter tous les frais engendrés par ses travaux ainsi que les conséquences en résultant, notamment au regard des exigences des règles d'hygiène et de sécurité et de la réglementation du travail.

Après exécution des travaux, il devra fournir au BAILLEUR ou à son architecte, les plans de récolement des ouvrages exécutés.

En cas de non conformité avec les dispositions ci-dessus, les travaux modificatifs prescrits par ordre de service dudit architecte, pour mise en conformité avec le dossier approuvé, notifié par simple lettre recommandée, devront être accomplis dans un délai maximum d'un mois.

L'intervention de l'architecte du Bailleur ayant pour seul objet de veiller à la compatibilité des travaux avec les caractéristiques du Local et leur intégration dans l'Immeuble, ledit architecte non plus que le Bailleur ne pourront encourir aucune responsabilité au sujet desdits travaux.

Le Preneur devra utiliser pour tous travaux des entreprises qualifiées titulaires de polices d'assurances individuelles de base et de responsabilité civile adéquate.

10.13 Pour l'exécution des travaux que le PRENEUR réalisera tant à l'origine qu'en cours de bail, il s'engage à n'utiliser aucun matériau susceptible de présenter un danger pour la sécurité des occupants des locaux et de l'immeuble.

Si les matériaux qu'il a utilisés venaient à être interdits par une disposition nouvelle, il ferait son affaire personnelle de toutes les conséquences en résultant : recherches, diagnostic, suppression ou autres, alors même que ces travaux et aménagements auraient pu faire entre-temps accession au BAILLEUR.

Tous les contrôles, investigations et/ou travaux auxquels les locaux, leurs aménagements, installations ou équipements peuvent être assujettis en raison de réglementations existantes ou à venir, relatives à la sécurité des personnes seront intégralement à la charge du PRENEUR qui renonce par ailleurs à tout recours contre le BAILLEUR pour les dégradations et troubles de jouissance pouvant en résulter.

10.14 Tous travaux d'amélioration, d'aménagement, de modification ou de réparation devront être laissés en bon état d'entretien, en cas de départ du Preneur en cours de Bail, en fin de Bail ou en fin de jouissance.

10.15 Tous les travaux, embellissements, améliorations, installations, cloisonnements et constructions quelconques, faits par le PRENEUR en cours de bail, deviendront en fin de bail, la propriété du BAILLEUR, en tout ou partie, si bon semble à celui-ci, sans indemnité et sans préjudice du droit qui est réservé audit BAILLEUR d'exiger la remise des lieux, en tout ou partie, dans leur état primitif, aux frais du PRENEUR, même pour les travaux expressément autorisés par le BAILLEUR.

## **Article 11 : CONDITIONS GÉNÉRALES D'UTILISATION**

11.1 Le PRENEUR ne devra faire dans les lieux loués aucun bruit ni aucune nuisance susceptible de gêner les autres occupants.

Il veillera notamment à ce que la tranquillité et la bonne tenue de l'ensemble immobilier ne soient troublées en aucune manière de son fait ou de celui de son personnel ou de ses visiteurs.

11.2 Le PRENEUR ne pourra déposer ou laisser séjourner même temporairement dans les vestibules, escaliers ou autres lieux communs avec d'autres locataires, ni caisses, ni fournitures, ni autres objets mobiliers.

Le PRENEUR ne laissera pénétrer et stationner aucun véhicule dans la cour de l'immeuble, sauf aux emplacements prévus à cet effet.

Le PRENEUR ne pourra exposer aux fenêtres et aux murs de l'immeuble aucun panneau ou objet de quelque nature qu'il soit. Il ne pourra notamment apposer, à ses frais, d'enseigne lumineuse ou non, à l'extérieur de l'immeuble, sans avoir obtenu l'autorisation expresse et par écrit du BAILLEUR et à charge pour lui, dans ce cas, d'obtenir les autorisations administratives nécessaires qu'il devra transmettre avant la pose au BAILLEUR.

Il est autorisé à apposer, tant sur le palier de l'étage où sont situés les locaux, objet du bail, que dans le hall d'entrée de l'immeuble, aux emplacements prévus à cet effet, des plaques du type et des dimensions préalablement agréés par le BAILLEUR.

Le PRENEUR ne pourra introduire dans les locaux de matières dangereuses, aucun produit explosif et particulièrement inflammable.

Il déposera les ordures à l'endroit et aux heures indiquées à cet effet. Il devra, en outre, faire son affaire personnelle de l'enlèvement des déchets de papier.

- 11.3 Le PRENEUR respectera, le cas échéant, les dispositions du règlement de copropriété et/ou du règlement intérieur de l'immeuble, ainsi que leurs modificatifs.
- 11.4 Le PRENEUR ne pourra prétendre à aucune réduction de loyer en cas de suppression temporaire ou de réduction des services collectifs, tels que l'eau, le gaz, l'électricité, le téléphone, gardiennage, chauffage, ascenseurs, monte-charges...
- 11.5 Le PRENEUR ne pourra faire supporter aux planchers une charge supérieure à leur résistance, sous peine d'être responsable de tout désordre ou accident. En cas de doute, il est invité à se rapprocher du gestionnaire de l'immeuble.
- 11.6 Le PRENEUR ne pourra installer une machinerie, quelle qu'en soit la source d'énergie, sauf autorisation spéciale et écrite du BAILLEUR, à l'exception des machines de bureaux, le PRENEUR, en cas d'autorisation, fera son affaire personnelle, à ses risques, périls et frais, de toute réclamation faite par les voisins ou les tiers, notamment pour bruits, odeurs, chaleur ou trépidations.
- 11.7 En cas d'expropriation, pour cause d'utilité publique, il ne pourra rien réclamer au BAILLEUR, tous les droits du PRENEUR étant réservés contre la partie expropriante.
- 11.8 Le PRENEUR s'oblige à n'utiliser les emplacements de stationnement loués que pour y garer les véhicules de tourisme de son personnel ou de ses visiteurs, à l'exclusion de toute activité de réparation, vidange, lavage ou autres.

Il s'interdit d'y entreposer aucun matériel ou objet de toute nature et en particulier pneus, bidons d'essence ou d'huile.

Il s'oblige à respecter les règles de fonctionnement et de sécurité des parkings.

Il restituera à première demande du BAILLEUR, les badges et cartes d'accès qui lui auront été remis, pour permettre leur remplacement ou leur validation périodique.

Il en sera de même en fin de bail.

A cet égard, le BAILLEUR se réserve d'invalider l'accès de tout véhicule cessant d'être titulaire d'un droit à stationnement.

- 11.9 Une tolérance ne devra jamais être considérée comme un droit, même avec le temps, le BAILLEUR pouvant toujours y mettre fin.

