

Date de parution : Mercredi 4 Mars 2009

RECUEIL DES ACTES ADMINISTRATIFS DU STIF



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

**N°56 - Janvier 2009
et conseil du 11 Février 2009**

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
<u>Délibérations du conseil</u>	
<u>Tarifification</u>	
Délibération du conseil n° 2009-0115 du 11 février 2009 – Hausse des tarifs des cartes Imagine'R pour l'année 2009-2010.....	21
<u>Etude</u>	
Délibération du conseil n°2009-0116 du 11 février 2009 – convention de financement de l'enquête globale transport (EGT) 2009-2010.....	22
<u>Offre de transport</u>	
Délibération du conseil n°2009-0117 du 11 février 2009 – Réseau régional structurant : création de la ligne de services routiers de pôle à pôle Montgeron – Orly – Rungis.....	27
Délibération du conseil n°2009-0118 du 11 février 2009 – Délégation de compétence à la Ville de Paris pour l'organisation de dessertes locales : services réguliers locaux dénommés « Traverse de Charonne », « Traverse Bièvre-Montsouris » et « Traverse Ney- Flandre ».....	28
<u>Grands projets d'investissement</u>	
Délibération du conseil n°2009-0119 du 11 février 2009 – Déclaration de projet de l'extension du tramway T3 de la Porte d'Ivry à la Porte de la Chapelle.	59
Délibération du conseil n°2009-0120 du 11 février 2009 – Avant-projet de l'extension du tramway T3 de la Porte d'Ivry à la Porte de la Chapelle.	71
Délibération du conseil n°2009-0121 du 11 février 2009 – Schéma de principe de la gare EOLE-Evangile.....	73
Délibération du conseil n°2009-0122 du 11 février 2009 – Convention de financement tranche B du réaménagement des quais et de la signalisation (RER B Nord +).....	96
Délibération du conseil n°2009-0123 du 11 février 2009 – Est TVM : bilan de la concertation préalable et convention de maîtrise d'ouvrage unique.....	127

Marchés publics

Délibération du conseil n°2009-0124 du 11 février 2009 - Modification des règles de passation des marchés en procédure adaptée.....	134
Délibération du conseil n°2009-0125 du 11 février 2009 - Marché 2008-50 : acquisition de mobiliers de bureau pour le site rue de Châteaudun.....	136
Délibération du conseil n°2009-0126 du 11 février 2009 - Marché 2008-54 : assistance à maîtrise d'ouvrage pour l'information voyageurs à distance et le système d'information décisionnel télébillettique.....	138
Délibération du conseil n°2009-0127 du 11 février 2009 - Marché 2008-65 : réalisation de l'enquête globale transport (EGT) 2009-2010.....	139
Délibération du conseil n°2009-0128 du 11 février 2009 - Marché 2008-66 : location et maintenance d'équipements multifonctions d'impression, de reproduction et de numérisation haut volume.....	140
Délibération du conseil n°2009-0129 du 11 février 2009 - Avenant au marché 2008-36 d'assistance à maîtrise d'ouvrage et fourniture de prestations liées aux procédures de concertation préalable, débat public et enquêtes d'utilité publique menées par le STIF.....	141
Délibération du conseil n°2009-0130 du 11 février 2009 - Avenant au marché 2006-05 de mise en œuvre d'un système d'information décisionnel s'appuyant sur des données de validation télébillettique.....	142

Divers

Délibération du conseil n°2009-0131 du 11 février 2009 - Disposition relative à la gestion des ressources humaines.....	143
Erratum : Budget 2008 – Décision modificative n°3.....	145

Décisions de la directrice générale

Offre de transport

Décision de la directrice générale n° 2009-0001 du 05/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 002-002-003 "Choisy le Roi - Villeneuve Saint Georges" exploitée par l'entreprise ATHIS CAR.....	162
Décision de la directrice générale n° 2009-0002 du 05/01/2009 portant sur la création de la ligne n° 005-005-015 "Mantes la Jolie (Gare) - Saint Quentin en Yvelines (SNCF)" exploitée par l'entreprise VEOLIA TRANSPORT HOUDAN...	163
Décision de la directrice générale n° 2009-0003 du 05/01/2008 portant sur la suppression de la ligne n° 011-011-015 "Mantes la Jolie (Gare) - Saint Quentin en Yvelines (Gare)" exploitée par l'entreprise VEOLIA TRANSPORT ECQUEVILLY.....	164
Décision de la directrice générale n° 2009-0004 du 05/01/2009 portant sur la suppression de la ligne n° 011-011-083 "Les Mureaux (Gare) - Saint Quentin en Yvelines (Gare)" exploitée par l'entreprise VEOLIA TRANSPORT ECQUEVILLY.....	165

Décision de la directrice générale n° 2009-0005 du 05/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 014-014-039 "Villepinte (Vert Galant RER) - Tremblay en France (Roissy-pôle RER)" exploitée par l'entreprise COURRIERS DE L'ILE DE FRANCE.....	166
Décision de la directrice générale n° 2009-0006 du 05/01/2009 portant sur la suppression de la ligne n° 015-015-003 "Meulan (Arquebuse) - Saint Germain en Laye (RER)" exploitée par l'entreprise COURRIERS DE SEINE ET OISE.....	167
Décision de la directrice générale n° 2009-0007 du 05/01/2009 portant sur la suppression de la ligne n° 015-015-012 "Verneuil sur Seine (Gare) - Cergy Préfecture (Gare)" exploitée par l'entreprise COURRIERS DE SEINE ET OISE..	168
Décision de la directrice générale n° 2009-0008 du 05/01/2009 portant sur la suppression de la ligne n° 015-015-022 "Ecquevilly (Sablons) - Poissy (Gare Sud)" exploitée par l'entreprise COURRIERS DE SEINE ET OISE.....	169
Décision de la directrice générale n° 2009-0009 du 05/01/2009 portant sur la suppression de la ligne n° 015-015-026 "Meulan (Arquebuse) - Saint Germain en Laye (Institut Notre Dame)" exploitée par l'entreprise COURRIERS DE SEINE ET OISE.....	170
Décision de la directrice générale n° 2009-0010 du 05/01/2009 portant sur la suppression de la ligne n° 015-015-030 "Verneuil sur Seine (Gare) - Verneuil sur Seine (Gare)" exploitée par l'entreprise COURRIERS DE SEINE ET OISE...	171
Décision de la directrice générale n° 2009-0011 du 05/01/2009 portant sur la suppression de la ligne n° 015-015-031 "Verneuil sur Seine (Gare de Vernouillet Verneuil) - Verneuil sur Seine (Gare de Vernouillet Verneuil)" exploitée par l'entreprise COURRIERS DE SEINE ET OISE.....	172
Décision de la directrice générale n° 2009-0012 du 05/01/2009 portant sur la suppression de la ligne n° 015-015-032 "Verneuil sur Seine (Gare de Vernouillet Verneuil) - Verneuil sur Seine (Gare de Vernouillet Verneuil)" exploitée par l'entreprise COURRIERS DE SEINE ET OISE.....	173
Décision de la directrice générale n° 2009-0013 du 05/01/2009 portant sur la suppression de la ligne n° 015-015-033 "Bures (Village Meeker) - Verneuil sur Seine (Gare de Vernouillet Verneuil)" exploitée par l'entreprise COURRIERS DE SEINE ET OISE.....	174
Décision de la directrice générale n° 2009-0014 du 05/01/2009 portant sur la suppression de la ligne n° 015-015-035 "Verneuil sur Seine (Gare Clairières Verneuil) - Verneuil sur Seine (Gare Clairières Verneuil)" exploitée par l'entreprise COURRIERS DE SEINE ET OISE.....	175
Décision de la directrice générale n° 2009-0015 du 05/01/2009 portant sur la suppression de la ligne n° 015-015-037 "Verneuil sur Seine (Gare) - Verneuil sur Seine (Gare)" exploitée par l'entreprise COURRIERS DE SEINE ET OISE....	176
Décision de la directrice générale n° 2009-0016 du 05/01/2009 portant sur la suppression de la ligne n° 015-015-039 "Chapet (Mairie) - Verneuil sur Seine (Gare)" exploitée par l'entreprise COURRIERS DE SEINE ET OISE...	177
Décision de la directrice générale n° 2009-0017 du 05/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 024-309-001 "Le Coudray-Montceaux (Terminal Douillet) - Corbeil Essonnes (SNECMA)" exploitée par l'entreprise STA.....	178

Décision de la directrice générale n° 2009-0018 du 05/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 024-309-003 "Corbeil Essonnes (Gare) - Corbeil Essonnes (Gare)" exploitée par l'entreprise STA.....	179
Décision de la directrice générale n° 2009-0019 du 05/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 024-309-008 "Corbeil Essonnes (Gare) - Soisy sur Seine (Notre Dame République)" exploitée par l'entreprise STA.....	180
Décision de la directrice générale n° 2009-0020 du 05/01/2009 portant sur la création de la ligne n° 027-027-007 "Plaisir (Gare de Plaisir Grignon) - Jouars Pontchartrain (Place Foch)" exploitée par l'entreprise CARS HOURTOULE.....	181
Décision de la directrice générale n° 2009-0021 du 05/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 027-027-010 "Plaisir (Gare de Plaisir Grignon) - Versailles (Gare Routière Rive Gauche)" exploitée par l'entreprise CARS HOURTOULE.....	182
Décision de la directrice générale n° 2009-0022 du 05/01/2009 portant sur la suppression de la ligne n° 030-030-041 "Franconville (Epine Guyon) - Franconville (Epine Guyon)" exploitée par l'entreprise CARS LACROIX.....	183
Décision de la directrice générale n° 2009-0023 du 05/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 039-039-003 "Saint Rémy les Chevreuse - Rambouillet (Gare routière/Arbouville)" exploitée par l'entreprise SAVAC.....	184
Décision de la directrice générale n° 2009-0024 du 05/01/2009 portant sur l'autorisation provisoire d'exploitation de la ligne n° 039-039-035 "Desserte du Collège Pierre de Coubertin" exploitée par l'entreprise SAVAC.....	185
Décision de la directrice générale n° 2009-0025 du 05/01/2009 portant sur l'autorisation provisoire d'exploitation de la ligne n° 039-039-036 "Rambouillet (Collège C. De Vivonne) - Auffargis (Petite Hogue)" exploitée par l'entreprise SAVAC.....	186
Décision de la directrice générale n° 2009-0026 du 05/01/2009 portant sur l'autorisation provisoire d'exploitation de la ligne n° 039-039-103 "Saint Rémy les Chevreuse (gare RER) - Cernay la Ville (Place)" exploitée par l'entreprise SAVAC.....	187
Décision de la directrice générale n° 2009-0027 du 05/01/2009 portant sur l'autorisation provisoire d'exploitation de la ligne n° 039-039-203 " Cernay la Ville (Les Cottages) - Rambouillet (Gare Routière/Arbouville)" exploitée par l'entreprise SAVAC.....	188
Décision de la directrice générale n° 2009-0028 du 05/01/2009 portant sur modification de la ligne n° 039-039-303 " Saint Rémy les Chevreuse (Gare RER) - Rambouillet (Gare SNCF Prairie)" exploitée par l'entreprise SAVAC.....	189
Décision de la directrice générale n° 2009-0029 du 05/01/2009 portant sur l'autorisation provisoire d'exploitation de la ligne n° 039-039-403 " Saint Rémy les Chevreuse (Gare RER) - Chevreuse (Petits Ponts)" exploitée par l'entreprise SAVAC.....	190
Décision de la directrice générale n° 2009-0030 du 05/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 040-040-023 " Brie Comte Robert (Piscine) - Créteil (l'Echat)" exploitée par l'entreprise SETRA.....	191

Décision de la directrice générale n° 2009-0031 du 05/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 051-051-042 " Lagny sur Marne (SNCF) - Serris (Val d'Europe RER)" exploitée par l'entreprise AUTOCARS DE MARNE LA VALLEE.....	192
Décision de la directrice générale n° 2009-0032 du 05/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 052-052-003 "Meulan (Arquebuse) - Saint Germain en Laye (RER)" exploitée par l'entreprise CARS TOURNEUX.....	193
Décision de la directrice générale n° 2009-0033 du 05/01/2009 portant sur la création de la ligne n° 052-052-022 " Ecquevilly (Sablons) - Poissy (Gare Sud)" exploitée par l'entreprise CARS TOURNEUX.....	194
Décision de la directrice générale n° 2009-0036 du 05/01/2009 portant sur la création de la ligne n° 052-052-026 " Meulan (Arquebuse) -Saint Germain en Laye (Institut Notre Dame)" exploitée par l'entreprise CARS TOURNEUX.....	195
Décision de la directrice générale n° 2009-0037 du 05/0/2009 portant sur la création de la ligne n° 052-052-030 " Verneuil sur Seine (gare) -Verneuil sur Seine (Gare)" exploitée par l'entreprise CARS TOURNEUX.....	196
Décision de la directrice générale n° 2009-0038 du 05/01/2009 portant sur la création de la ligne n° 052-052-031 " Verneuil sur Seine (gare de Vernouillet Verneuil) -Verneuil sur Seine (Gare de Vernouillet Verneuil)" exploitée par l'entreprise CARS TOURNEUX.....	197
Décision de la directrice générale n° 2009-0039 du 05/01/2009 portant sur la création de la ligne n° 052-052-032 " Verneuil sur Seine (gare de Vernouillet) - Verneuil sur Seine (Gare de Vernouillet)" exploitée par l'entreprise CARS TOURNEUX.....	198
Décision de la directrice générale n° 2009-0040 du 05/01/2009 portant sur la création de la ligne n° 052-052-033 " Bures (Epinettes) -Verneuil sur Seine (Gare de Vernouillet Verneuil)" exploitée par l'entreprise CARS TOURNEUX.....	199
Décision de la directrice générale n° 2009-0041 du 05/01/2009 portant sur la création de la ligne n° 052-052-035 " Verneuil sur Seine (Gare Clairières Verneuil) -Verneuil sur Seine (Gare Clairières Verneuil)" exploitée par l'entreprise CARS TOURNEUX.....	200
Décision de la directrice générale n° 2009-0042 du 05/01/2009 portant sur la création de la ligne n° 052-052-037 " Verneuil sur Seine (Gare) -Verneuil sur Seine (Gare)" exploitée par l'entreprise CARS TOURNEUX.....	201
Décision de la directrice générale n° 2009-0043 du 05/01/2009 portant sur la création de la ligne n° 052-052-039 " Chapet (Mairie) -Verneuil sur Seine (Gare)" exploitée par l'entreprise CARS TOURNEUX.....	202
Décision de la directrice générale n° 2009-0044 du 05/01/2009 portant sur la création de la ligne n° 052-052-083 " Les Mureaux (Gare) -Saint Quentin en Yvelines (Gare)" exploitée par l'entreprise CARS TOURNEUX.....	203
Décision de la directrice générale n° 2009-0045 du 05/01/2009 portant sur la création de la ligne n° 052-052-112 " Verneuil sur Seine (Gare) -Cergy Préfecture (Gare)" exploitée par l'entreprise CARS TOURNEUX.....	204
Décision de la directrice générale n° 20090046 du 05/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 054-054-008 " Meaux (Gare SNCF) -Bobigny	

(Pablo Picasso)" exploitée par l'entreprise TRANS VAL DE FRANCE.....	205
Décision de la directrice générale n° 2009-0047 du 05/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 066-066-023 " Melun (Gare) -Melun (Place des Trois Horloges)" exploitée par l'entreprise VEOLIA TRANSPORT VAUX LE PENIL.....	206
Décision de la directrice générale n° 2009-0048 du 05/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 066-066-024 " Dammarie les Lys (Chamlys) - Melun (Jean Moulin)" exploitée par l'entreprise VEOLIA TRANSPORT VAUX LE PENIL.....	207
Décision de la directrice générale n° 2009-0049 du 05/01/2009 portant sur l'autorisation provisoire d'exploitation de la ligne n° 066-066-026 " Melun (Gare) - Vaux le Penil (ZI Saint Just Clémenceau)" exploitée par l'entreprise VEOLIA TRANSPORT VAUX LE PENIL.....	208
Décision de la directrice générale n° 2009-0050 du 05/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 208-208-002 " Cannes Ecluse (Saint Georges) - Varennes sur Seine (Maison rouge) " exploitée par l'entreprise INTERVAL SEINE ET MARNE.....	209
Décision de la directrice générale n° 2009-0051 du 07/01/2009 portant sur l'autorisation provisoire d'exploitation de la ligne n° 014-014-039 "Villepinte (Vert Galant RER) - Tremblay en France (Roissypôle RER)" exploitée par l'entreprise CIF.....	210
Décision de la directrice générale n° 2009-0052 du 07/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 100-100-022 "Paris (Porte de Saint Cloud) - Paris (Opéra)" exploitée par la RATP.....	211
Décision de la directrice générale n° 2009-0053 du 07/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 100-100-026 "Paris (Gare Saint Lazare) - Paris (Place de la Nation)" exploitée par la RATP.....	212
Décision de la directrice générale n° 2009-0054 du 07/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 100-100-030 "Paris (Trocadéro) - Paris (Gare de l'Est)" exploitée par la RATP.....	213
Décision de la directrice générale n° 2009-0055 du 07/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 100-100-039 "Paris (Gare du Nord) - Issy les Moulineaux (Val de Seine)" exploitée par la RATP.....	214
Décision de la directrice générale n° 2009-0056 du 07/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 100-100-043 "Paris (Gare du Nord) - Neuilly sur Seine (Bagatelle)" exploitée par la RATP.....	215
Décision de la directrice générale n° 2009-0057 du 07/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 100-100-048 "Paris (Palais royal) - Paris (Porte des Lilas)" exploitée par la RATP.....	216
Décision de la directrice générale n° 2009-0058 du 07/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 100-100-058 "Paris (Châtelet) - Vanves (Lycée Michelet)" exploitée par la RATP.....	217
Décision de la directrice générale n° 2009-0059 du 07/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 100-100-063 "Paris (Porte de la Muette) - Paris (Gare de Lyon)" exploitée par la RATP.....	218

Décision de la directrice générale n° 2009-0060 du 07/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 100-100-064 "Paris (Place d'Italie) - Paris (Place Gambetta)" exploitée par la RATP.....	219
Décision de la directrice générale n° 2009-0061 du 07/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 100-100-068 "Paris (Place de Clichy) - Montrouge (Châtillon/Montrouge - métro)" exploitée par la RATP.....	220
Décision de la directrice générale n° 2009-0062 du 07/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 100-100-069 "Paris (Champ de Mars) - Paris (Place Gambetta)" exploitée par la RATP.....	221
Décision de la directrice générale n° 2009-0063 du 07/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 100-100-074 "Paris hôtel de ville - Clichy (Berges de Seine) " exploitée par la RATP.....	222
Décision de la directrice générale n° 2009-0064 du 07/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 100-100-083 "Paris (Friedland/Haussmann) - Ivry (Claude Régaud)" exploitée par la RATP.....	223
Décision de la directrice générale n° 2009-0065 du 07/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 100-100-086 "Paris (St Germain des Près) - Saint Mandé (Parc Zoologique)" exploitée par la RATP.....	224
Décision de la directrice générale n° 2009-0066 du 07/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 100-100-092 "Paris (Gare Montparnasse) - Paris (Porte de Champerret)" exploitée par la RATP.....	225
Décision de la directrice générale n° 2009-0067 du 07/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 100-100-096 "Paris (Gare Montparnasse) - Paris (Porte des Lilas)" exploitée par la RATP.....	226
Décision de la directrice générale n° 2009-0068 du 07/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 100-100-102 "Paris (Place Gambetta) - Rosny sous Bois (Bois Perrier RER)" exploitée par la RATP.....	227
Décision de la directrice générale n° 2009-0069 du 07/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 100-100-106 "Joinville le Pont (RER) - Villiers sur Marne (RER)" exploitée par la RATP.....	228
Décision de la directrice générale n° 2009-0070 du 07/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 100-100-117 "Créteil (Préfecture) - Saint Maur des Fossés (Champigny/Saint Maur RER)" exploitée par la RATP.....	229
Décision de la directrice générale n° 2009-0071 du 07/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 100-100-124 "Vincennes (Château) - Fontenay sous Bois (Val de Fontenay)" exploitée par la RATP.....	230
Décision de la directrice générale n° 2009-0072 du 07/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 100-100-125 "Paris (Porte d'Orléans) - Maisons Alfort (Ecole Vétérinaire)" exploitée par la RATP.....	231
Décision de la directrice générale n° 2009-0073 du 07/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 100-100-129 "Paris (Porte des Lilas) - Montreuil (Mairie)" exploitée par la RATP.....	232
Décision de la directrice générale n° 2009-0074 du 07/01/2009 portant sur la	

modification de la ligne n° 100-100-143 "La Courneuve (RER) - Rosny sous Bois (RER)" exploitée par la RATP.....	233
Décision de la directrice générale n° 2009-0075 du 07/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 100-100-148 "Bobigny (Pablo Picasso) - Le Blanc Mesnil (Musée)" exploitée par la RATP.....	234
Décision de la directrice générale n° 2009-0076 du 07/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 100-100-160 "Nanterre (Préfecture) - Boulogne Billancourt (Pt de Sèvres)" exploitée par la RATP.....	235
Décision de la directrice générale n° 2009-0077 du 07/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 100-100-171 "Versailles (Château) - Boulogne Billancourt (Pt de Sèvres)" exploitée par la RATP.....	236
Décision de la directrice générale n° 2009-0078 du 07/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 100-100-172 "Bourg la Reine (RER) - Créteil (L'Echat)" exploitée par la RATP.....	237
Décision de la directrice générale n° 2009-0079 du 07/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 100-100-178 "Puteaux (La Défense) - Saint Denis (Gare RER D)" exploitée par la RATP.....	238
Décision de la directrice générale n° 2009-0080 du 07/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 100-100-182 "Ivry sur Seine (Mairie) - Villeneuve Saint Georges (Triage)" exploitée par la RATP.....	239
Décision de la directrice générale n° 2009-0081 du 07/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 100-100-187 "Paris (Porte d'Orléans) - Fresnes (Charcot Zola)" exploitée par la RATP.....	240
Décision de la directrice générale n° 2009-0082 du 07/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 100-100-241 "Rueil Malmaison (RER) - Paris (Porte d'Auteuil)" exploitée par la RATP.....	241
Décision de la directrice générale n° 2009-0083 du 07/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 100-100-262 "Maison Laffitte (RER) - Puteaux (La Défense)" exploitée par la RATP.....	242
Décision de la directrice générale n° 2009-0084 du 07/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 100-100-289 "Clamart (La Plaine) - Paris (Porte de Saint Cloud)" exploitée par la RATP.....	243
Décision de la directrice générale n° 2009-0085 du 07/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 100-100-304 "Nanterre (Place de la Boule) - Asnières sur Seine (Les Courtilles)" exploitée par la RATP.....	244
Décision de la directrice générale n° 2009-0086 du 07/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 100-100-304 "Nanterre (Place de la Boule) - Asnières sur Seine (Les Courtilles)" exploitée par la RATP.....	245
Décision de la directrice générale n° 2009-0087 du 07/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 100-100-317 "Créteil (Hôtel de Ville) - Nogent sur Marne (RER)" exploitée par la RATP.....	246
Décision de la directrice générale n° 2009-0088 du 07/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 100-100-323 "Issy les Moulineaux (Val de Seine) - Ivry sur Seine (RER)" exploitée par la RATP.....	247

Décision de la directrice générale n° 2009-0089 du 07/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 100-100-325 "Paris (Bibliothèque F. Mitterrand) - Paris (Château de Vincennes)" exploitée par la RATP.....	248
Décision de la directrice générale n° 2009-0090 du 07/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 100-100-325 "Paris (Bibliothèque F. Mitterrand) - Paris (Château de Vincennes)" exploitée par la RATP.....	249
Décision de la directrice générale n° 2009-0091 du 07/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 100-100-346 "Rosny sous Bois (Rosny 2 - Nord) - Le Blanc Mesnil (Libération)" exploitée par la RATP.....	250
Décision de la directrice générale n° 2009-0092 du 07/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 100-100-358 "Rueil Malmaison (Ville) - La Garenne Colombes (Europe)" exploitée par la RATP.....	251
Décision de la directrice générale n° 2009-0093 du 07/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 100-100-378 "Puteaux (La Défense) - Villeneuve La Garenne (Mairie)" exploitée par la RATP.....	252
Décision de la directrice générale n° 2009-0094 du 07/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 100-100-379 "Vélizy Villacoublay (Vélizy 2) - Antony (Croix de Berny)" exploitée par la RATP.....	253
Décision de la directrice générale n° 2009-0095 du 07/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 100-100-545 "Noisy le Sec (Jeanne d'Arc) - Bagnolet (Louise Michel)" exploitée par la RATP.....	254
Décision de la directrice générale n° 2009-0096 du 07/01/2009 portant sur la suppression de la ligne n° 100-545-001 "Noisy le Sec (Jeanne d'Arc) - Noisy le Sec (Jeanne d'Arc)" exploitée par la RATP.....	255
Décision de la directrice générale n° 2009-0097 du 15/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 003-351-503 "Ozoir la Ferrière - Roissy en Brie" exploitée par l'entreprise "N'4 Mobilités".....	256
Décision de la directrice générale n° 2009-0098 du 15/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 003-351-504 "Roissy en Brie - Noisiel" exploitée par l'entreprise "N'4 Mobilités".....	257
Décision de la directrice générale n° 2009-0099 du 15/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 003-351-508 "Pontcarré-Roissy-en-Brie" exploitée par l'entreprise "N'4 Mobilités".....	258
Décision de la directrice générale n° 2009-0100 du 15/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 040-040-007 "Combs-la-Ville - Brie Comte Robert" exploitée par l'entreprise "SETRA".....	259
Décision de la directrice générale n° 2009-0101 du 15/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 051-051-023 "Lagny (Gare) - Chessy (Gare)" exploitée par l'entreprise "AUTOCARS DE MARNE LA VALLEE".....	260
Décision de la directrice générale n° 2009-0102 du 15/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 062-177-046 "Montereau - Melun" exploitée par l'entreprise "VEOLIA TRANSPORT SAMOREAU".....	261
Décision de la directrice générale n° 2009-0103 du 15/01/2009 portant sur la	

modification de la ligne n° 064-258-203 "Dormelles - Veneux les Sablons" exploitée par l'entreprise "VEOLIA TRANSPORT NEMOURS".....	262
Décision de la directrice générale n° 2009-0104 du 15/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 065-487-001 "Corbeil - Essonnes - Tigery" exploitée par l'entreprise "VEOLIA TRANSPORT MOISSY".....	263
Décision de la directrice générale n° 2009-0105 du 15/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 067-067-006 "Esbly - Chessy" exploitée par l'entreprise "MARNE ET MORIN".....	264
Décision de la directrice générale n° 2009-0106 du 15/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 067-067-014 "Esbly - Jablines" exploitée par l'entreprise "MARNE ET MORIN".....	265
Décision de la directrice générale n° 2009-0107 du 15/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 067-067-021 "Villemareuil - Nanteuil les Meaux" exploitée par l'entreprise "MARNE ET MORIN".....	266
Décision de la directrice générale n° 2009-0108 du 15/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 067-067-022 "Betz - Meaux" exploitée par l'entreprise "MARNE ET MORIN".....	267
Décision de la directrice générale n° 2009-0109 du 15/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 067-067-065 "La Ferté Million - Meaux" exploitée par l'entreprise "MARNE ET MORIN".....	268
Décision de la directrice générale n° 2009-0110 du 15/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 101-261-026 "Chelles - Vaires-sur-Marne" exploitée par l'entreprise "SOCIETE DES TRANSPORTS DU BASSIN CHELLOIS (STBC)".....	269
Décision de la directrice générale n° 2009-0111 du 16/01/2009 portant sur la modification de la ligne n° 003-351-505 "Roissy-en-Brie - Pontault-Combault" exploitée par l'entreprise "N°4 MOBILITE".....	270
<u>Qualité de service</u>	
Décision de la directrice générale n° 2009-0034 du 05/01/2009 – Programme d'utilisation du produit des amendes 2008 – Opérations comprises entre 200 000 € et 2 000 000 €.....	271
Décision de la directrice générale n° 2009-0035 du 05/01/2009 – Programme d'utilisation du produit des amendes 2008 – Opérations inférieures à 200 000 €.....	274
<u>Délégation de signature</u>	
Décision de la directrice générale n° 2009-0132 du 27/01/2009 portant délégation de signature.....	276

Délibération n°2009/0115

Séance du 11 février 2009



**HAUSSE DES TARIFS DES CARTES IMAGINE"R"
POUR L'ANNEE 2009/2010**

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 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 rapport n°2009/0115 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 4 février 2009 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : les prix des cartes Imagine"R" pour l'année 2009-2010 sont augmentés de 1,5%.

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



Délibération n°2009/0116

Séance du 11 février 2009

**CONVENTION RELATIVE A L'APPORT FINANCIER DE L'ETAT
POUR LA REALISATION DE L'ENQUETE GLOBALE TRANSPORT
2009-2010**

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 rapport n° 2009/0116 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 4 février 2009 ;

CONSIDERANT qu'il revient au conseil du Syndicat des transports d'Ile de France d'autoriser la Directrice Générale à signer la convention de financement élaborée entre le STIF et la Direction Régionale de l'Équipement, relative à l'apport financier de l'état pour la réalisation de l'enquête globale transport 2009-2010 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : la convention de financement relative à l'apport financier de l'état pour la réalisation de l'enquête globale transport 2009-2010 jointe en annexe de la présente délibération est approuvée.

ARTICLE 2 : la directrice générale est autorisée à signer la convention de financement visée à l'article 1.

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

**CONVENTION RELATIVE A L'APPORT FINANCIER DE L'ETAT
POUR LA REALISATION DE L'ENQUETE GLOBALE TRANSPORT 2009-2010**

ENTRE :

Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 11 avenue de Villars à Paris (7^{ème}), n° SIRET 287 500 078 00012 (ou n° SIREN 287 500 078), représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD, en vertu de la délibération n° [REDACTED] du [REDACTED] (délibération spécifique du conseil habilitant le directeur général à signer ladite convention), ci-après désigné le « STIF »,

ci-après dénommé « le STIF »,

d'une part,

ET :

LA DIRECTION REGIONALE DE L'EQUIPEMENT D'ILE-DE-FRANCE, dont le siège est situé 21-23 rue Miollis, 75015 PARIS, représentée par Monsieur Pascal LELARGE, Préfet, Directeur Régional de l'Équipement d'Ile-de-France

ci-après dénommée « DREIF »,

d'autre part.