## **Article 12 : RENONCIATION A RÉCLAMATION**

Le PRENEUR renonce à tous recours et/ou réclamations contre le BAILLEUR et ses mandataires :

- 12.1. En cas de vols, tentatives de vol, actes délictueux ou voies de fait dont il pourrait être victime dans les locaux ou dans l'immeuble, le BAILLEUR n'assumant aucune obligation de surveillance.
- 12.2. En cas d'irrégularité ou d'interruption des ascenseurs, des fournitures d'eau, électricité, téléphone, climatisation, sécurité et système informatique.
- 12.3. En cas de modification ou de suppression des prestations communes et notamment du gardiennage.
- 12.4. En cas de dégâts causés aux locaux loués et/ou aux éléments mobiliers s'y trouvant par suite d'infiltrations, humidité, fuites.
- 12.5. En cas d'agissements générateurs de dommages des autres occupants de l'immeuble, de leur personnel, fournisseurs, clients et de tous tiers en général.

12.6 En cas d'accident survenu dans les locaux pendant le cours du bail, quelle qu'en soit la cause.

### **Article 13 : CESSION – SOUS-LOCATION – DOMICILIATION**

13.1 Le PRENEUR ne pourra céder ou apporter ses droits au présent bail, si ce n'est en totalité, à l'acquéreur de son fonds de commerce.

Le BAILLEUR devra être appelé à intervenir à l'acte de cession, par notification effectuée par lettre recommandée avec accusé réception 21 jours à l'avance au moins et accompagnée, à peine de nullité de la notification, du projet d'acte de cession.

Un original enregistré de l'acte de cession devra être notifié au BAILLEUR dans les termes de l'article 1690 du Code Civil, dans le mois de la signature, pour lui servir de titre à l'égard du cessionnaire, à peine de résiliation de plein droit du bail.

Aucune cession n'est autorisée en cas d'impayés de quelque nature que ce soit.

13.2 En cas de cession du droit au bail, d'apport de ce droit au bail en société, ou de fusion de société, le cédant restera responsable solidairement avec le cessionnaire, la société bénéficiaire de l'apport ou la société issue de la fusion, du paiement des loyers et des charges et accessoires et de l'exécution des clauses et conditions du présent bail.

Cet engagement solidaire garantira également le paiement des indemnités d'occupation, ainsi que l'exécution des réparations locatives et plus généralement l'obligation de restituer les lieux dans un état conforme aux stipulations du bail.

Il s'appliquera pendant toute la durée contractuelle du bail et celle de son renouvellement, à l'exclusion des renouvellements ultérieurs et continuera de pouvoir être invoqué pendant la période de reconduction tacite du bail et, dans le cas de congé ou de résiliation du bail, jusqu'à complète libération des lieux par le locataire en place.

13.3 Il est précisé que les locaux forment, dans la commune intention des parties, un tout indivisible. Toute sous-location partielle ou totale est interdite, y compris à titre temporaire et/ou gratuit.

13.4 Toute domiciliation est interdite y compris à titre temporaire et/ou gratuit.

13.5 Il devra exploiter personnellement ses activités dans les locaux loués, s'interdisant toute mise en location gérance.

### **Article 14 : TAXES – CONTRIBUTIONS**

14.1 Le PRENEUR devra payer les contributions personnelles mobilières, la taxe professionnelle, les taxes locatives existantes ou à créer et toutes autres taxes qui lui incombent au titre des locaux loués, ou relatives à son commerce, et en toute priorité les taxes dont le BAILLEUR pourrait être redevable au titre de l'immeuble.

14.2 Il devra satisfaire à toutes les charges de ville, de police et de voirie, le tout de manière à ce que le BAILLEUR ne puisse aucunement être inquiété ni recherché à ce sujet.

14.3 Le BAILLEUR ayant opté pour le régime de la TVA, le PRENEUR s'engage à en régler le montant exigible, au taux alors en vigueur, à l'occasion de chaque règlement et pour toutes les dépenses y étant assujetties (et notamment pour les refacturations relatives à la prime d'assurance de l'immeuble, à l'impôt foncier et à la taxe annuelle sur les locaux à usage de bureaux, les locaux commerciaux et les locaux de stockage.

Il acquittera toute autre taxe, nouvelle, complémentaire ou de substitution, qui pourrait être créée.

Dans le cas d'une modification du régime fiscal applicable au présent bail, le PRENEUR supportera la charge des droits d'enregistrement ou de tous autres impôts ou taxe de substitution devenant alors exigibles.

14.4 Le PRENEUR devra rembourser au BAILLEUR au prorata des surfaces louées, parties communes incluses la taxe d'enlèvement des ordures ménagères, la taxe d'écoulement à l'égout, la taxe de balayage, la taxe sur les bureaux en Ile de France, l'impôt foncier ainsi que toutes nouvelles contributions, taxes municipales ou autres existant ou pouvant être créées ultérieurement de telle manière que le loyer soit perçu par ce dernier net de tous impôts autres que ceux sur les bénéfices des Sociétés, et les bénéfices fonciers. L'impôt foncier et la taxe sur les bureaux seront payables au plus tard à la date d'exigibilité par le Trésor.

## **Article 15 : DESTRUCTION DE L'IMMEUBLE**

- 15.1 Dans le cas où, à la suite d'un incendie, d'une explosion, quelle qu'en soit l'origine, et/ou d'un sinistre quelconque, les locaux donnés à bail viendraient à être détruits ou rendus inutilisables en totalité, la présente convention serait résiliée de plein droit, sans indemnité de part et d'autre.
- 15.2 En cas de sinistre partiel, la présente convention par dérogation aux dispositions de l'article 1722 du Code Civil, ne serait pas résiliée et continuerait à produire tous ses effets.
- 15.3 Pendant toute la durée de la remise en état des locaux partiellement détruits, le PRENEUR continuera à acquitter régulièrement le montant de son loyer, en principal et accessoires sur la totalité des surfaces louées, déduction faite des indemnités perçues à ce titre par le BAILLEUR de son assureur.
- 15.4 Pour le cas où, en raison de causes étrangères au BAILLEUR et dans un délai de deux ans à compter du sinistre, la remise en état en totalité et à l'identique des locaux loués s'avérerait impossible, le présent contrat de bail se trouvera résilié sans indemnité pour le PRENEUR, l'entier bénéfice des indemnités d'assurances immobilières restant acquis au BAILLEUR.

## **Article 16 : RESTITUTION DES LOCAUX**

- 16.1. Le PRENEUR devra laisser visiter à tout moment les locaux par le BAILLEUR ou ses représentants, en cas de congé ou de résiliation de bail, pendant une période de six mois précédant la date effective de son départ, et souffrir l'apposition d'écriteaux ou d'affiches, à tels emplacements convenant au BAILLEUR pendant la même période.
- 16.2 Avant de déménager, le PRENEUR devra préalablement à tout enlèvement, même partiel des mobiliers et matériels, justifier par présentation des acquits, du paiement des contributions à sa charge, notamment la taxe professionnelle, tant pour les années écoulées que pour l'année en cours.

Il devra également transmettre copie des derniers rapports de sécurité concernant l'installation électrique ainsi que les derniers rapports d'entretien relatifs aux équipements dont il avait la responsabilité.

- 16.3. Il devra, en fin de bail, remettre les locaux loués en parfait état de réparation et d'entretien, conformément aux obligations pesant sur lui aux termes du présent bail ; il devra notamment remettre peintures, moquettes et sanitaires en état de parfaite propreté, de manière à restituer les locaux en parfait état, faisant son affaire des dégradations causées par l'usage et la vétusté. Il devra restituer les locaux libres de tous mobiliers, agencements, installations, câblage informatique ou autres, qui n'auraient pas fait accession au BAILLEUR, en vertu de l'option dont il dispose par application de l'article 10.14 du présent bail et après avoir effectué les remises en état nécessitées par ces enlèvements.
- 16.4 Il sera procédé, en la présence et aux frais du PRENEUR dûment convoqué, à un état des lieux restitués, au moment de la remise des clefs. Le BAILLEUR fera connaître au PRENEUR, dans les 15 jours de cet état des lieux, les travaux de rétablissement qu'il souhaite voir réaliser par le PRENEUR en vertu de l'option prévue à l'article 10.14.
- 16.5 S'il reste des réparations ou remises en état à la charge du PRENEUR, le BAILLEUR adressera au PRENEUR un devis ou une estimation correspondant à la remise en état des locaux. Le PRENEUR disposera d'un délai de 15 jours pour en régler le montant auprès du BAILLEUR.
- 16.6 Dans tous les cas, le PRENEUR versera au BAILLEUR une indemnité journalière égale à 2 jours du dernier loyer en cours, charges comprises, pendant la durée, au-delà de la fin du bail, correspondant à cette remise en état.
- 16.7 Le PRENEUR s'oblige à communiquer au BAILLEUR, sa nouvelle adresse lors de la remise des clefs et à effectuer, dans le mois suivant son départ, toutes les formalités nécessaires au transfert de ses activités et/ou de son siège.
- 16.8 Le Preneur devra remettre au bailleur ou à son mandataire, la copie des contrats d'entretien des équipements à sa charge ainsi que la copie des factures énergétiques.

## Article 17 : ASSURANCES

### 17.1 Le PRENEUR fera garantir :

- Les MEUBLES, objets mobiliers, matériels, entreposés ainsi que toutes les installations, embellissements exécutés ou non à ses frais dans les lieux qu'il occupe, notamment contre les risques suivants :
  - ✓ l'incendie,
  - ✓ la foudre,
  - ✓ toutes explosions,
  - ✓ dommages électriques,
  - ✓ chute et/ou chocs d'appareils de navigation aérienne, partie d'appareils ou objets tombant de ceux-ci,
  - ✓ chocs de véhicules terrestres,
  - ✓ ouragans, tempêtes, trombes, tornades, cyclones,
  - ✓ grèves, émeutes, mouvements populaires,
  - ✓ vandalisme, malveillance, sabotage,
  - ✓ dégâts des eaux,
  - ✓ vol,
  - ✓ catastrophes naturelles,
  - ✓ attentats,
  - ✓ bris de glaces.

Les assurances souscrites devront couvrir :

- les frais de déblais, démolition, enlèvement, transport à la décharge, étalements, échafaudages rendus nécessaires pour la remise en état des lieux,
- les honoraires d'experts dans la limite globale de 5 % des capitaux assurés,

Sa responsabilité civile, vis-à-vis des tiers (lesquels comprendront notamment les voisins et autres occupants de l'immeuble), notamment du fait de son activité, ses matériels et de son personnel. Les polices d'assurances de responsabilité civile souscrites par le PRENEUR devront stipuler que le BAILLEUR et le PRENEUR sont respectivement tiers l'un par rapport à l'autre.

### 17.2. Assurance du BAILLEUR

Le BAILLEUR souscrira les assurances suivantes :

- A. Une assurance couvrant l'immeuble en VALEUR A NEUF, y compris tous agencements et installations considérés comme immeuble par nature ou destination, contre les risques habituels usuels de destruction et notamment :
- ✓ l'incendie,
  - ✓ la foudre,
  - ✓ toutes explosions,
  - ✓ dommages électriques,
  - ✓ chute et/ou chocs d'appareils de navigation aérienne, partie d'appareils ou objets tombant de ceux-ci,
  - ✓ chocs de véhicules terrestres,
  - ✓ ouragans, tempêtes, trombes, tornades, cyclones,
  - ✓ grèves, émeutes, mouvements populaires,
  - ✓ vandalisme, malveillance, sabotage,
  - ✓ dégâts des eaux,
  - ✓ vol,
  - ✓ catastrophes naturelles,
  - ✓ attentats,
  - ✓ bris de glaces

Les assurances souscrites devront couvrir :

- les frais de déblais, démolition, enlèvement, transport à la décharge, étalements, échafaudages rendus nécessaires pour la remise en état des lieux,

- les honoraires d'experts dans la limite globale de 5 % des capitaux assurés.
- B. Sa responsabilité civile en raison des dommages corporels ou matériels causés à des tiers du fait des bâtiments, agencements et installations des parties communes, ainsi que du personnel affecté à l'immeuble.
- C. Une assurance perte de loyers à hauteur de 3 années de loyer TTC en cas de destruction totale ou partielle de l'immeuble, ou de sinistre empêchant son exploitation en totalité ou en partie.

### 17.3 Renonciation à recours

Le BAILLEUR déclare expressément renoncer à tous recours contre le PRENEUR et ses assureurs à raison de tous dommages qui seraient causés aux immeubles loués, pendant la durée du présent bail et de ses renouvellements. Les assureurs du BAILLEUR s'engageront également à renoncer à tous recours à l'encontre du PRENEUR et de ses assureurs

Parallèlement, le PRENEUR déclare renoncer à tous recours contre le BAILLEUR et ses assureurs à raison de tous dommages qui seraient causés aux biens et installations lui appartenant, pendant la durée du présent bail et de ses renouvellements. Les assureurs du PRENEUR renonceront également à tous recours à l'encontre du BAILLEUR et de ses assureurs.

Les polices d'assurance de chacune des parties devront contenir mention expresse des renonciations à recours résultant des stipulations qui précèdent.

### 17.4 Obligations du PRENEUR relatives aux assurances souscrites par le BAILLEUR

#### a) Paiement de la prime

Le PRENEUR devra rembourser au BAILLEUR la quote-part des primes afférentes aux locaux loués, dans les polices souscrites par le BAILLEUR et/ou copropriété.