VU le protocole du 30 décembre 2008 relatif à l'intervention de l'état pour la réalisation de l'enquête globale transport 2009-2010

APRES AVOIR RAPPELE EN PREAMBULE CE QUI SUIT

Objectif des Enquêtes Globales Transport

L'Enquête Globale de Transport (EGT) est une enquête de grande ampleur, menée depuis trente ans sur les déplacements des Franciliens. Quatre EGT ont eu lieu, après les derniers recensements généraux de la population, en 1976, 1983, 1991 et 2001. (Une enquête portant sur un échantillon de ménages plus limité a aussi été réalisée en 1997).

Pour les besoins de l'EGT, toutes les personnes de 5 ans et plus des ménages interrogés en face à face décrivent l'ensemble des déplacements qu'ils ont effectué la veille. L'EGT permet ainsi de recueillir un nombre important d'informations sur les caractéristiques des ménages enquêtés, la mobilité individuelle, les modes de transport utilisés, le temps consacré aux déplacements.

L'Enquête Globale de Transport est essentielle à la définition des politiques de transport en Ile-de-France et au choix des nouvelles infrastructures de transports car c'est la seule enquête portant sur la mobilité de tous les Franciliens selon l'ensemble des modes de transport. Elle permet ainsi :

- de connaître les flux de déplacement selon les différents modes de transport et les motifs
- d'analyser les comportements de mobilité des Franciliens
- de suivre et d'interpréter l'évolution des pratiques de déplacements

Les résultats de l'EGT sont également utilisés pour construire des lois comportementales utilisées pour la mise au point de modèles de prévisions de déplacements et de trafic.

Une nouvelle EGT pour suivre la mise en œuvre du Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France

Les modifications institutionnelles introduites par la loi n°2004-809 du 13 août 2004 aux articles 28-3 et 28-4 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 (LOTI) ont confié au STIF la responsabilité de l'évaluation du Plan de Déplacements Urbains en Ile-de-France et de sa révision pour le compte des collectivités qui le constituent.

Lors de l'évaluation du PDUIF, menée par le STIF en 2007, l'ensemble des partenaires associés à la démarche ont regretté l'absence d'une nouvelle Enquête Globale Transport pour suivre l'évolution de la mobilité en Ile-de-France. Une des conclusions de l'évaluation actée par le Conseil du STIF, par délibération n°2007/0948 du 12 décembre 2007, a donc porté sur la réalisation d'une nouvelle EGT.

L'organisation retenue pour la nouvelle EGT 2009-2010

Jusqu'à l'EGT 2001, la DREIF était maître d'ouvrage de l'EGT dont la réalisation était assurée par l'INSEE. La Région Ile-de-France, le STIF, la RATP, la SNCF, la Ville de Paris, l'IAURIF et Cofiroute étaient partenaires et co-financeurs de l'enquête, selon des modalités fixées dans une charte signée par l'ensemble des organismes concernés.

Pour la réalisation de l'EGT 2009-2010, le STIF et la DREIF ont convenu d'un co-pilotage et d'un co-financement.

L'INSEE n'étant pas en mesure de la prendre en charge, ladite enquête sera réalisée par un prestataire après mise en concurrence, dans le respect du Code des marchés publics. De plus, le STIF et la DREIF ont jugé utile de se faire assister sur les aspects n'entrant pas dans le cadre du marché de réalisation de l'enquête : points méthodologiques sur la conception de l'enquête, suivi et contrôle de la réalisation, post-traitement des données.

Le STIF assure la maîtrise d'ouvrage du marché de « réalisation de l'Enquête Globale Transport 2009-2010 sur les déplacements des ménages résidents en Ile de France ».

La DREIF assure la maîtrise d'ouvrage du contrat d'assistance à maîtrise d'ouvrage.

La présente convention a pour objet de fixer les modalités de versement de la participation financière de la DREIF au STIF, dans le cadre de la réalisation de l'enquête globale transport 2009-2010.

IL EST CONVENU CE QUI SUIT

Article 1er : Objet de la convention

La présente convention a pour objet de déterminer les conditions de versement de la participation financière de l'Etat au STIF pour la réalisation de l'enquête globale transport 2009-2010.

Article 2 – Montant de la participation financière

Le marché du STIF n°2008-65 relatif à la réalisation de l'Enquête Globale Transport (EGT) 2009-2010 sur les déplacements des ménages résidents en Ile de France comporte une tranche ferme estimée à 4 100 000 € HT (soit 4 903 600 € TTC) et six tranches conditionnelles estimées à 2 800 00 € HT (soit 3 348 800 € TTC).

Sur la base de cette estimation, la DREIF s'engage à verser au STIF une participation financière de 1 672 240 € HT (soit 2 000 000 € TTC).

Dans le cas où les dépenses effectivement réalisées par le STIF dans le cadre du marché susvisé se révéleraient in fine inférieures à 3 344 480 € HT (soit 4 000 000 € TTC), la participation de la DREIF sera toutefois plafonnée à 50 % de ces dépenses.

Article 3 – Échéancier et modalités de paiement

Le STIF procède aux appels de fonds auprès de la DREIF sur la base du montant fixé au deuxième alinéa de l'article 2 ci-dessus, selon l'échéancier suivant :

- versement d'un acompte de 501 672 € HT (soit 600 000 € TTC) à la signature de la présente convention ;
- solde après achèvement du marché 2008-65 « réalisation de l'Enquête Globale Transport 2009-2010 sur les déplacements des ménages résidents en Ile de France » : sur la base de l'état récapitulatif détaillé des dépenses réalisées dans le cadre du marché de « réalisation de l'Enquête Globale Transport (EGT) 2009-2010 sur les déplacements des ménages résidents en Ile de France », le STIF procède, selon le cas, soit au remboursement à la DREIF du trop perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde dans la limite des montant et taux plafonds visés au deuxième alinéa de l'article 2 ci-dessus.

Le STIF accompagne les appels de fonds :

- de la décision du Conseil du STIF relative à la passation du marché 2008-65 « Réalisation de l'Enquête Globale Transport (EGT) 2009-2010 sur les déplacements des ménages résidents en Ile de France »,
- d'un RIB,
- pour le solde, de l'état récapitulatif détaillé certifié exact des dépenses réalisées dans le cadre du marché de « réalisation de l'Enquête Globale Transport (EGT) 2009-2010 sur les déplacements des ménages résidents en Ile de France », et des justificatifs correspondant aux dépenses réalisées.

ARTICLE 4 : Propriété et exploitation des données

Pour permettre à l'enquête d'atteindre tous ses objectifs, des fichiers dits « fichiers détails » contiendront des données à caractère personnel telles que, pour chaque enquêté, la composition du ménage et le secteur géographique de son domicile.

Conformément à l'article 6 du protocole du 30 décembre 2008 relatif à l'intervention de l'état pour la réalisation de l'enquête globale transport 2009-2010, la DREIF est destinataire des fichiers détails ainsi que de tous fichiers ou documents produits par le prestataire retenu pour la réalisation de l'EGT.

Les résultats définitifs de l'enquête sont la propriété de la DREIF et du STIF, en leur qualité de co-pilotes. Ils peuvent les exploiter, les utiliser et les diffuser sans aucune restriction.

Dans le respect de la loi n°78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, le STIF et la DREIF peuvent exploiter, utiliser et diffuser sans aucune

restriction les fichiers détails résultants de l'EGT 2009-2010.

De même, dans le respect de la loi n°78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, le STIF et la DREIF peuvent exploiter, utiliser et diffuser sans aucune restriction les fichiers détails résultants de l'ensemble des EGT précédentes.

Chaque partie s'engage à effectuer auprès de la Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés, en application de la loi précitée, les déclarations de traitement de données nominatives dont elle est responsable et à les respecter.

En particulier, les fichiers détails devront n'être conservés que pour la période indiquée dans lesdites déclarations.

ARTICLE 5 : Entrée en vigueur et durée

La présente convention entre en vigueur à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée par le STIF à la DREIF, pour se terminer le 31 décembre 2011, sans préjudice des dispositions de l'article 4 ci-dessus.

ARTICLE 6 : Résiliation en cas d'inexécution des obligations contractuelles

Tout manquement de l'une ou de l'autre des parties aux obligations qu'elle a en charge, aux termes de la présente convention, entraînera la résiliation de plein droit de celle-ci, 15 jours après mise en demeure d'exécuter par lettre recommandée avec accusé de réception demeurée sans effet, sans préjudice de tous dommages et intérêts.

ARTICLE 7 : Règlement amiable des différends - Litiges

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

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont portés devant le Tribunal Administratif de Paris.

Fait à Paris en deux exemplaires
Le

Pour le STIF

Pour la DREIF

Sophie MOUGARD
Directrice Générale

Pascal LELARGE
Préfet, Directeur Régional de
l'Équipement d'Île-de-France



Délibération n° 2009/0117

Séance du 11 février 2009

**RESEAU REGIONAL STRUCTURANT
CREATION DE LA LIGNE DE SERVICES ROUTIERS DE PÔLE A PÔLE
MONTGERON – ORLY - RUNGIS**

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 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs dans la région d'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°2006-0573 du 5 juillet 2006 relative au renforcement de l'offre sur un réseau structurant de transport routier en Ile-de-France ;
- VU** la délibération n°2008/0444 du 9 juillet 2008, approuvant la procédure de consultation relative à la création de nouvelles liaisons routières de pôle à pôle dans le cadre de la mise en place d'un réseau régional structurant ;
- VU** l'avis de la commission de l'offre de transport du 25 septembre 2008 ;
- VU** le rapport n° 2009/0117 ;
- VU** l'avis de la commission de l'offre de transport du 4 février 2009 ;

DECIDE

Article 1^{er} : la ligne **XXX XXX XXX** « Montgeron-Orly-Rungis » est inscrite au plan régional des transports.

Article 2 : le groupement solidaire Athis Car, Garrel et Navarre et Strav est autorisé à exploiter la ligne susvisée, pour une durée de 4 ans et jusqu'à la mise en service du TCSP Villejuif-Athis Mons comme suit :

- Sont créées les sous-lignes n°01 et 02
 - sous-ligne n°1 : Montgeron « Dumay-delille/pavillon Flore » à Rungis « Marché international »
 - sous-ligne n°2 : Montgeron « Dumay-delille/pavillon Flore » à Orly « Terminal Ouest et Sud »

Article 3 : le contrat d'exploitation de la ligne « Montgeron-Orly-Rungis » annexé à la présente délibération est approuvé et la directrice générale est autorisée à signer ledit contrat avec le groupement solidaire Athis Car, Garrel et Navarre et Strav.

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

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2009/0118

Séance du 11 février 2009



**DELEGATION DE COMPETENCE
A LA VILLE DE PARIS
POUR L'ORGANISATION DE DESSERTES DE NIVEAU LOCAL**

**Services Réguliers Locaux dénommés « Traverse de Charonne »,
« Traverse Bièvre – Montsouris » et « Traverse Ney – Flandre**

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 modifiée 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** la délibération du conseil du STIF n° 2007/0048 du 14 février 2007 relative aux dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n° DVD/2008-0040 G des 24 et 25 novembre 2008 du Conseil de Paris siégeant en formation de Conseil Général ;
- VU** le rapport n°2009/0118 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 4 février 2009 et de la commission de l'offre de transport du 4 février 2009 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La Ville de Paris reçoit délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile de France pour l'organisation et la mise en place des dessertes de niveau local, de type service régulier local, telles que décrites ci-dessous :

- Service régulier local dans le sud du 20^{ème} arrondissement de Paris, dénommé « Traverse de Charonne »,
- Service régulier local dans les 13^{ème} et 14^{ème} arrondissements de Paris, dénommé « Traverse Bièvre - Montsouris »,
- Service régulier local dans les 18^{ème} et 19^{ème} arrondissements de Paris, dénommé « Traverse Ney - Flandre »,

ARTICLE 2 : La convention de délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile de France à la Ville de Paris pour l'organisation et la mise en place des dessertes de niveau local telle que définie à l'article 1^{er} de la présente délibération, est approuvée.

.../...

ARTICLE 3 : La participation du STIF au financement des dessertes de niveau local de Paris est de 347 166 €, en année pleine ; elle est revalorisée chaque année en fonction de la hausse du barème harmonisé.

ARTICLE 4 : La directrice générale est autorisée à signer la convention visée à l'article 2 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 transports d'Ile-de-France


Jean-Paul HUCHON

**Convention
de délégation de compétence
en matière de services réguliers locaux**

ENTRE :

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 9-11 avenue de Villars à Paris (7^{ème}), (n°SIRET 287 500 078 00012), représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n° 2009/0118 du 11 février 2009 ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- La Ville de Paris, ayant son siège place de l'Hôtel de Ville Paris 1er et représenté par M Le Président du Conseil de Paris en exécution d'une délibération du Conseil de Paris siégeant en formation de Conseil Général en vertu de la délibération n° DVD/2008-0040 G des 24 et 25 novembre 2008, ci-après désigné « l'autorité organisatrice de proximité » ou « l'AOP »,

D'AUTRE PART

- 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, notamment son article 16,
- VU** la délibération du conseil du STIF n° 2007-0048 du 14 février 2007 sur les dessertes de niveau local,
- VU** la délibération du Conseil de Paris siégeant en formation de Conseil Général n° DVD/2008-0040 G des 24 et 25 novembre 2008 ;

PREAMBULE

La présente convention s'inscrit dans le cadre de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France, modifiée par la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.

Dans ce cadre les parties à la présente convention entendent organiser la délégation de compétence permise entre le STIF et l'Autorité Organisatrice de Proximité (AOP) par l'article 1^{er} de l'ordonnance modifiée du 7 janvier 1959 et par le décret du 10 juin 2005.

En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Ile-de-France, le STIF peut organiser des services réguliers locaux.

Conformément à l'article 1^{er}-II, alinéa 6, de l'ordonnance précitée, le STIF peut, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, déléguer tout ou partie de ses attributions, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités locales ou à leurs groupements, autorités organisatrices de proximité, dans le cadre d'une convention.

Cette délégation de compétence s'inscrit dans une volonté d'améliorer l'offre de transport et de mieux répondre aux attentes des usagers.

Dans cette optique, la délégation de compétences consentie par le STIF à l'AOP a notamment pour objectif de favoriser l'adéquation entre l'offre et la demande de transport, de renforcer la qualité de service et de permettre une allocation des ressources plus proche des besoins locaux.

TITRE I - DISPOSITIONS GENERALES

Article 1- Objet

La présente convention a pour objet de définir les compétences déléguées par le STIF à l'AOP en matière de service régulier local, ainsi que les modalités juridiques et financières de cette délégation de compétence.

La délégation de compétence porte sur les services dont la liste figure à l'article 5.1. Elle n'emporte pas délégation de compétence sur l'ensemble du territoire de l'AOP. En cas de nouveaux services à créer, le périmètre de la présente délégation pourra être élargi par avenant.

Le STIF délègue à l'AOP les compétences définies à l'article 5.2. Ces compétences sont principalement de définir le contenu du service, d'en organiser la mise en œuvre et d'en désigner l'exploitant. Il est rappelé que compte tenu de la compétence générale du STIF qui demeure dans tous les cas Autorité Organisatrice des Transports de premier rang, la présente convention de délégation n'emporte pas transfert complet de compétences au bénéfice de l'AOP. Le STIF demeure notamment autorité coordinatrice de l'offre de transport et responsable de la politique tarifaire et des politiques intermodales. En outre, la présente convention, d'une durée limitée, est réversible : à son terme, ou en cas de résiliation prévue à l'article 17, le STIF reprend la responsabilité de l'ensemble des compétences déléguées.

Article 2- Durée

Il est prévu que la présente convention soit conclue pour une durée de 6 ans à compter de sa date de notification par le STIF.

Article 3- Principes généraux

Article 3.1- Principe d'exclusivité de l'AOP

Dans les limites fixées à la présente convention et sauf dispositions législatives et réglementaires contraires, les compétences déléguées sont, pendant la durée de la présente convention, exclusivement exercées par l'AOP.

Article 3.2- Principe de coopération et de transparence

Les parties mettent tout en œuvre pour assurer une coopération et une transparence permanente dans l'exécution de la présente convention.

L'AOP informe régulièrement le STIF des conditions d'exercice des compétences déléguées et le cas échéant des problèmes rencontrés à cette occasion. Elle produit chaque année avant le 1^{er} avril au STIF un rapport d'exercice des compétences déléguées conformément aux dispositions de l'article 10.

Article 4- Droits et obligations du STIF

Le STIF, en tant qu'autorité organisatrice, est garant de la politique Régionale des transports et en assure la cohérence.

- Il définit la politique tarifaire, décide la création des titres de transport et fixe les tarifs.
- Il définit les conditions générales d'exploitation et des règles minimales en matière de qualité de service. Ces obligations trouvent leur traduction dans le cahier des charges relatif à l'exploitation de services réguliers locaux figurant en Annexes I de la présente convention.
- Il contrôle ponctuellement les conditions d'exploitation des services.
- Il coordonne la modernisation du système de transport collectif francilien et garantit le caractère intermodal des systèmes.
- Il définit, assure ou fait assurer l'information multimodale.
- Il définit les principes de mise en œuvre de la loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux.
- Il définit et met en œuvre sa politique de communication.
- En contrepartie des compétences déléguées, le STIF :
 - participe au financement des services en fonction de critères d'éligibilité aux financements et de modalités définis au Titre II de la présente convention,
 - contrôle l'exécution de la présente convention ; en particulier évalue avec l'AOP les conditions de mise en œuvre ainsi que les conditions d'exécution des conventions passées avec le ou les exploitants de transport,
 - étudie toute demande de modifications de la présente convention permettant notamment un meilleur exercice de la compétence déléguée,
 - propose des solutions en cas de différends avec les exploitants.

Article 5- Droits et obligations de l'AOP

Article 5.1- Services faisant l'objet de la délégation de compétence

En vertu de la présente convention, l'AOP est responsable de l'organisation des services réguliers locaux décrits ci-dessous :

- un service régulier local dans le sud du 20^{ème} arrondissement de Paris, tous les jours de la semaine, dénommé Traverse de Charonne,
- un service régulier local dans les 13^{ème} et 14^{ème} arrondissements de Paris, tous les jours de la semaine, dénommé Traverse Bièvre Montsouris,
- un service régulier local dans les 18^{ème} et 19^{ème} arrondissements de Paris, tous les jours de la semaine, dénommé Traverse Ney Flandre,

soit 3 lignes de desserte locale dans Paris.

Article 5.2- Compétences déléguées

L'AOP s'engage à assurer les compétences suivantes de l'autorité organisatrice qui lui sont déléguées par le STIF :

- à inscrire le service au plan régional des transports, conformément aux propositions de rédaction figurant à l'annexe II ; devra spécifier, le cas échéant, le trafic transféré, suite à l'instruction menée par elle préalablement.
- l'exploitation des services, soit directement en régie, soit par une entreprise ou une association ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'AOP après, si cette dernière le souhaite, mise en concurrence, selon les modalités fixées à l'article 5.3 et aux Annexes I,
- le financement des services, avec le concours du STIF, sur la base des modalités fixées à l'article 8.
- le suivi et le contrôle de l'exécution des services en particulier dans le respect du cahier des charges annexé à la présente convention,
- l'examen des mesures d'amélioration possibles du service rendu en matière de création, modification ou de suppression d'offre de transport, ou de qualité de service selon les modalités fixées en Annexes I,
- le respect par les entreprises de transport des règles de sécurité applicables aux systèmes qu'elles exploitent,
- le cas échéant, l'adaptation des systèmes de validation télébilletiques aux évolutions des spécifications régionales.

Dans le cadre de ses relations avec le STIF, l'AOP s'engage en outre à :

- informer le STIF de tout événement majeur concernant l'exécution du service susceptible d'avoir un impact sur la continuité du service et la sécurité des personnes,
- établir un rapport annuel au STIF sur l'exécution du présent contrat conformément à l'article 10 et sur l'usage du service (rapport d'exercice des compétences déléguées),
- définir et mettre en œuvre une politique et des actions de communication et promotion des services délégués qui soit cohérente avec la politique de communication du STIF.

Article 5.3- Désignation de l'exploitant

Pour l'exploitation des services pour lesquels elle a reçu délégation de compétence par la présente convention, l'AOP décide :

- soit d'exploiter le ou les service(s) en régie,
- soit de confier par la signature d'une convention à durée limitée l'exploitation du ou des service(s) à une entreprise après, si l'AOP le souhaite, une procédure de mise en concurrence.

Dans le second cas, il appartient à l'AOP de mettre en œuvre dans sa globalité, selon les dispositions législatives et réglementaires en vigueur et sous sa responsabilité, la procédure de passation de la convention d'exploitation. Dans ce cadre, elle s'engage à rechercher le meilleur rapport qualité/coût.

Dans tous les cas, il appartient à l'AOP de mettre en œuvre une procédure d'instruction qui consiste à demander l'avis des collectivités locales et des entreprises de transport exploitant des lignes régulières sur le secteur géographique concerné.

Cet avis est demandé sur la base d'un document envoyé par l'AOP comprenant les itinéraires et les arrêts (descriptif, cartographie, etc...), les fréquences et l'amplitude par type de jour. Dans ce cadre, l'AOP devra s'inspirer du dossier technique mis en place par le STIF.

Dans le cas où l'AOP déciderait d'organiser une mise en concurrence, la procédure d'instruction devra être mise en œuvre, sans spécifier l'opérateur pressenti, qu'au terme des négociations et avant la délibération sur le choix de l'exploitant.

En outre, conformément à l'article 16 II du décret n°2005-664 du 10 juin 2005, « l'inscription prend effet si le syndicat n'a pas fait opposition dans un délai de trois mois à compter de la notification de la décision de l'AOP ».

La convention passée entre l'AOP et le transporteur doit être transmise au STIF pour information dans les 10 jours suivants la délibération de l'AOP. Sa durée ne peut excéder le terme de la présente convention.

TITRE II - TARIFICATION ET FINANCEMENT DU SERVICE

Article 6- Tarification applicable

La tarification applicable aux services visés à l'article 5.1. est la tarification francilienne.

Dans le cadre de la tarification francilienne, l'entreprise exploitante doit adhérer au système billettique communautaire francilien et doit déclarer mensuellement à l'AOP les données de validations notamment télébillettiques.

Toute modification des règles tarifaires devra faire l'objet d'un avenant, sous réserve du respect des conditions techniques nécessaires à leur application.

Les recettes tarifaires perçues par l'entreprise avec le système de billetterie représentent la contribution des voyageurs au financement des services décrits dans la présente convention.

La révision des tarifs spécifiques voyageurs est décidée par le STIF et intervient annuellement au 1^{er} juillet.

La gratuité du service peut être accordée par le STIF sur demande expresse de la collectivité qui assumera la totalité du financement du service

Article 7- Financement par l'AOP

Sous réserve des dispositions de l'article 8, l'AOP supporte toutes les conséquences financières des décisions relevant des compétences déléguées : les contributions versées par l'AOP sont la contrepartie de la réalisation des services délégués, et notamment, des obligations de service public incombant à l'exploitant.

Article 8- Participation du STIF au financement du service

Le STIF participe au financement des services qui satisfont les critères définis dans la délibération n° 2007-0048 de son Conseil du 14 février 2007.

Conformément aux modalités prévues à l'article 2 de ladite délibération, la participation du STIF au financement des services réguliers locaux de la Ville de Paris est fixée à :

- 161 365 € TTC (valeur 2008) pour la Traverse de Charonne
- 116 171 € TTC (valeur 2008) pour la Traverse Bièvre Montsouris
- 69 630 € TTC (valeur 2008) pour la Traverse Ney Flandre.

La participation financière du STIF sera revalorisée chaque année en fonction de la hausse du barème harmonisé.

Le financement du STIF pourra être modifié par voie d'avenant, en particulier dans le cas de modification substantielle du service.

Article 9- Modalités de règlement de la participation du STIF

La participation du STIF au titre de l'article 8 est facturée par l'AOP à la fin de chaque trimestre. La facture est présentée par l'AOP au plus tard 45 jours après la fin de chaque trimestre.

Domiciliation bancaire :

- Titulaire du compte : Monsieur le Receveur Général des Finances Trésorier Payeur de la Région Ile de France – Collectivités Territoriales – 94 rue de Réaumur 75104 Paris Cedex 02
- Etablissement bancaire : Paris Banque Centrale
- Code Banque : 30001
- Code Guichet : 00064
- Compte n° :U7530000000
- Clé RIB : 40

TITRE III - INFORMATION ET CONTROLE

Article 10- Suivi financier et rapport d'exercice des compétences déléguées

Le suivi financier a pour objet de contrôler l'évolution de la dépense de transport dans une approche globale du coût des services de transport collectif en Ile-de-France et dans l'éventualité d'un retour au STIF des compétences transférées au terme de la convention.

L'AOP établit annuellement le rapport d'exercice des compétences déléguées comportant au minimum les éléments suivants :

- analyse détaillée de l'usage du service : résultats de validation des titres de transport, données statistiques alternatives sur la fréquentation, nombre moyen, médian, maximum et minimum de voyageurs par course,
- niveau d'offre réalisé, nombre de courses non réalisées,
- évolution de l'offre de transport en nombre de services, kilomètres commerciaux parcourus, nombre de véhicules et de conducteurs en équivalent temps plein,
- compte(s) financier(s) de l'exécution des services confiés au(x) transporteur(s) comportant en produits, les contributions de l'AOP, les autres contributions publiques (RIF, STIF, CG, autre collectivité...), les autres produits d'exploitation, financiers ou exceptionnels, en charges, les charges d'exploitation des services ; et plus généralement tout autre produit ou charge rattachable à l'exécution du service,
- conditions d'exercice des compétences déléguées et difficultés éventuelles rencontrées dans l'exercice de ces compétences.

Le rapport d'exercice des compétences déléguées est présenté chaque année aux services du STIF. Seront annexés à ce document le ou les rapports d'activité élaborés par le ou les exploitants.

Article 11- Contrôle

Le STIF se réserve le droit de prendre toute disposition qu'il jugera nécessaire pour contrôler la bonne application de la présente convention et exiger de l'AOP qu'elle prenne toutes les mesures nécessaires pour que l'Exploitant remédie aux éventuels manquements constatés lorsqu'ils relèvent de sa responsabilité.

L'AOP s'engage à prévoir dans sa convention avec l'exploitant des dispositions permettant les contrôles et audits.

Article 12- Evaluation de la délégation de compétence

Une évaluation de la délégation de compétence sera effectuée à mi-parcours de la convention.

TITRE IV - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 13- Responsabilité

L'AOP exerce sa mission d'autorité organisatrice de proximité sous son entière responsabilité à l'exception des conséquences pouvant être générées par les décisions tarifaires ou les modifications du cahier des charges ayant des incidences financières sur les conventions d'exploitation passées par l'AOP.

Elle fait son affaire et supportera toutes les conséquences financières en cas de recours contentieux pouvant être engagés à l'occasion de l'exercice par elle des compétences qui lui sont confiées par le STIF dans le cadre de la présente convention.

Elle informe le STIF de toute action engagée à son encontre dans ce cadre.

Le STIF ne pourra, en aucun cas, ni pendant la durée de la présente convention, ni après son expiration, être mis en cause dans les litiges qui résulteraient de l'exercice par l'AOP des compétences qui lui sont déléguées.

Article 14- Résiliation

Article 14.1- Résiliation pour faute

En cas de fautes graves ou de manquements répétés de l'une des parties à une ou plusieurs de ses obligations contractuelles, l'autre partie peut décider, 15 jours après mise en demeure d'exécuter par lettre recommandée avec accusé de réception demeurée sans effet, de résilier la présente convention, sans préjudice de tous dommages et intérêts, dans le respect d'un préavis de 8 mois.

La défaillance de l'exploitant d'un des services de transport visés à l'article 5.1 ne saurait être assimilée à une faute ou un manquement. En effet, en cas de défaillance, il appartiendra à l'AOP d'assurer la continuité du service.

Durant le préavis susvisé, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service.

Article 14.2- Résiliation amiable

Dans les autres cas, les parties peuvent décider, d'un commun accord, de procéder à la résiliation amiable de la présente convention, sans préjudice de tous dommages et intérêts, dans le respect d'un préavis de 8 mois.

Durant ce préavis, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service.

Article 15- Fin de la convention

18 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à se rencontrer afin d'envisager ensemble les modalités de renouvellement éventuel de la délégation de compétence.

Article 16- Litiges

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention. Elles se réunissent dans un délai de 1 mois à compter de la réception d'un courrier adressé par la partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé de réception.

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

Fait à _____

Le _____

En double exemplaire,

Le STIF

L'AOP

ANNEXES

Annexes I : Cahier des charges applicable en matière de services réguliers locaux en Ile-de-France

Annexe I-A

Traverse de Charonne (20^{ème} arrondissement de Paris)

Annexe I-B

Traverse Bièvre - Montsouris (13^{ème} et 14^{ème} arrondissements de Paris)

Annexe I-C

Traverse Ney - Flandre (18^{ème} et 19^{ème} arrondissements de Paris)

Annexes II : Inscription au plan régional des transports d'Ile de France

Annexe II-A

Traverse de Charonne (20^{ème} arrondissement de Paris)

Annexe II-B

Traverse Bièvre Montsouris (13^{ème} et 14^{ème} arrondissements de Paris)

Annexe II-C

Traverse Ney Flandre (18^{ème} et 19^{ème} arrondissements de Paris)

ANNEXE I-A
CAHIER DES CHARGES EN MATIERE DE SERVICES REGULIERS LOCAUX
EN REGION ILE-DE-FRANCE

Traverse de Charonne

1. ELEMENTS DE CONTEXTE : RAPPEL DU SERVICE DEJA REALISE

La Ville de Paris a mis en service le 27 novembre 2004 un service de desserte locale dénommé « Traverse de Charonne » qui dessert le sud du 20^{ème} arrondissement de Paris.