#### b) Déclaration des éléments aggravants

Le PRENEUR s'engage à communiquer au BAILLEUR, à la souscription et en cours de bail, tous éléments susceptibles d'aggraver le risque et de modifier le taux de prime applicable aux lieux loués.

Le PRENEUR n'en demeurera pas moins tenu de laisser libre accès aux assureurs du BAILLEUR afin de leur permettre une bonne appréciation des risques à couvrir.

Toute surprime appliquée par les assureurs du BAILLEUR et éventuellement de la copropriété, pour aggravation de risque du fait du PRENEUR, sera intégralement supportée par le PRENEUR.

Si une règle proportionnelle est appliquée, en cas de sinistre, à l'indemnité que doit toucher le BAILLEUR, du fait de l'inobservation par le PRENEUR des conventions ci-dessus sur l'aggravation des risques, ce dernier sera tenu d'indemniser le BAILLEUR à concurrence du préjudice causé à celui-ci directement ou indirectement.

#### c) Sinistres

Le PRENEUR devra déclarer à ses assureurs, et simultanément au BAILLEUR lui-même, tout sinistre, quelle qu'en soit l'importance, affectant les locaux loués, même s'il n'en résulte aucun dégât apparent, et ce, dès qu'il en a connaissance et au plus tard dans les cinq jours.

### 17.5. Obligations du PRENEUR relatives aux assurances qu'il a souscrites

#### a) Paiement de la prime

Le PRENEUR devra assumer la charge en totalité des primes des polices qu'il est tenu de souscrire en vertu des dispositions ci-dessus.

#### b) Contrôle par le BAILLEUR

En vue d'assurer l'exécution des stipulations qui précèdent, le PRENEUR devra adresser au BAILLEUR, avant la prise de possession des locaux, une attestation d'assurance reprenant les garanties demandées ci-dessus.

Pendant la durée du bail, il devra justifier de la validité des contrats.

## **Article 18 : CLAUSE RÉSOLUTOIRE**

- 18.1 Il est expressément stipulé qu'à défaut de paiement d'un seul terme ou fraction de terme de loyer ou indemnités d'occupation et/ou de leurs accessoires à bonne échéance, ou en cas d'inexécution d'une seule des conditions et obligations du bail ou des dispositions résultant de la loi, d'une décision de justice, du règlement général de l'immeuble ou du règlement de copropriété, et un mois après un commandement de payer ou une sommation d'exécuter visant la présente clause, le bail sera résilié de plein droit, si bon semble au BAILLEUR, même en cas de paiement ou d'exécution postérieurs à l'expiration du délai ci-dessus. Compétence est attribuée au Juge des référés pour constater le manquement, le jeu de la présente clause, et prescrire l'expulsion du PRENEUR.
- 18.2 En cas de non-paiement à échéance du loyer ou des indemnités d'occupation dues par le PRENEUR, ou de toute autre somme due en vertu du présent bail, le BAILLEUR percevra de plein droit, un intérêt de retard calculé au prorata temporis au taux légal majoré de 5 points avec un taux minimum de 5% à compter de la date d'échéance des sommes dues.
- Il percevra également, huit jours après une lettre recommandée avec accusé de réception demeurée infructueuse, une pénalité forfaitaire de 10% du montant de l'appel de loyers/indemnités d'occupation et/ou accessoires, restant dus
- 18.3 Tous frais de sommation ou commandement délivré par le BAILLEUR au PRENEUR, par acte d'huissier, seront à la charge du PRENEUR, ainsi que tous autres actes judiciaires ou extra judiciaires consécutifs à la non exécution ou la non observation de l'une quelconque des clauses du bail. Ces frais s'ajouteront de plein droit au premier terme suivant.
- 18.4 Le paiement tardif de 3 avis d'échéance consécutifs ou non, constituera un motif grave et légitime de refus de renouvellement de bail.
- 18.5 A défaut par le PRENEUR d'évacuer les locaux, il sera redevable, au BAILLEUR de plein droit, et sans aucun préavis, d'une indemnité d'occupation fixée d'ores et déjà, pour chaque jour de retard, au double du dernier loyer en cours, calculé prorata temporis, sans préjudice de tous droits à dommages intérêts au profit du BAILLEUR.

## **Article 19 : FRAIS ET ENREGISTREMENT – ÉLECTION DE DOMICILE**

- 19.1 Le PRENEUR paiera tous les frais des présentes, honoraires, droits de timbres, et le cas échéant, d'enregistrement, ainsi que tous ceux qui en seraient la suite ou la conséquence.
- 19.2 Pour l'exécution des présentes, le BAILLEUR élit domicile en son siège social et le PRENEUR dans les lieux loués.



## CONDITIONS PARTICULIÈRES

Ces conditions particulières viennent préciser et compléter les conditions générales et peuvent y apporter modification, étant ici précisé que les clauses particulières prévaudront.

**20.1 Activité du PRENEUR :** Etablissement Public Administratif, Autorité Organisatrice des transports en Île-de-France

**20.2 Désignation de l'immeuble :**

**48/50, RUE DE LA VICTOIRE  
75009 PARIS**

**20.3 Désignation des locaux :**

Au rez-de-chaussée, **des locaux à usage de bureaux** d'une superficie d'environ **1 106 m<sup>2</sup>** parties communes comprises,

Au 1<sup>er</sup> étage, des locaux à usage de bureaux d'une superficie d'environ 1 388 m<sup>2</sup>

Soit un total de **2 494 m<sup>2</sup>**

**20.4 Durée**

- Durée du bail : 9 ans
- Date d'effet du bail : 1<sup>er</sup> mars 2012
- Date de fin de bail : 28 février 2021

Par dérogation à **l'article 3.2**, le Preneur aura la faculté de donner congé, en plus des échéances triennales, à la fin de la quatrième et de la cinquième année du bail, en avisant le Bailleur par acte extrajudiciaire au plus tard 6 mois avant cette échéance.

**20.5 Loyer**

- montant du loyer annuel bureaux
  - au rez-de-chaussée hors taxes hors charges 508 760 €
  - au 1<sup>er</sup> étage hors taxes hors charges 694 000 €

**au total 1 202 760 €**

(soit Un million deux cent deux mille sept cent soixante euros)

Indice de base 1593 – 2<sup>e</sup> trimestre 2011

Par ailleurs, le preneur bénéficiera d'une franchise de loyer en principal de cinq mois, à l'exclusion des charges. Le loyer sera du à compter du 1er août 2012, les charges et autres prestations dès le 1er mars 2012

## 20.6 Charges

- provision annuelle sur charges lors de la prise d'effet du bail : 351 530 €

(soit Trois cent cinquante et un mille cinq cent trente euros) Hors fiscalité et assurances

**20.7 Dépôt de garantie d'origine :** En sa qualité d'établissement public administratif soumis aux règles de la comptabilité publique, le Preneur est dispensé par le Bailleur du versement du dépôt de garantie.

## 20.8 Clauses spécifiques

### 1 Règlement du loyer

Par dérogation à l'article 5.2, le preneur est autorisé à régler par virement sur le compte :

Banque : CACIB  
Code banque : 31489  
Code guichet : 00010  
N° de compte : 00184158477  
Clé RIB : 47

### 2 Charges et prestations

Par dérogation à l'article 6.3 du présent bail, le BAILLEUR conservera à sa charge, pendant la durée du bail, soit neuf années :

- les travaux de ravalement de l'immeuble, étant précisé que les dépenses de nettoyage des façades resteront à la charge du PRENEUR.
- les travaux de remplacement des armoires de manœuvre, des cabines et des groupes de traction des ascenseurs,

### 3 Indexation

Par dérogation à l'article 8.1, la variation de l'indice de référence sera retenue tant à la hausse qu'à la baisse, étant toutefois précisé que le loyer résultant de ladite indexation ne pourra jamais être inférieur au loyer annuel total indiqué à l'article 20.5.

### 4 Entrée dans les locaux et restitution du local

Par dérogation aux articles 9 et 16.4 il sera procédé à un état des lieux par huissier, à l'entrée et au départ du preneur, aux frais partagés par moitié entre le Preneur et le Bailleur. Le Bailleur se chargera de la convocation de l'huissier et en informera le Preneur.

**5 Capacité du lot :** 100 personnes maximum par niveau

**6 Réseau ondulé :** Pour une durée de 5 minutes

Prises de courant, puissance maximum autorisée : 35 kW  
Salle informatique, puissance maximum autorisée : 18 kW

### 7 Etat de livraison des locaux

Tels que le Preneur les a visités

## **8 Reprise du câblage**

Les locaux sont livrés avec le câblage courant faible existant, le Preneur fera son affaire des éventuelles remises en état et ne pourra prétendre ni demander au BAILLEUR, au cours de la location, aucune réparation ni petite ni grosse. Il sera tenu à déposer celui-ci en fin de bail, si bon semble au BAILLEUR.

### **XX Travaux du Preneur**

Le projet d'aménagement soumis par le PRENEUR et figurant en annexe des présentes, susceptible de modification mineures dont le BAILLEUR serait tenu informé, n'apporte pas de remarques particulières.

Le plan final devra être réalisé dans le respect de l'emplacement des ossatures métalliques du faux plafond ; et bien sûr validé par le bureau de contrôle du STIF, notamment concernant le respect des règles de sécurité, d'unités de passage, de portes ne devant pas fermer à clé....

Fait à Paris en deux exemplaires, Le .....

**LE BAILLEUR**

**LE PRENEUR**

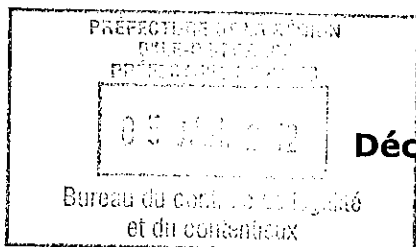
#### **Annexes :**

Plans

Plan d'aménagement

Etat des risques naturels et technologiques

Plan de zonage



Décision n° 20120001

du 03 JAN. 2012

**MODIFICATION DE LA LIGNE N° 100-100-065  
« PARIS (GARE DE LYON) – AUBERVILLIERS (MAIRIE) »  
EXPLOITEE PAR LA RATP**

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

- VU le code des transports (partie législative) ;
- 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°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 la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU la délibération n° 2006/0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.1. ;
- VU la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU le contrat du 21 février 2008 conclu entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la RATP, et notamment son annexe A2-A3 (offre de référence) ;
- VU la décision n°2009/1161 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU la décision n°2011/0975 du 05/12/2011 portant délégation de signature à Madame Isabelle Briend ;
- VU le projet transmis par la RATP le 17 octobre 2011 ;
- VU le dossier technique n° 722 ;
- VU l'avis de la commission de l'Offre de transport en date du 1<sup>er</sup> décembre 2011 ;

**CONSIDERANT** qu'aucune opposition d'un ou plusieurs des membres de la commission de l'Offre de Transport n'a été formulée,

**CONSIDERANT** que l'incidence financière prévisionnelle annuelle pour le Syndicat de la décision à prendre est inférieure à 1 000 000 d'euros HT,

**DECIDE :**

**ARTICLE 1<sup>er</sup>** : La ligne n° 100-100-065 « Paris (Gare de Lyon) – Aubervilliers (Mairie) », exploitée par la RATP, est modifiée dans les conditions définies dans la fiche contrat jointe à la présente décision.

**ARTICLE 2** : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

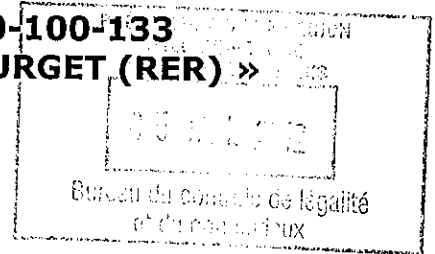
Pour la directrice générale et  
par délégation,

Isabelle Briend

# Décision n° 20120002

du 03 JAN. 2012

## MODIFICATION DE LA LIGNE N° 100-100-133 « SARCELLES (BOIS D'ECOUE) – LE BOURGET (RER) » EXPLOITEE PAR LA RATP



La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

- VU le code des transports (partie législative) ;
- 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°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 la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU la délibération n° 2006/0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.1. ;
- VU la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU le contrat du 21 février 2008 conclu entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la RATP, et notamment son annexe A2-A3 (offre de référence) ;
- VU la décision n°2009/1161 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU la décision n°2011/0975 du 05/12/2011 portant délégation de signature à Madame Isabelle Briand ;
- VU le projet transmis par la RATP le 17 octobre 2011 ;
- VU le dossier technique n° 723 ;
- VU l'avis de la commission de l'Offre de transport en date du 1<sup>er</sup> décembre 2011 ;

**CONSIDERANT** qu'aucune opposition d'un ou plusieurs des membres de la commission de l'Offre de Transport n'a été formulée,

**CONSIDERANT** que l'incidence financière prévisionnelle annuelle pour le Syndicat de la décision à prendre est inférieure à 1 000 000 d'euros HT,

### DECIDE :

**ARTICLE 1<sup>er</sup>** : La ligne n° 100-100-133 « Sarcelles (Bois d'Ecoue) – Le Bourget (RER) », exploitée par la RATP, est modifiée dans les conditions définies dans la fiche contrat jointe à la présente décision.