Ce service est composé d'une ligne qui circule tous les jours de la semaine, avec une fréquence attractive tout au long de la journée. Une exploitation différente est mise en place le dimanche et pendant une partie de l'été. Le matériel roulant et les points d'arrêts permettent aux PMR d'accéder à ce service dans les meilleures conditions.

Le rôle de ce service est d'offrir une desserte complémentaire à celle du réseau TC existant et plus particulièrement au réseau de surface, avec une desserte fine à l'intérieur des quartiers, particulièrement dans des secteurs à la topographie difficile, au réseau viaire étroit, au plan de circulation ne permettant pas des itinéraires de bus associés ou encore avec des liaisons importantes pour la vie locale qui ne sont pas correctement assurées par les TC existants.

Le public visé est principalement constitué des résidents du quartier, en particulier les personnes pour lesquelles une marche prolongée (ou la fréquentation du métro) peut s'avérer pénible (personnes âgées, personnes accompagnées de jeunes enfants, personnes handicapées...) Les enquêtes réalisées par la Ville de Paris et la RATP, qui exploite la ligne depuis sa création, ont montré que les utilisateurs actuels correspondent à ce profil.

2. ORGANISATION DU TRANSPORT

2.1. Conditions générales d'exploitation

2.1.1. Zone géographique desservie

La zone géographique desservie est le sud du 20^{ème} arrondissement de Paris. Cf plan joint avec l'itinéraire et les points d'arrêt desservis.

2.1.2. Ayants droit

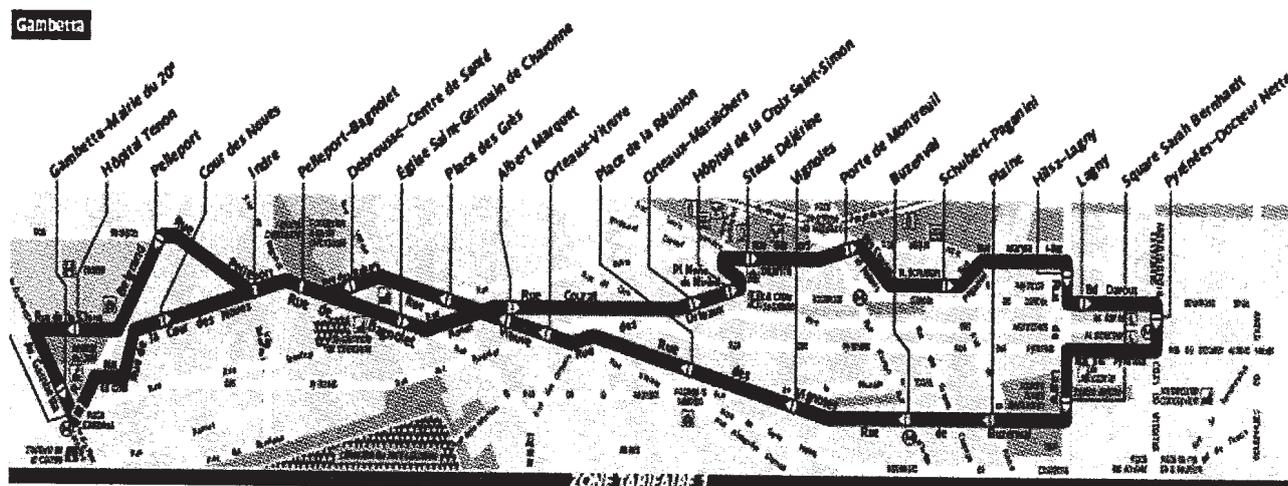
La ligne est ouverte à tout public détenteur d'un titre de transport valable en Ile-de-France, autorisé par le STIF.

2.1.3. Description de la consistance et de la nature du service

La desserte locale située dans le 20^{ème} arrondissement de Paris est constituée d'une ligne formant une boucle. Le seul point de régulation - « terminus » de la ligne – est situé place Gambetta.

La définition du service est assurée par la Ville de Paris comme suit :

- l'itinéraire a une longueur de 7,008 km (cf plan),
- 28 points d'arrêts sont desservis,
- le service est effectué tous les jours de la semaine du lundi au dimanche et fonctionne toute l'année,
- l'amplitude moyenne de la ligne est de 7h30 à 20h30 du lundi au samedi et de 8h00 à 20h30 le dimanche.
- la fréquence est constante toute la journée. La fréquence moyenne est de 11 à 12 min du lundi au samedi et de 15 à 20 min le dimanche. Une offre allégée est appliquée pendant la période d'été du 15 juillet au 15 août.



2.1.4. Matériel roulant

Le service est réalisé au moyen de 4 véhicules plus 1 véhicule de réserve.

Il s'agit d'un véhicule de gabarit réduit (maximum 20 places, dont 10 assises) et accessible à tous (Personnes à Mobilité Réduite, Usagers en Fauteuil Roulant), silencieux, peu polluant.

Il est équipé d'un système de télébilletique.

Les véhicules sont fournis, remisés et entretenus par l'exploitant.

2.1.5. Moyens humains

8 conducteurs (équivalent temps plein) sont nécessaires à la réalisation du service.

Le personnel de conduite est formé, dûment habilité et encadré, afin de donner à la prestation une qualité que la Ville de Paris veut irréprochable.

L'encadrement du personnel de conduite est assuré par une personne qualifiée, assurant le suivi de l'activité, son développement commercial et les relations avec la Ville de Paris.

2.2. Qualité de service

2.2.1. Délais de réservation

S'agissant d'une ligne régulière, il n'y a pas de délai de réservation.

2.2.2. Information voyageurs

L'information voyageurs est un point crucial pour une bonne perception et un bon fonctionnement de ce service. Elle doit être présente à tous les points d'arrêt, dans les véhicules, sur le site Internet du prestataire. Elle doit répondre notamment aux exigences suivantes :

- chaque point d'arrêt dispose d'un abri bus ou bien d'un poteau sur lequel figurent au minimum le plan de la ligne, les amplitudes horaires selon les jours et les périodes de l'année, les horaires de passage. Les points d'arrêts correspondent à ceux existant actuellement. Le prestataire pourra faire des propositions de modifications qui devront être validées par la Ville de Paris,
- le prestataire met sur son site Internet le plan de la ligne, les amplitudes horaires, les fréquences,
- l'information à l'intérieur des véhicules se compose au minimum du plan de la ligne faisant apparaître les correspondances avec les autres TC (bus, tramway, métro),
- le véhicule est identifié par une charte graphique élaborée en commun entre le prestataire et la Ville de Paris.

Les documents d'information sont élaborés et mis à jour par le prestataire, en concertation avec la Ville de Paris.

Le prestataire assure la mise en place de l'information aux points d'arrêts, dans tous les véhicules (réserve comprise), sur son site internet.

Le prestataire peut mettre en œuvre des campagnes de communication en collaboration avec la Ville de Paris afin d'accompagner les actions menées pour l'amélioration du service (changement d'itinéraire, évolution de matériel, changement d'horaire...) et pour accroître la notoriété de ce service de quartier.

Les poteaux qui équipent les points d'arrêts sont fournis et entretenus par le prestataire.

2.2.3. Contrôle des titres

Les voyageurs doivent se munir des titres de transport correspondant à leur catégorie et à la nature du service qu'ils utilisent, ainsi que des justifications éventuellement requises.

Tout voyageur entrant dans le bus doit présenter ou valider son titre de transport.

Le prestataire doit faire assermenter les agents qu'il charge de la surveillance, de la police de son réseau et de la perception des sommes visées dans l'alinéa ci-dessous.

Les agents de contrôle ont pour mission de veiller au bon ordre dans les véhicules et les installations, ainsi qu'à l'application du règlement. Ils ont pour rôle de contrôler les titres de transport et de faire poursuivre conformément à la loi et aux règlements, les usagers qui voyagent sans titre de transport, avec un titre non valable, et qui n'accepteraient pas de s'acquitter des sanctions pécuniaires prévues par les textes en vigueur.

2.2.4. Continuité du service et exigences de qualité

L'exploitant doit, pour assurer la continuité du service, sauf cas de force majeure :

- fournir les biens nécessaires à l'exploitation,
- assurer le transport des voyageurs dans les meilleures conditions de sécurité, de régularité, de confort, de propreté et de rapidité,
- entretenir le matériel roulant de telle sorte que celui-ci soit constamment en parfait état de fonctionnement, de propreté, de confort et accessible à tous.

Des enquêtes clientèles et des enquêtes de satisfaction pourront être menées afin de mesurer la qualité de service ressentie par les voyageurs.

Les agents du prestataire en contact avec les voyageurs doivent avoir une tenue correcte et faire preuve de courtoisie.

Pour s'assurer de la bonne exécution du service, la Ville de Paris peut procéder à des contrôles portant sur :

- l'état d'entretien du matériel roulant,
- l'état et l'actualisation de l'information voyageurs (matériel roulant, point d'arrêt, site Internet),
- le contrôle des titres de transport,
- l'attitude du personnel du prestataire vis-à-vis de la clientèle,
- la continuité du service en situation perturbée (défaillance technique ou humaine, incident sur l'itinéraire),
- la régularité de l'exploitation et le respect de la fréquence et de l'amplitude horaire.

Les éventuels manquements aux exigences de qualité décelés lors des procédures de contrôle énoncées ci dessus pourront donner lieu à des pénalités financières qui seront fixées dans le cadre des conventions signées avec le transporteur.

Le prestataire est tenu d'assurer la continuité du service public par un service de substitution.

3. ECONOMIE GLOBALE DU SERVICE

3.1. Estimation du trafic

Le trafic est estimé à 437 000 voyages payants par an.

La valeur du trafic induit comme décrit à l'article 8 est calculé sur la base de 26,8% du trafic estimé total.

3.2. Niveau d'offre

L'amplitude moyenne de la ligne est de 7h30 à 20h30 du lundi au samedi et de 8h00 à 20h30 le dimanche.

La fréquence est constante toute la journée. La fréquence moyenne est de 11 à 12 min du lundi au samedi et de 15 à 20 min le dimanche.

Une offre allégée est appliquée pendant la période d'été du 15 juillet au 15 août.

Le nombre de courses est de 66 par jour du lundi au samedi et de 50 le dimanche.

Les KCC par jour du lundi au samedi sont de 463 et de 350 le dimanche.

Les kilomètres commerciaux annuels prévisionnels sont de 159 000.

3.3. Tarification

La tarification proposée est établie sur la base d'une tarification et d'une billetterie équivalente à 1 ticket t+ pour l'ensemble du trajet.

Par ailleurs, les voyageurs munis de cartes oranges mensuelles ou hebdomadaires, Mobilis, Imagin'R étudiant ou scolaire, Tickets Jeunes, de cartes Améthystes ou Émeraude, carte Optile scolaire, Paris Visite, cartes Intégrale, Forfait Gratuité Transport + Carte solidarité Transport, billets à plein tarif et tarif réduit sont admis à bord des véhicules. La validité du titre de transport concerne les zones 1 et 2.

Les conducteurs du prestataire sont habilités à percevoir des recettes pour la vente de titres à bord. Ils perçoivent la recette et rendent la monnaie.

Les véhicules sont équipés de pupitres et de valideurs permettant la délivrance et la validation des titres vendus à bord.

3.4. Bilan économique prévisionnel

Aux conditions économiques moyennes au 01/07/2008, le coût du service s'élève à environ 1 070 000 euros hors taxes, pour une exploitation d'une durée de 12 mois.

La participation financière du STIF, basée sur les données de trafic induit (cf. article 8) **est égale à 161 365 € TTC, sur la base de la valeur du BH au 01/07/08.**

4. DESIGNATION DE L'EXPLOITANT

L'exploitant est désigné par la Ville de Paris, de gré à gré, dans le cadre des dispositions du décret n° 49-1473 du 14 novembre 1949 modifié relatif à la coordination et à l'harmonisation des transports ferroviaires et routiers.

Il est prévu que la convention qui liera la Ville de Paris à l'exploitant ait une durée de 4 ans.

ANNEXE I-B
CAHIER DES CHARGES EN MATIERE DE SERVICES REGULIERS LOCAUX
EN REGION ÎLE-DE-FRANCE

Traverse Bièvre - Montsouris

1 ELEMENTS DE CONTEXTE : RAPPEL DU SERVICE DEJA REALISE

La Ville de Paris a mis en service le 10 décembre 2005 un service de desserte locale dénommé « Traverse Bièvre – Montsouris » qui dessert les 13^{ème} et 14^{ème} arrondissements de Paris. Ce service a fait l'objet d'une validation par le Conseil d'Administration du STIF le 13 mai 2005.

Ce service est composé d'une ligne qui circule tous les jours de la semaine avec une fréquence attractive tout au long de la journée. Une exploitation différente est mise en place pendant 1 partie de l'été. Le matériel et les points d'arrêts permettent aux PMR d'accéder à ce service dans les meilleures conditions.

Le rôle de ce service est d'offrir une desserte complémentaire à celle du réseau TC existant et plus particulièrement au réseau de surface, avec une desserte fine à l'intérieur des quartiers, particulièrement dans des secteurs à la topographie difficile, au réseau viaire étroit, au plan de circulation ne permettant pas des itinéraires de bus associés ou encore avec des liaisons importantes pour la vie locale qui ne sont pas correctement assurées par les TC existants.

Le public visé est principalement constitué des résidents du quartier, en particulier les personnes pour lesquelles une marche prolongée (ou la fréquentation du métro) peut s'avérer pénible (personnes âgées, personnes accompagnées de jeunes enfants, personnes handicapées...). Les enquêtes réalisées par la Ville de Paris et la RATP, qui exploite la ligne depuis sa création, ont montré que les utilisateurs actuels correspondent à ce profil.

2 ORGANISATION DU TRANSPORT

2.1 Conditions générales d'exploitation

2.1.1 Zone géographique desservie

La zone géographique desservie est située dans les 13^{ème} et 14^{ème} arrondissements de Paris. Cf plan joint avec l'itinéraire et les points d'arrêt desservis.

2.1.2 Ayants droit

La ligne est ouverte à tout public détenteur d'un titre de transport valable en Ile de France, autorisé par le STIF.

2.1.3 Description de la consistance et de la nature du service

La desserte locale située dans les 13^{ème} et 14^{ème} arrondissements de Paris est constituée d'une ligne formant une boucle. Le seul point de régulation - « terminus » de la ligne -

actuellement. Le prestataire pourra faire des propositions de modifications qui devront être validées par la Ville de Paris,

- le logo de la Ville de Paris sera présent sur chaque point d'arrêt ainsi que le nom commercial de la ligne de bus,
- le prestataire met sur son site Internet le plan de la ligne, les amplitudes horaires, les fréquences,
- l'information à l'intérieur des véhicules se compose au minimum du plan de la ligne faisant apparaître les correspondances avec les autres TC (bus, tramway, métro),
- le véhicule est identifié par une charte graphique élaborée en commun entre le prestataire et la Ville de Paris.

Les documents d'information sont élaborés et mis à jour par le prestataire en concertation avec la Ville de Paris.

Le prestataire assure la mise en place de l'information aux points d'arrêts, dans tous les véhicules (réserve comprise), sur son site internet.