**ARTICLE 2** : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

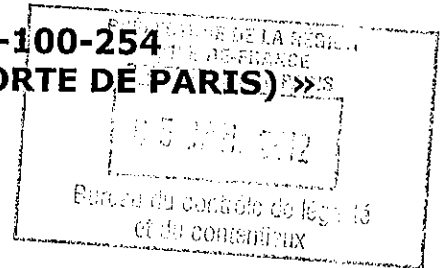
Pour la directrice générale et  
par délégation,

Isabelle Briand

# Décision n° 20120003

du 03 JAN. 2012

## MODIFICATION DE LA LIGNE N° 100-100-254 « MONTMAGNY (MAIRIE) – SAINT-DENIS (PORTE DE PARIS) » EXPLOITEE PAR LA RATP



La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

- VU le code des transports (partie législative) ;
- 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°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 la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU la délibération n° 2006/0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.1. ;
- VU la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU le contrat du 21 février 2008 conclu entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la RATP, et notamment son annexe A2-A3 (offre de référence) ;
- VU la décision n°2009/1161 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU la décision n°2011/0975 du 05/12/2011 portant délégation de signature à Madame Isabelle Briand ;
- VU le projet transmis par la RATP le 9 novembre 2011 ;
- VU le dossier technique n° 725 ;
- VU l'avis de la commission de l'Offre de transport en date du 1<sup>er</sup> décembre 2011 ;

**CONSIDERANT** qu'aucune opposition d'un ou plusieurs des membres de la commission de l'Offre de Transport n'a été formulée,

**CONSIDERANT** que l'incidence financière prévisionnelle annuelle pour le Syndicat de la décision à prendre est inférieure à 1 000 000 d'euros HT,

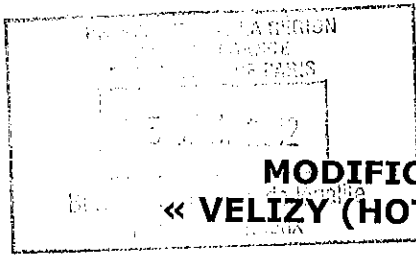
### DECIDE :

**ARTICLE 1<sup>er</sup>** : La ligne n° 100-100-254 « Montmagny (Mairie) – Saint-Denis (Porte de Paris) », exploitée par la RATP, est modifiée dans les conditions définies dans la fiche contrat et le plan de ligne joints à la présente décision.

**ARTICLE 2** : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Pour la directrice générale et  
par délégation,

Isabelle Briand



Décision n° 20120004

du 03 JAN. 2012

**MODIFICATION DE LA LIGNE N° 100-100-390  
« VELIZY (HOTEL DE VILLE) – BOURG-LA-REINE (RER) »  
EXPLOITEE PAR LA RATP**

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- 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°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** la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération n° 2006/0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.1. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** le contrat du 21 février 2008 conclu entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la RATP, et notamment son annexe A2-A3 (offre de référence) ;
- VU** la décision n°2009/1161 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la décision n°2011/0975 du 05/12/2011 portant délégation de signature à Madame Isabelle Briand ;
- VU** le projet transmis par la RATP le 17 octobre 2011 ;
- VU** le dossier technique n° 721 ;
- VU** l'avis de la commission de l'Offre de transport en date du 1<sup>er</sup> décembre 2011 ;

**CONSIDERANT** qu'aucune opposition d'un ou plusieurs des membres de la commission de l'Offre de Transport n'a été formulée,

**CONSIDERANT** que l'incidence financière prévisionnelle annuelle pour le Syndicat de la décision à prendre est inférieure à 1 000 000 d'euros HT,

**DECIDE :**

**ARTICLE 1<sup>er</sup>** : La ligne n° 100-100-390 « Vélizy (Hôtel de Ville) – Bourg-la-Reine (RER) », exploitée par la RATP, est modifiée dans les conditions définies dans la fiche contrat jointe à la présente décision.

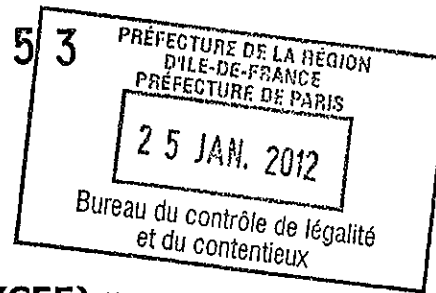
**ARTICLE 2** : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Pour la directrice générale et  
par délégation,

Isabelle Briand

Décision n° 20120053

du 24 JAN. 2012



**REGULARISATION DE LA SITUATION  
DE LA LIGNE N° 024-024-006  
« SAINTRY SUR SEINE (ENTREE) – EVRY (LYCEE) »  
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE  
« SOCIETE DE TRANSPORTS PAR AUTOCARS »**

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- 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°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** la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.3. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n°20110303 du 04/04/2011 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la décision n° 20091011 du 17/11/2009 ;
- VU** le dossier technique n° 16000 enregistré par le Syndicat le 19/10/2011 ;

**CONSIDERANT** que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

**DECIDE :**

**ARTICLE 1<sup>er</sup>** : L'entreprise « SOCIETE DE TRANSPORTS PAR AUTOCARS » est autorisée à exploiter la ligne 024-024-006 « Saintry sur Seine (Entrée) – Evry (Lycée) » dans les conditions définies à l'annexé technique jointe à la présente décision.

**ARTICLE 2** : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

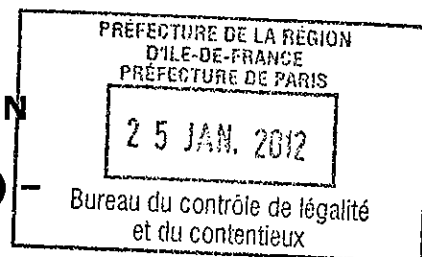
Pour la directrice générale et par  
délégation,  
Jean-Daniel ALQUIER,  
le Chef de division Offre Routière  
de Bassin



# Décision n° 20120054

du 24 JAN. 2012

**REGULARISATION DE LA SITUATION  
DE LA LIGNE N° 024-024-010  
« MENNECY (CENTRE COMMERCIAL) –  
CORBEIL ESSONNES (LYCEE) »  
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE  
« SOCIETE DE TRANSPORTS PAR AUTOCARS »**



La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- 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°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** la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.3. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n°20110303 du 04/04/2011 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la décision du 21/04/1997 ;
- VU** le dossier technique n° 16006 enregistré par le Syndicat le 19/10/2011 ;

**CONSIDERANT** que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

## DECIDE :

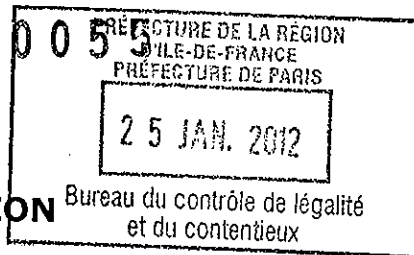
**ARTICLE 1<sup>er</sup>** : L'entreprise « SOCIETE DE TRANSPORTS PAR AUTOCARS » est autorisée à exploiter la ligne 024-024-010 « Mennecy (Centre commercial) – Corbeil Essonnes (Lycée) » dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

**ARTICLE 2** : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Pour la directrice générale et par  
délégation,  
Jean-Daniel ALQUIER,  
le Chef de division Offre Routière  
de Bassin

Décision n° 2012 0055

du 24 JAN. 2012



**REGULARISATION DE LA SITUATION  
DE LA LIGNE N° 024-309-001  
« COUDRAY MONTCEAUX (TERMINAL D. DOUILLET) –  
CORBEIL (SNECMA) »  
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE  
« SOCIETE DE TRANSPORTS PAR AUTOCARS »**

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- 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°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** la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.3. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n°20110303 du 04/04/2011 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la décision n° 20090017 du 05/01/2009 ;
- VU** le dossier technique n° 16001 enregistré par le Syndicat le 19/10/2011 ;

**CONSIDERANT** que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

**DECIDE :**

**ARTICLE 1<sup>er</sup>** : L'entreprise « SOCIETE DE TRANSPORTS PAR AUTOCARS » est autorisée à exploiter la ligne 024-309-001 « Coudray Montceaux (Terminal D. Douillet) – Corbeil (SNECMA) » dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

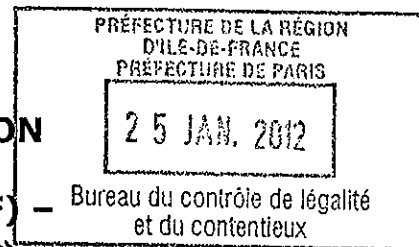
**ARTICLE 2** : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Pour la directrice générale et par  
délégation,  
Jean-Daniel ALQUIER,  
le Chef de division Offre Routière  
de Bassin

Décision n° 20120056

du 24 JAN. 2012

**REGULARISATION DE LA SITUATION  
DE LA LIGNE N° 024-309-002  
« CORBEIL ESSONNES (GARE SNCF) –  
MORSANG SUR SEINE (MAIRIE) »  
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE  
« SOCIETE DE TRANSPORTS PAR AUTOCARS »**



La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

- VU le code des transports (partie législative) ;
- 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°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 la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.3. ;
- VU la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU la décision n°20110303 du 04/04/2011 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU la décision n° 20070567 du 09/08/2007 ;
- VU le dossier technique n° 16002 enregistré par le Syndicat le 19/10/2011 ;

**CONSIDERANT** que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

**DECIDE :**

**ARTICLE 1<sup>er</sup>** : l'entreprise « SOCIETE DE TRANSPORTS PAR AUTOCARS » est autorisée à exploiter la ligne 024-309-002 « Corbeil Essonnes (Gare SNCF) – Morsang sur Seine (Mairie) » dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

**ARTICLE 2** : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Pour la directrice générale et par  
délégation,  
Jean-Daniel ALQUIER,  
le Chef de division Offre Routière  
de Bassin

Décision n° 20120057

du 24 JAN. 2012

**REGULARISATION DE LA SITUATION  
DE LA LIGNE N° 024-309-003  
« CORBEIL ESSONNES (GARE) –  
CORBEIL ESSONNES (GARE-MOULIN GALANT) »  
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE  
« SOCIETE DE TRANSPORTS PAR AUTOCARS »**



La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

- VU le code des transports (partie législative) ;
- 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°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 la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.3. ;
- VU la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU la décision n°20110303 du 04/04/2011 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU la décision n° 20090018 du 05/01/2009 ;
- VU le dossier technique n° 16003 enregistré par le Syndicat le 19/10/2011 ;

**CONSIDERANT** que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

**DECIDE :**

**ARTICLE 1<sup>er</sup>** : L'entreprise « SOCIETE DE TRANSPORTS PAR AUTOCARS » est autorisée à exploiter la ligne 024-309-003 « Corbeil Essonnes (Gare) – Corbeil Essonnes (Gare-Moulin Galant) » dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

**ARTICLE 2** : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Pour la directrice générale et par  
délégation,  
Jean-Daniel ALQUIER,  
le Chef de division Offre Routière  
de Bassin

Décision n° 20120058

du 24 JAN. 2012



**REGULARISATION DE LA SITUATION  
DE LA LIGNE N° 024-309-008  
« CORBEIL ESSONNES (GARE SNCF) –  
SOISY SUR SEINE (NOTRE DAME REPUBLIQUE) »  
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE  
« SOCIETE DE TRANSPORTS PAR AUTOCARS »**

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- 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°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** la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.3. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n°20110303 du 04/04/2011 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la décision n° 20090019 du 05/01/2009 ;
- VU** le dossier technique n° 16004 enregistré par le Syndicat le 19/10/2011 ;

**CONSIDERANT** que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

**DECIDE :**

**ARTICLE 1<sup>er</sup>** : L'entreprise « SOCIETE DE TRANSPORTS PAR AUTOCARS » est autorisée à exploiter la ligne 024-309-008 « Corbeil Essonnes (Gare SNCF) – Soisy sur Seine (Notre Dame République) » dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

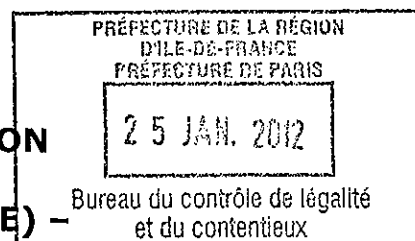
**ARTICLE 2** : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Pour la directrice générale et par  
délégation,  
Jean-Daniel ALQUIER,  
le Chef de division Offre Routière  
de Bassin

Décision n° 20120059

du 24 JAN. 2012

**REGULARISATION DE LA SITUATION  
DE LA LIGNE N° 024-309-009  
« VERT LE PETIT (PLACE DUQUESNE) –  
CORBEIL ESSONNES (GARE) »  
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE  
« SOCIETE DE TRANSPORTS PAR AUTOCARS »**



La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- 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°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** la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.3. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n°20110303 du 04/04/2011 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la décision n° 20090332 du 02/03/2009 ;
- VU** le dossier technique n° 16005 enregistré par le Syndicat le 19/10/2011 ;