Le prestataire peut mettre en œuvre des campagnes de communication en collaboration avec la Ville de Paris afin d'accompagner les actions menées pour l'amélioration du service (changement d'itinéraire, évolution de matériel, changement d'horaire, ...) et pour accroître la notoriété de ce service de quartier.

Les poteaux qui équipent les points d'arrêts sont fournis et entretenus par le prestataire.

2.2.3 Contrôle des titres

Les voyageurs doivent se munir des titres de transport correspondant à leur catégorie et à la nature du service qu'ils utilisent, ainsi que des justifications éventuellement requises.

Tout voyageur entrant dans le bus doit présenter et valider son titre de transport.

Le prestataire doit faire assermenter les agents qu'il charge de la surveillance, de la police de son réseau et de la perception des sommes visées dans l'alinéa ci-dessous.

Les agents de contrôle auront pour mission de veiller au bon ordre dans les véhicules et les installations, ainsi qu'à l'application du règlement. Ils ont pour rôle de contrôler les titres de transport et de faire poursuivre conformément à la loi et aux règlements, les usagers qui voyagent sans titre de transport, avec un titre non valable, et qui n'accepteraient pas de s'acquitter des sanctions pécuniaires prévues par les textes en vigueur.

2.2.4 Continuité du service et exigences de qualité

L'exploitant doit, pour assurer la continuité du service, sauf cas de force majeure :

- fournir les biens nécessaires à l'exploitation,
- assurer le transport des voyageurs dans les meilleures conditions de sécurité, de régularité, de confort, de propreté et de rapidité,
- entretenir le matériel roulant de telle sorte que celui-ci soit constamment en parfait état de fonctionnement, de propreté, de confort et accessible à tous.

Des enquêtes clientèle et des enquêtes de satisfaction pourront être menées afin de mesurer la qualité de service ressentie par les voyageurs.

Les agents du prestataire en contact avec les voyageurs doivent avoir une tenue correcte et faire preuve de courtoisie.

Pour s'assurer de la bonne exécution du service, la Ville de Paris peut procéder à des contrôles portant sur :

- l'état d'entretien du matériel roulant,
- l'état et l'actualisation de l'information voyageurs (matériel roulant, point d'arrêt, site Internet),
- le contrôle des titres de transport,
- l'attitude du personnel du prestataire vis-à-vis de la clientèle,
- la continuité du service en situation perturbée (défaillance technique ou humaine, incident sur l'itinéraire),
- la régularité de l'exploitation et le respect de la fréquence et de l'amplitude horaire.

Les éventuels manquements aux exigences de qualité décelés lors des procédures de contrôle énoncées ci dessus pourront donner lieu à des pénalités financières qui seront fixées dans le cadre des conventions signées avec le transporteur.

Le prestataire est tenu d'assurer la continuité du service public par un service de substitution.

3 ECONOMIE GLOBALE DU SERVICE

3.1 Estimation du trafic

Le trafic est estimé à 314 613 voyages payants par an.

La valeur du trafic induit comme décrit à l'article 8 est calculé sur la base de 26,8% du trafic estimé total.

3.2 Niveau d'offre

L'amplitude moyenne de la ligne est de 7h30 à 20h30 du lundi au dimanche. Les amplitudes sont les mêmes pendant la période d'été du 15 juillet au 15 août.

La fréquence est constante toute la journée. La fréquence moyenne est de 15 min du lundi au dimanche. La fréquence est de 20 min du lundi au dimanche pendant la période d'été du 15 juillet au 15 août.

Le nombre de course est de 53 par jour du lundi au dimanche.

Les KCC par jour du lundi au dimanche sont de 386.

Les kilomètres commerciaux annuels prévisionnels sont de 139 000.

3.3 Tarification

La tarification proposée est établie sur la base d'une tarification et d'une billetterie équivalente à 1 ticket t+ pour l'ensemble du trajet.

Par ailleurs, les voyageurs munis de cartes oranges mensuelles ou hebdomadaires, Mobilis, Imagin'R étudiant ou scolaire, Tickets Jeunes, de cartes Améthystes ou Émeraude, carte Optile scolaire, Paris Visite, cartes Intégrale, Forfait Gratuité Transport + Carte solidarité Transport, billets à plein tarif et tarif réduit sont admis à bord des véhicules. La validité du titre de transport concerne les zones 1 et 2.

Les conducteurs du prestataire sont habilités à percevoir des recettes pour la vente de titres à bord. Ils perçoivent la recette et rendent la monnaie.

Les véhicules sont équipés de pupitres et de valideurs permettant la délivrance et la validation des titres vendus à bord.

3.4 Bilan économique prévisionnel

Aux conditions économiques moyennes au 01/07/2008, le coût du service s'élève à environ 991 000 euros hors taxes, pour une exploitation d'une durée de 12 mois.

La participation financière du STIF, basée sur les données de trafic induit (cf. article 8) fournies par le prestataire, **est égale à 116 171 € TTC, sur la base de la valeur du BH au 01/07/08.**

4 DESIGNATION DE L'EXPLOITANT

L'exploitant est désigné par la Ville de Paris, de gré à gré, dans le cadre des dispositions du décret n° 49-1473 du 14 novembre 1949 modifié relatif à la coordination et à l'harmonisation des transports ferroviaires et routiers.

Il est prévu que la convention qui liera la Ville de Paris à l'exploitant ait une durée de 4 ans.

ANNEXE I-C
CAHIER DES CHARGES EN MATIERE DE SERVICES REGULIERS LOCAUX
EN REGION ILE-DE-FRANCE

Traverse Ney - Flandre

1 ELEMENTS DE CONTEXTE : RAPPEL DU SERVICE DEJA REALISE

La Ville de Paris a mis en service le 15 février 2007 un service de desserte locale dénommé « Traverse Ney - Flandre » qui dessert les 18^{ème} et 19^{ème} arrondissements de Paris. Ce service a fait l'objet d'une validation par le Conseil d'Administration du STIF le 13 décembre 2006.

Ce service est composé d'une ligne qui circule tous les jours de la semaine avec une fréquence attractive tout au long de la journée. Une exploitation différente est mise en place le week-end et pendant les vacances scolaires. Le matériel et les points d'arrêts permettent aux PMR d'accéder à ce service dans les meilleures conditions.

Le rôle de ce service est d'offrir une desserte complémentaire à celle du réseau TC existant et plus particulièrement au réseau de surface, avec une desserte fine à l'intérieur des quartiers. Particulièrement dans des secteurs à la topographie difficile, au réseau viaire étroit, au plan de circulation ne permettant pas des itinéraires de bus associés ou encore avec des liaisons importantes pour la vie locale qui ne sont pas correctement assurées par les TC existants.

Le public visé est principalement constitué des résidents du quartier, en particulier les personnes pour lesquelles une marche prolongée (ou la fréquentation du métro) peut s'avérer pénible (personnes âgées, personnes accompagnées de jeunes enfants, personnes handicapées...).

2 ORGANISATION DU TRANSPORT

2.1 Conditions générales d'exploitation

2.1.1 Zone géographique desservie

La zone géographique desservie est située dans les 18^{ème} et 19^{ème} arrondissements de Paris. Cf plan joint avec l'itinéraire et les points d'arrêt desservis.

2.1.2 Ayants droit

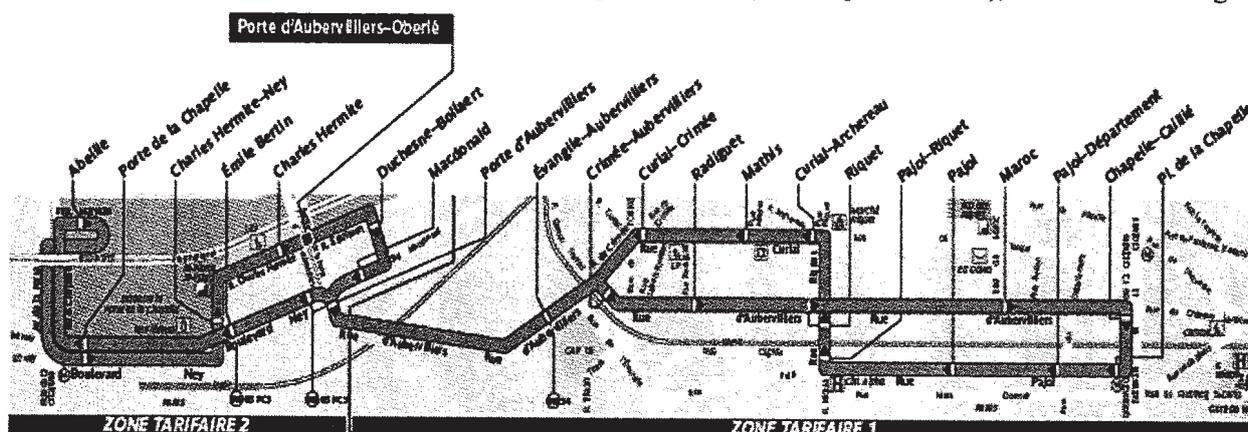
La ligne est ouverte à tout public détenteur d'un titre de transport valable en Ile de France, autorisé par le STIF.

2.1.3 Description de la consistance et de la nature du service

La desserte locale située dans les 18^{ème} et 19^{ème} arrondissement de Paris est constituée d'une ligne formant une boucle. Le seul point de régulation - « terminus » de la ligne - est situé à proximité de la porte d'Aubervilliers, rue Jean Oberlé, dans le 18^{ème} arrondissement.

La définition du service est assurée par la Ville de Paris comme suit :

- l'itinéraire a une longueur de 7,95 km (cf plan),
- 26 points d'arrêts sont desservis,
- le service est effectué tous les jours de la semaine du lundi au dimanche,
- l'amplitude moyenne de la ligne est de 7h30 à 20h30 du lundi au vendredi, de 7h30 à 19h30 le samedi et le dimanche. L'amplitude pendant la période d'été (mois de juillet et août) est de 7h30 à 19h30 du lundi au dimanche,
- la fréquence est constante toute la journée. La fréquence moyenne est de 15 min du lundi au samedi et de 20 min le dimanche. Les fréquences sont différentes pendant les vacances scolaires et la période d'été (mois de juillet et août), avec une offre allégée.



2.1.4 Matériel roulant

Le service est réalisé au moyen de 4 voitures plus 1 voiture de réserve.

Il s'agit d'un véhicule de gabarit réduit et accessible à tous (Personnes à Mobilité Réduite, Usagers en Fauteuil Roulant), silencieux, peu polluant.

Il est équipé d'un système de télébilletique.

Les véhicules sont fournis, remisés et entretenus par le prestataire.

2.2 Qualité de service

2.2.1 Délais de réservation

S'agissant d'une ligne régulière, il n'y a pas de délai de réservation.

2.2.2 Information voyageurs

L'information voyageurs est un point crucial pour une bonne perception et un bon fonctionnement de ce service. Elle doit être présente à tous les points d'arrêt, dans les véhicules, sur le site Internet du prestataire. Elle doit répondre notamment aux exigences suivantes :

- chaque point d'arrêt dispose d'un abri bus ou bien d'un poteau sur lequel figurent au minimum le plan de la ligne, les amplitudes horaires selon les jours et les périodes de l'année, les horaires de passage. Les points d'arrêts correspondent à ceux existant

actuellement. Le prestataire pourra faire des propositions de modifications qui devront être validées par la Ville de Paris,

- le logo de la Ville de Paris sera présent sur chaque point d'arrêt ainsi que le nom commercial de la ligne de bus,
- le prestataire met sur son site Internet le plan de la ligne, les amplitudes horaires, les fréquences,
- l'information à l'intérieur des véhicules se compose au minimum du plan de la ligne faisant apparaître les correspondances avec les autres TC (bus, tramway, métro),
- le véhicule est identifié par une charte graphique élaborée en commun entre le prestataire et la Ville de Paris.

Les documents d'information sont élaborés et mis à jour par le prestataire en concertation avec la Ville de Paris.

Le prestataire assure la mise en place de l'information aux points d'arrêts, dans tous les véhicules (réserve comprise), sur son site internet.

Le prestataire peut mettre en œuvre des campagnes de communication en collaboration avec la Ville de Paris afin d'accompagner les actions menées pour l'amélioration du service (changement d'itinéraire, évolution de matériel, changement d'horaire, ...) et pour accroître la notoriété de ce service de quartier.

Les poteaux qui équipent les points d'arrêts sont fournis et entretenus par le prestataire.

2.2.3 Contrôle des titres

Les voyageurs doivent se munir des titres de transport correspondant à leur catégorie et à la nature du service qu'ils utilisent, ainsi que des justifications éventuellement requises.

Tout voyageur entrant dans le bus doit présenter et valider son titre de transport.

Le prestataire doit faire assermenter les agents qu'il charge de la surveillance, de la police de son réseau et de la perception des sommes visées dans l'alinéa ci-dessous.

Les agents de contrôle ont pour mission de veiller au bon ordre dans les véhicules et les installations, ainsi qu'à l'application du règlement. Ils ont pour rôle de contrôler les titres de transport et de faire poursuivre conformément à la loi et aux règlements, les usagers qui voyagent sans titre de transport, avec un titre non valable, et qui n'accepteraient pas de s'acquitter des sanctions pécuniaires prévues par les textes en vigueur.

2.2.4 Continuité du service et exigences de qualité

L'exploitant doit, pour assurer la continuité du service, sauf cas de force majeure :

- fournir les biens nécessaires à l'exploitation,
- assurer le transport des voyageurs dans les meilleures conditions de sécurité, de régularité, de confort, de propreté et de rapidité,
- entretenir le matériel roulant de telle sorte que celui-ci soit constamment en parfait état de fonctionnement, de propreté, de confort et accessible à tous.

Des enquêtes clientèle et des enquêtes satisfaction pourront être menées afin de mesurer la qualité de service ressenti par les voyageurs.

Les agents du prestataire en contact avec les voyageurs doivent avoir une tenue correcte et faire preuve de courtoisie.

Pour s'assurer de la bonne exécution du service, la Ville de Paris peut procéder à des contrôles portant sur :

- l'état d'entretien du matériel roulant,
- l'état et l'actualisation de l'information voyageurs (matériel roulant, point d'arrêt, site Internet),
- le contrôle des titres de transport,
- l'attitude du personnel du prestataire vis-à-vis de la clientèle,
- la continuité du service en situation perturbée (défaillance technique ou humaine, incident sur l'itinéraire),
- la régularité de l'exploitation et le respect de la fréquence et de l'amplitude horaire.

Les éventuels manquements aux exigences de qualité décelés lors des procédures de contrôle énoncées ci dessus pourront donner lieu à des pénalités financières qui seront fixées dans le cadre des conventions signées avec le transporteur.

Le prestataire est tenu d'assurer la continuité du service public par un service de substitution.

3 ECONOMIE GLOBALE DU SERVICE

3.1 Estimation du trafic

Le trafic est estimé à 194 374 voyages payants par an.

La valeur du trafic induit comme décrit à l'article 8 est calculé sur la base de 26,8% du trafic estimé total.

3.2 Niveau d'offre

L'amplitude moyenne de la ligne est de 7h30 à 20h30 du lundi au vendredi, de 7h30 à 19h30 le samedi et le dimanche. L'amplitude pendant la période d'été (mois de juillet et août) est de 7h30 à 19h30 du lundi au dimanche.