**CONSIDERANT** que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

**DECIDE :**

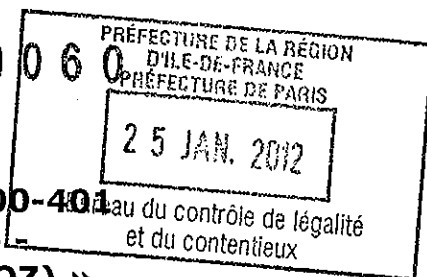
**ARTICLE 1<sup>er</sup>** : L'entreprise « SOCIETE DE TRANSPORTS PAR AUTOCARS » est autorisée à exploiter la ligne 024-309-009 « Vert le Petit (Place Duquesne) – Corbeil Essonnes (Gare) » dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

**ARTICLE 2** : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Pour la directrice générale et par  
délégation,  
Jean-Daniel ALQUIER,  
le Chef de division Offre Routière  
de Bassin

Décision n° 20120060

du 24 JAN. 2012



**MODIFICATION DE LA LIGNE N° 400-400-401  
« CORBEIL ESSONNES (GARE RER) -  
SAINT MICHEL SUR ORGE (RUE BERLIOZ) »  
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE  
« TRANSPORTS INTERCOMMUNAUX CENTRE ESSONNE (TICE) »**

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

- VU le code des transports (partie législative);
- 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°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 la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.3. ;
- VU la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU la décision n°20110303 du 04/04/2011 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU la décision n° 20090945 du 05/10/2009 ;
- VU le dossier technique n° 15996 enregistré par le Syndicat le 20/06/2011 ;

**CONSIDERANT** que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;


**DECIDE :**

**ARTICLE 1<sup>er</sup>** : La ligne n° 400-400-401 « Corbeil Essonnes (Gare RER) - Saint Michel sur Orge (Rue Berlioz) », exploitée par l'entreprise « TICE », est modifiée comme suit :

- Est modifiée la sous-ligne n°1

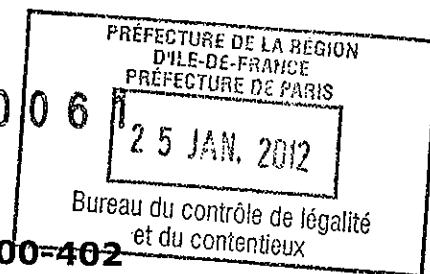
dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

**ARTICLE 2** : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

  
Pour la directrice générale et par  
délégation,  
Jean Daniel ALQUIER  
le Chef de division Offre Routière de  
Bassin

Décision n° 20120006

du 24 JAN. 2012



**MODIFICATION DE LA LIGNE N° 400-400-402  
« LE COUDRAY MONTCEAUX (TERMINAL D. DOUILLET) -  
EPINAY SUR ORGE (GARE RER) »  
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE  
« TRANSPORTS INTERCOMMUNAUX CENTRE ESSONNE (TICE) »**

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

- VU** le code des transports (partie législative);
- 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°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** la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.3. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n°20110303 du 04/04/2011 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la décision n° 20100263 du 15/04/2010 ;
- VU** le dossier technique n° 15995 enregistré par le Syndicat le 20/06/2011 ;

**CONSIDERANT** que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

**DECIDE :**

**ARTICLE 1<sup>er</sup>** : La ligne n° 400-400-402 « Le Coudray Montceaux (Terminal D. Douillet) – Epinay sur Orge (Gare RER) », exploitée par l'entreprise « TICE », est modifiée comme suit :

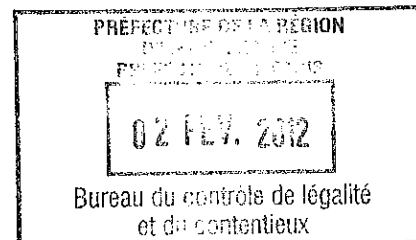
- Sont modifiées les sous-lignes n°1, 3, 4, 5, 6, 7 et 8,

dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

**ARTICLE 2** : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Pour la directrice générale et par  
délégation,  
Jean Daniel ALQUIER  
le Chef de division Offre Routière de  
Bassin





Décision n° 2012/0067  
Du 31 JAN. 2012

**Relative aux tarifs applicables sur les lignes exploitées par  
VAL D'EUROPE AIRPORTS**

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- 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°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** la délibération n°2006/0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.3.5. ;
- VU** la décision n°20091158 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à Monsieur Olivier Nalin ;

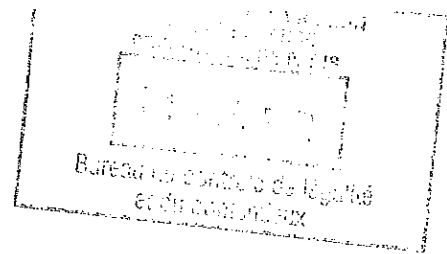
**DECIDE**

**Article 1<sup>er</sup>** : à compter du 10 février 2012, la société « VAL D'EUROPE AIRPORTS » est autorisée à appliquer les tarifs suivants sur les lignes de transport public routier régulier qu'elle exploite :

Tarifs en euros TTC	Adulte	Enfant (3 - 11 ans)
Roissy CDG - Chessy	19,00€	15,00€
Aéroport de Beauvais - Chessy	24,00€	24,00€
Aéroport de Beauvais - Roissy CDG	15,00€	12,00€
Aéroport d'Orly - Chessy	19,00€	15,00€

**Article 2** : la présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Pour la directrice générale  
OLIVIER NALIN



Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Décision N° 2012-0009

du 9 janvier 2012

**RELATIVE A UNE DEMANDE D'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT**

La Directrice Générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

**VU** le code des Transports et notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 ;

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

**VU** le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

**VU** la délibération du conseil du Syndicat N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

**VU** la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

**VU** l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

**VU** les pièces produites à l'appui de la demande ;

**CONSIDERANT**

- que l'Association «Centre de liaison des équipes de recherche (CLER) Amour et Famille» située 65 boulevard de Clichy 75009 Clichy -siret 775 664 709 00034- ne compte que 8 salariés,
- qu'ainsi, l'association ne satisfait pas à la condition tenant au seuil d'assujettissement édictée par l'article L 2531-2 alinéa 1 du Code Général des collectivités Territoriales
- que sa demande d'exonération est sans objet ainsi que la décision la décision n° 2011-0376 du 2 mai 2011 portant refus d'exonération de la taxe de versement de transport,
- qu'il échet donc de retirer la décision n° 2011- 0376 du 2 mai 2011 précitée,

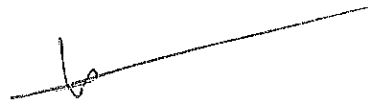
**DECIDE**

**ARTICLE 1<sup>er</sup>** : la décision n° 2011-0736 du Syndicat des Transports d'Ile de France en date du 2 mai 2011 est retirée en tant qu'elle est sans objet.

ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des affaires de la sécurité sociale de Paris – immeuble Le Brabant – 11, rue de Cambrai – 75945 Paris cedex 19.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale  
Et par délégation



Véronique HAMAYON-TARDE