La fréquence est constante toute la journée et variable selon les jours et les périodes de l'année, variant de 15 à 20 min.

Hors période de vacances scolaires et pendant la période d'été, le nombre de courses est de 53 du lundi au vendredi, de 49 le samedi et de 37 le dimanche.

Hors période de vacances scolaires et pendant la période d'été, les KCC sont de 421 du lundi au vendredi, de 389 le samedi et de 294 le dimanche.

Les kilomètres commerciaux annuels prévisionnels sont de 135 000.

3.3 Tarification

La tarification proposée est établie sur la base d'une tarification et d'une billetterie équivalente à 1 ticket t+ pour l'ensemble du trajet.

Par ailleurs, les voyageurs munis de cartes oranges mensuelles ou hebdomadaires, Mobilis, Imagin'R étudiant ou scolaire, Tickets Jeunes, de cartes Améthystes ou Émeraude, carte Optile scolaire, Paris Visite, cartes Intégrale, Forfait Gratuité Transport + Carte solidarité Transport, billets à plein tarif et tarif réduit sont admis à bord des véhicules. La validité du titre de transport concerne les zones 1 et 2.

Les conducteurs du prestataire sont habilités à percevoir des recettes pour la vente de titres à bord. Ils perçoivent la recette et rendent la monnaie.

Les véhicules sont équipés de pupitres et de valideurs permettant la délivrance et la validation des titres vendus à bord.

3.4 Bilan économique prévisionnel

Aux conditions économiques moyennes au 01/07/2008, le coût du service s'élève à environ 1 043 000 euros hors taxes, pour une exploitation d'une durée de 12 mois.

La participation financière du STIF, basée sur les données de trafic induit (cf. article 8) fournies par le prestataire, **est égale à 69 630 € TTC, sur la base de la valeur du BH au 01/07/08.**

4 DESIGNATION DE L'EXPLOITANT

L'exploitant est désigné par la Ville de Paris, de gré à gré, dans le cadre des dispositions du décret n° 49-1473 du 14 novembre 1949 modifié relatif à la coordination et à l'harmonisation des transports ferroviaires et routiers.

Il est prévu que la convention qui liera la Ville de Paris à l'exploitant ait une durée de 4 ans.

ANNEXE II-A

CREATION DE LA LIGNE N° [REDACTED]
« MAIRIE DU 20^{ème} ARRONDISSEMENT - MAIRIE DU 20^{ème} ARRONDISSEMENT »
Dite TRAVERSE DE CHARONNE
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « [REDACTED] »

- 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 Conseil du STIF du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2007/0048 du 14 février 2007 2006 relative aux dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°20[REDACTED]/[REDACTED] du [REDACTED] approuvant la délégation de compétence au profit du département de Paris relative à l'exploitation d'une desserte de niveau local ;
- VU** la convention du [REDACTED] de délégation de compétence relative à l'exploitation d'une desserte de niveau local ;
- VU** les résultats de l'instruction ;

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° [REDACTED] « Mairie du 20^{ème} arrondissement – Mairie du 20^{ème} arrondissement », dite Traverse de Charonne est inscrite au plan régional des transports.

ARTICLE 2 : L'entreprise « [REDACTED] » est autorisée à exploiter la ligne susvisée pour une durée de 4 ans, dans les conditions définies dans la convention d'exploitation de gré à gré visée ci-après.

- *Les articles suivants relatifs au marché, à la convention de délégation de service public ou la convention d'exploitation de gré à gré (selon la procédure retenue par l'AOP) sont rédigés comme ceux que l'AOP rédige lorsqu'elle passe, dans les matières relevant de sa compétence, un marché public, une convention de délégation de service public ou un convention de nature différente*

- *Le cas échéant, la délibération doit spécifier le trafic transféré suite à l'instruction que l'AOP aura préalablement menée et les conséquences financières qui seront à sa charge, comme suit :*

ARTICLE : Le Département de Paris prendra à sa charge le montant de la valorisation financière des reports de trafics, au titre de la coordination entre les lignes [REDACTED] et la ligne n° [REDACTED] « Mairie du 20^{ème} arrondissement – Mairie du 20^{ème} arrondissement », dite Traverse de Charonne à hauteur de [REDACTED].

NB : Une fois adoptées et signées, ces délibérations, ayant à la fois un caractère réglementaire (inscription au plan régional de transport) et un caractère individuel (désignation de l'exploitant), doivent, pour être exécutoires, obligatoirement être :

- *transmises au contrôle de légalité ;*
- *publiées au recueil des actes administratifs de l'AOP ;*
- *notifiées à l'exploitant, par tout moyen attestant la réception du destinataire.*

ANNEXE II-B

CREATION DE LA LIGNE N° 000-000-000
« PLACE DE L'ABBE HENOCQUE - PLACE DE L'ABBE HENOCQUE »
Dite TRAVERSE BIEVRE MONTSOURIS
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « Nom de l'entreprise »

- 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 Conseil du STIF du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2007/0048 du 14 février 2007 2006 relative aux dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°20 / du approuvant la délégation de compétence au profit du département de Paris relative à l'exploitation de d'une desserte de niveau local ;
- VU** la convention du de délégation de compétence relative à l'exploitation d'une desserte de niveau local ;
- VU** les résultats de l'instruction ;

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° « Place de l'abbé Hénocque – Place de l'abbé Hénocque », dite Traverse Bièvre Montsouris est inscrite au plan régional des transports.

ARTICLE 2 : L'entreprise « » est autorisée à exploiter la ligne susvisée pour une durée de 4 ans, dans les conditions définies dans la convention d'exploitation de gré à gré visée ci-après.

- *Les articles suivants relatifs au marché, à la convention de délégation de service public ou la convention d'exploitation de gré à gré (selon la procédure retenue par l'AOP) sont rédigés comme ceux que l'AOP rédige lorsqu'elle passe, dans les matières relevant de sa compétence, un marché public, une convention de délégation de service public ou un convention de nature différente*
- *Le cas échéant, la délibération doit spécifier le trafic transféré suite à l'instruction que l'AOP aura préalablement menée et les conséquences financières qui seront à sa charge, comme suit :*

ARTICLE 1 : Le Département de Paris prendra à sa charge le montant de la valorisation financière des reports de trafics, au titre de la coordination entre les lignes [REDACTED] et la ligne n° [REDACTED] « Place de l'abbé Hénocque – Place de l'abbé Hénocque », dite Traverse Bièvre Montsouris à hauteur de [REDACTED].

NB : Une fois adoptées et signées, ces délibérations, ayant à la fois un caractère réglementaire (inscription au plan régional de transport) et un caractère individuel (désignation de l'exploitant), doivent, pour être exécutoires, obligatoirement être :

- *transmises au contrôle de légalité ;*
- *publiées au recueil des actes administratifs de l'AOP ;*
- *notifiées à l'exploitant, par tout moyen attestant la réception du destinataire.*

ANNEXE II-C

CREATION DE LA LIGNE N° [REDACTED]
« PORTE D'AUBERVILLIERS – PORTE D'AUBERVILLIERS »
Dite TRAVERSE NEY FLANDRE
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « [REDACTED] »

- 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 Conseil du STIF du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2007/0048 du 14 février 2007 2006 relative aux dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°20[REDACTED]/[REDACTED] du [REDACTED] approuvant la délégation de compétence au profit du département de Paris relative à l'exploitation de d'une desserte de niveau local ;
- VU** la convention du [REDACTED] de délégation de compétence relative à l'exploitation d'une desserte de niveau local ;
- VU** les résultats de l'instruction ;

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° [REDACTED] « Porte d'Aubervilliers – Porte d'Aubervilliers », dite Traverse Ney - Flandre est inscrite au plan régional des transports.

ARTICLE 2 : L'entreprise « [REDACTED] » est autorisée à exploiter la ligne susvisée pour une durée de 4 ans, dans les conditions définies dans la convention d'exploitation de gré à gré visée ci-après.

- *Les articles suivants relatifs au marché, à la convention de délégation de service public ou la convention d'exploitation de gré à gré (selon la procédure retenue par l'AOP) sont rédigés comme ceux que l'AOP rédige lorsqu'elle passe, dans les matières relevant de sa compétence, un marché public, une convention de délégation de service public ou un convention de nature différente*
- *Le cas échéant, la délibération doit spécifier le trafic transféré suite à l'instruction que l'AOP aura préalablement menée et les conséquences financières qui seront à sa charge, comme suit :*



Délibération n°2009/0119

Séance du 11 février 2009

**DECLARATION DE PROJET DE L'EXTENSION DU TRAMWAY T3
DE LA PORTE D'IVRY A LA PORTE DE LA CHAPELLE**

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

- VU** la Loi n°2002-276 du 27 février 2002, les articles L.123-1 et suivants, L.126-1, R126-2 du code de l'environnement, et les articles L123-16, R123-23-2, R123-24 et R123-25 du code de l'urbanisme ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 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 ;
- VU** La délibération n°2007/0703 du 10 octobre 2007 du conseil du STIF approuvant le dossier de schéma de principe et d'enquête publique relatif au projet d'extension du tramway T3 de la Porte d'Ivry à la Porte de la Chapelle ;
- VU** l'arrêté du STIF du 27 mars 2008 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique sur les travaux de réalisation du système de transport de l'extension du tramway T3 de la Porte d'Ivry à la Porte de la Chapelle , et sur la mise en compatibilité du PLU de Paris avec le projet ;
- VU** Le dossier soumis à enquête publique qui s'est déroulée du 28 avril 2008 au 7 juin 2008 ;
- VU** Les observations consignées sur les registres mis à disposition du public, ensemble des lettres annexées aux dits registre ;
- VU** Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête, en date du 28 novembre 2008, donnant avis favorable assorti de deux réserves et douze recommandations ;
- VU** les délibérations en date du 15/16 décembre 2008 de la Ville de Paris approuvant la mise en compatibilité du PLU et donnant un avis favorable sur le projet de travaux du système de transport de l'extension du tramway T3 de la Porte d'Ivry à la Porte de la Chapelle ;
- VU** le rapport de présentation n° 2009/0119-0120;
- VU** les avis de la commission des investissements et de suivi du contrat de projets du 9 février 2009 et de la commission de la démocratisation du 4 février 2009 ;

Considérant les éléments suivants :

I. Intérêt général de l'opération

1. Présentation globale de l'opération

Considérant :

- Que le projet d'extension du tramway T3 de la Porte d'Ivry à la Porte de la Chapelle, objet de la présente délibération, concerne 14,5 km. Vingt-six stations desserviront cinq arrondissements parisiens (13^e, 12^e, 20^e, 19^e et 18^e) et 11 communes riveraines : Ivry-sur-Seine, Charenton-le-Pont, Saint-Mandé et Vincennes dans le département du Val-de-Marne, Montreuil, Bagnolet, Le Pré-Saint-Gervais, Les Lilas, Pantin, Aubervilliers et Saint-Denis dans le département de Seine-Saint-Denis,
- Que ce projet s'inscrit dans une perspective d'extension ultérieure à la Porte d'Asnières, puis à la Porte Maillot,
- Que l'extension du T3 assure un maillage avec onze lignes de métro (1, 3, 3bis, 5, 7, 7bis, 8, 9, 11, 12, 14) et deux lignes de RER (C et E),
- Que le tracé chemine de la manière suivante : Depuis la Porte d'Ivry, le tramway emprunte successivement le boulevard Masséna, le Pont National, les boulevards Poniatowski et Soult. La correspondance entre les deux arcs s'organise sur le Cours de Vincennes, puis le tramway emprunte les boulevards Davout, Mortier, Sérurier, d'Algérie et d'Indochine. A la Porte de Pantin, le tramway longe la commune de Pantin en empruntant la route des Petits Ponts, les voies BH 19 et BJ 19, puis rejoint le boulevard Macdonald par la rue de la Clôture. Le tramway emprunte ensuite l'avenue Corentin Cariou et le quai de la Gironde avant de rejoindre les boulevards Macdonald et Ney jusqu'à la Porte de la Chapelle, en desservant le futur pôle Eole Evangile,
- Que l'extension du tramway T3 est conçue pour un matériel de type tramway alimenté par ligne aérienne de contact (LAC) compatible avec celui en circulation sur le tronçon actuellement exploité entre le pont du Garigliano et la Porte d'Ivry. L'extension du tramway à la Porte de la Chapelle nécessite l'acquisition de 22 rames,
- Qu'un atelier-dépôt est créé dans la partie nord du stade Jules Ladoumègue, dans le 19^e arrondissement de Paris, les équipements sportifs étant restitués au-dessus de l'atelier. Ce site de maintenance est dimensionné pour pouvoir accueillir les rames nécessaires aux extensions futures du T3,
- Que la maîtrise d'ouvrage des travaux de réalisation du système de transport, incluant les stations, les travaux d'infrastructures et de superstructures qui y sont associés, sera confiée à la RATP, la ville de Paris étant par ailleurs maître d'ouvrage des aménagements urbains et de voirie.

2. Objectifs d'intérêt général

Considérant que le projet d'extension du tramway T3 de la Porte d'Ivry à la Porte de la Chapelle répond aux objectifs généraux suivants :

- Répondre à un besoin croissant de desserte performante en rocade ;
- Améliorer le maillage des transports collectifs, notamment avec le réseau « Mobilien » ;
- Améliorer la desserte locale à Paris et dans les communes limitrophes ;
- Améliorer l'accessibilité des transports urbains, des cheminements piétons et développer les liaisons cyclables ;
- Réaménager le paysage urbain et la répartition de l'espace.

Considérant que le projet présenté répond parfaitement aux orientations du SDRIF et aux objectifs du PDU d'Ile-de-France.

3. Adéquation du Projet à ces objectifs

Considérant :

Qu'afin de répondre aux objectifs précédents, le projet retenu consiste notamment à :

- redistribuer l'espace public au profit des modes de circulation douce (piétons, vélos), réduisant par conséquent la part modale de l'automobile,
- Créer une plate-forme tramway en site propre, isolée de la circulation générale par des séparateurs ou terre-pleins,
- Améliorer les circulations douces par la création d'un itinéraire cyclable continu sur la quasi totalité du tracé et par l'aménagement de trottoirs comportant des abaissements de bordures permettant une circulation aisée des personnes à mobilité réduite,
- Créer 26 stations, comportant notamment abris, systèmes d'information dynamique des voyageurs, stations accessibles aux personnes à mobilité réduite,
- Assurer à 14 stations des correspondances avec le métro ou le RER,
- Accorder dans les carrefours une priorité aux feux au tramway afin de préserver sa régularité et d'assurer la sécurité des mouvements,
- Adopter des principes d'insertion dans le site garantissant une bonne qualité paysagère, et permettant une mise en valeur du patrimoine et des espaces verts en intégrant les grands projets de renouvellement urbain en cours
- Desservir 267 050 habitants et emplois dans un rayon de 400 mètres (à vol d'oiseau) autour des stations,
- Exploiter la ligne T3 en deux arcs afin de garantir sa régularité :
 - Arc sud (Pont du Garigliano – Porte de Vincennes) avec une vitesse commerciale de 20 km/h et un intervalle de passage de 4 minutes à l'heure de pointe
 - Arc nord (Porte de Vincennes – Porte de la Chapelle) avec une vitesse commerciale de 19 km/h et un intervalle de passage de 5 minutes à l'heure de pointe.

Que le projet d'extension du tramway T3 de la Porte d'Ivry à la Porte de la Chapelle répond ainsi pleinement aux objectifs d'intérêt général.

II Conclusion de l'enquête publique et conditions de la poursuite du projet

Considérant :

Qu'à l'issue de l'enquête publique qui s'est déroulée du 28 avril 2008 au 7 juin 2008 inclus, la commission d'enquête a donné un avis favorable assorti des deux réserves et douze recommandations suivantes :

Réserve 1 :

La commission d'enquêtes émet une **réserve** sur le projet d'extension du T3 qui ne pourra être levée que si le STIF s'engage à ce que la convention STIF/RATP relative à la réalisation et la mise en service du projet identifie la création de 2 lignes en distinguant :

- l'offre de transport et le niveau de service de la ligne Sud Garigliano - Vincennes;
- l'offre de transport et le niveau de service de la ligne Nord Vincennes – Chapelle;

et prévoit au moins un critère de régularité au terminus de chaque ligne à la porte de Vincennes, aussi bien pour les arrivées que pour les départs, ou, qu'à défaut, une desserte supplémentaire des boulevards des Maréchaux des 12^{ème} et 20^{ème} arrondissements soit mise en place dans les deux sens afin d'apporter un niveau de service au moins équivalent à celui qu'offrait l'ancien système de transport (bus PC)

Réserve 2 :

La commission d'enquêtes émet une **réserve** sur le projet d'extension du T3 qui ne pourra être levée que lorsque :

- une étude sera établie, et présentée à la population, portant au moins sur les deux sujets suivants, avec des justifications et des réponses aux différentes questions posées au cours de l'enquête :

- la nécessité d'une coupure et en conséquence la création de 2 lignes, leurs niveaux de service, les contraintes de rupture de charge;
- la solution d'aménagement des terminus (y compris le stockage d'un nombre suffisant de rames), les raccordements aux boulevards Soult et Davout, la gestion de la circulation de la porte de Vincennes.

Recommandation 1 : Une planification des projets de transports au niveau de la Région Ile-de-France

Si une planification stricte à long terme des projets de transports n'est pas envisageable actuellement, compte tenu des nombreuses incertitudes de financement, de faisabilité et de coût des projets, d'évolution des besoins de desserte et de transport corrélativement à l'urbanisation, il serait utile de développer les moyens de gouvernance, de prospective, et de planification ce qui permettrait :

- une optimisation de l'échelonnement de réalisation des projets de transports dans le temps;
- une coordination entre aménagement et transports;
- une meilleure compréhension par le public des méthodes et des critères de choix, de la mise en cohérence des offres de transport (entre infrastructures de transports collectifs entre elles et avec les infrastructures de circulation), et une amélioration des justifications de chacun des projets mis en perspective et de leur évaluation.

Recommandation 2 : Accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) aux stations de métro en correspondance avec le tramway

La commission recommande que l'accès des personnes à mobilité réduite aux stations de métro en correspondance avec le projet d'extension du tramway soit bien pris en compte parmi les priorités retenues par le schéma d'accessibilité des transports piloté par le STIF.

Recommandation 3 : Une modélisation des déplacements motorisés

S'agissant de la modélisation des déplacements et de leur affectation sur les réseaux de transport, il serait utile de fiabiliser les prévisions en prenant en compte la capacité des réseaux (ils seront de plus en plus confrontés à des problèmes de saturation), ainsi que les comportements des usagers et les motivations de choix (confort, régularité, temps de parcours).

Recommandation 4 : Des réservations pour les extensions futures

La commission d'enquêtes considère que l'extension du projet vers la porte d'Asnières et la Porte Maillot non encore décidée ni planifiée, paraît probable d'ici 30 ans. Cette extension aura une incidence sur la fréquentation et l'exploitation du présent projet – au cours de la période de 30 ans où il doit assurer sa pertinence et son utilité –, ce qui impose l'intégration dans la conception du présent projet, et notamment de son exploitation, des contraintes relatives à sa future extension, notamment:

- du découpage en arcs;
- de la conception de la station porte de la Chapelle en tant que terminus provisoire.

Recommandation 5 : La réalisation d'études pour la rocade métro de la Petite Couronne

La perspective d'une rocade métro en petite couronne peut avoir une incidence sur la fréquentation du T3, notamment si son tracé s'en rapproche, ce qui paraît être le cas de celui qui est présenté dans le cadre du SDRIF approuvé le 25 septembre 2008 pour sa partie nord. Il serait utile que les études de cette rocade métro examinent son incidence sur le T3 prolongé et l'optimisation de son tracé.

Si ces études confirment une perspective de saturation à terme du tronçon sud du T3, il conviendrait d'examiner les mesures à prendre. En tout état de cause, ces études devraient éclairer les échéances de réalisation des différents projets, le phasage du bouclage à terme du T3, et son découpage en lignes, sans oublier l'éventuel prolongement à Nation.

Recommandation 6 : La Petite Ceinture Ferroviaire

La commission d'enquêtes considère que les réservations concrètes actuelles –souvent conçues ponctuellement – et les utilisations des emprises de la petite ceinture peuvent ne pas être adaptées aux besoins futurs de transport de voyageurs et de fret tant que ceux-ci ne sont pas définis. La remise en service de la petite ceinture étant un projet estimé complémentaire du T3, son intérêt potentiel devrait justifier un programme d'études, notamment :

- une étude de trafic permettant de préciser à quel horizon serait justifiée sa remise en service pour les voyageurs avec éventuellement une utilisation pour le transport de fret ainsi qu'une étude technique pour préciser les aménagements à réaliser tant pour la fonctionnalité du transport que pour son intégration dans le site;
- une planification permettant de préciser à quelle échéance ce projet pourrait être programmé;
- une expertise telle que celle demandée par certaines associations, afin de maintenir les potentialités d'utilisation ferroviaire de cette ligne aussi bien pour les voyageurs que pour le fret ainsi que des réservations à maintenir, ce qui permettrait de prendre des décisions ponctuelles d'aménagement en toute connaissance de cause et en cohérence avec l'objectif final ; elle pourrait utilement comprendre une étude du patrimoine sur la base de laquelle un programme de maintenance serait engagé pour éviter une dégradation et la croissance des contraintes de remise en état et de remise en service la rendant de plus en plus difficile, et donc potentiellement improbable.

Recommandation 7: La valorisation des tracés

Les différentes variantes de tracés proposées ne permettent pas de véritablement dégager un bilan synthétique sur la base d'une véritable analyse multicritères des différents paramètres.

Pour tous les tracés qui n'empruntent pas les boulevards des Maréchaux et qui de ce fait présentent des allongements de parcours entraînant une baisse de la vitesse commerciale et du niveau de service, la commission d'enquêtes recommande aux maîtres d'ouvrage de valoriser les tracés retenus, notamment en densifiant les territoires desservis et/ou en les rendant plus attractifs (intermodalité plus facile, accès à de nouveaux services), de manière à ne pas diminuer l'intérêt socio économique du projet par rapport à un tracé direct.

La valorisation du projet par la densification des territoires desservis vaut également pour le tracé suivant les boulevards des Maréchaux.

La commission d'enquêtes recommande le réexamen dans la mesure du possible des programmes des grandes opérations d'aménagement prévues à proximité du projet dans le sens de l'amélioration de leur attractivité, de leur densification, et de l'accélération de leur réalisation.

Recommandation 8 : assurer un aménagement des stations Porte de Vincennes compatible avec le prolongement éventuel du tramway à la place de la Nation

La commission d'enquêtes recommande d'intégrer la possibilité d'un éventuel prolongement à la place de la Nation au niveau de la conception des stations Porte de Vincennes.

Recommandation 9 : aménagement des terminus Garigliano et Chapelle

La commission d'enquêtes recommande la réalisation d'aménagement des terminus des lignes Sud et Nord à Garigliano et Chapelle pour assurer la régularité des départs des rames, notamment aux heures de pointe, favoriser la régularité sur l'ensemble des lignes et le respect des critères de régularité aux terminus de la porte de Vincennes qui font l'objet de la réserve n°1.

Recommandation 10 : concertation sur la restructuration du réseau de bus

La commission recommande d'engager une concertation avec tous les acteurs et les usagers concernés sur la définition précise des futurs réseaux de bus modifiés corrélativement au projet de tramway.

Recommandation 11 : mesures à prendre pendant la période de chantiers

Les travaux permettant la réalisation du tramway nécessiteront de nombreuses interventions engendrant des chantiers successifs. La commission d'enquêtes recommande une planification rigoureuse de ces chantiers (organisation, optimisation, phasage, durées, emprises, ...) pour minimiser leur incidence sur la circulation, la desserte des riverains, les livraisons, les commerces, les marchés et insiste sur la nécessité de prendre les mesures nécessaires pour en réduire les nuisances (bruit, pollutions, accessibilité ...)

La commission recommande par ailleurs la mise en place de mesures spécifiques transitoires pendant les périodes de travaux : traitement des cheminements provisoires signalisation, éclairage, revêtements, gestion des produits de démolition et des déchets...

Elle insiste également sur une information et une communication importante avec le public et les riverains.

Recommandation 12: l'évolution des méthodes d'évaluation socio économique

La commission d'enquêtes recommande de faire évoluer les méthodes d'évaluation de ce type de projet, aussi bien en ce qui concerne:

- l'élargissement du champ de l'évaluation aux effets difficilement quantifiables tels que l'aménagement du territoire, le développement économique, l'emploi, la qualité de l'environnement et du cadre de vie;
- la valorisation des avantages tels que le confort, la régularité et la fiabilité des temps de parcours, la réduction de la saturation des autres lignes de transport;
- la prise en compte des nuisances pendant les travaux;
- que la quantification des biens collectifs, l'évaluation des risques, la prise en compte des incertitudes notamment à long terme.

La commission d'enquêtes recommande la recherche d'économies concernant les travaux non absolument indispensables et dénommés qualitatifs (par exemple l'ouverture de l'ouvrage de la Petite Ceinture Ferroviaire de franchissement de la rue de Patay).

Considérant :

- Qu'en réponse à la **réserve 1**, le STIF confirme que le service de référence d'une ligne est caractérisé par les kilomètres commerciaux contractuels à réaliser, le nombre de départs et leur répartition dans la journée, l'amplitude, la vitesse commerciale, la longueur et le nombre de rames utilisées. L'exploitation du T3 en deux arcs, répondant aux exigences de régularité, permet d'adapter le niveau d'offre à la demande de transport. Chaque arc du T3 aura donc son propre niveau d'offre, définissant ainsi deux services de référence différents.

Le STIF veille toujours à déglobaliser les indicateurs contractuels de qualité afin de suivre au plus près la réalité du service vécue par les voyageurs. Dans ce sens, il semblerait logique de suivre séparément la régularité des deux arcs même si ils appartiennent tous les deux à la ligne T3.

Le STIF s'engage donc, dans le cadre de la négociation du futur contrat d'exploitation de la ligne, à défendre l'inscription des indicateurs les plus pertinents en ce qui concerne la régularité de la ligne en examinant tout particulièrement le point singulier constitué par la correspondance entre les deux arcs à la Porte de Vincennes.

La réserve pourra ainsi être levée.

- Qu'en réponse à la **réserve 2**, le STIF confirme que des études ont été établies par la RATP portant sur la nécessité d'une coupure : la première étude de régularité menée au premier semestre 2007, actualisée en avril 2008 et basée sur le retour d'expérience du tronçon sud du tramway T3 a permis d'illustrer les risques d'irrégularité importants et ont conduit la RATP à proposer d'exploiter la ligne prolongée en deux arcs afin de garantir une offre de transport de qualité qui ne dégrade pas l'exploitation du tronçon réalisé. Cette première étude a été complétée à l'été 2008 par une étude de simulation dynamique qui a permis de comparer les conditions de fonctionnement de la ligne (régularité, confort, temps d'attente pour le voyageur, etc.) dans le cas d'une exploitation en un arc et dans celui d'une exploitation en deux arcs avec correspondance à la Porte de Vincennes. Cette nouvelle étude a permis de conclure que seule l'exploitation en deux arcs permet de maîtriser les risques d'irrégularité et de garantir un service de qualité aux voyageurs (voir document en annexe 1).

Les études pour l'aménagement des terminus à porte de Vincennes ont également été approfondies (voir document en annexe 2).

Dans le projet présenté à l'enquête publique, le tramway de l'arc sud emprunte le boulevard Sault dans le 12^{ème} arrondissement en position axiale et traverse le carrefour de la porte de Vincennes pour rejoindre le terminus situé au nord du cours de Vincennes.

Les simulations dynamiques de circulation réalisées depuis ont démontré que la traversée du carrefour par le tramway exige une réduction significative du temps de vert alloué à la circulation des voitures de telle sorte qu'elle ne permet pas de répondre aux objectifs d'écoulement des trafics.

C'est également le cas pour l'arc nord, le tramway empruntant le boulevard Davout dans le 20^{ème} arrondissement en position axiale et rejoignant ensuite le terminus au nord du cours de Vincennes.

Les études ont donc conclu à la nécessité de limiter l'impact du tramway dans le carrefour et donc à modifier l'implantation du tramway sur les maréchaux, non plus en position axiale, mais en position latérale côté intérieur, entre la rue de Lagny dans le 20^{ème} et la rue Montéra dans le 12^{ème}.

Les réactions exprimées pendant l'enquête publique ont également conduit à approfondir les diverses options d'insertion des stations dans le cours de Vincennes. Il ressort de cette analyse, conduite en lien étroit avec la Préfecture de Police, que l'implantation des deux stations au nord du cours n'est pas satisfaisante sur le plan de la sécurité, à la fois du fait du manque de visibilité entre piétons et tramways mais aussi du fait de la dangerosité des traversées piétonnes du cours de Vincennes, complexes et peu lisibles.

Les études ont donc conclu à la nécessité d'une implantation des terminus non pas du même côté, mais de part et d'autre du cours de Vincennes.

S'agissant de l'insertion urbaine, l'implantation des terminus de part et d'autre du cours de Vincennes apparaît également plus respectueuse de la symétrie de cet axe historique.

Cet aménagement permet un prolongement de l'un ou l'autre des deux arcs vers la place de la Nation.

En conclusion, le projet d'aménagement des terminus des lignes nord et sud à la porte de Vincennes est modifié comme suit :

- implantation latérale côté intérieur de la plateforme du tramway sur les maréchaux entre la rue de Lagny côté 20^{ème} arrondissement et la rue Montéra côté 12^{ème} arrondissement ;
- implantation des terminus de chaque côté du cours de Vincennes à hauteur de la petite ceinture ferroviaire, au plus près des accès de la ligne n° 1 du métro, le terminus nord étant implanté sur la rive nord du cours de Vincennes côté 20^{ème} arrondissement, le terminus sud étant implanté sur la rive sud du cours de Vincennes côté 12^{ème} arrondissement. Les échanges importants entre tramway et métro sont parfaitement optimisés. Les échanges entre les deux terminus du tramway sont organisés par une traversée piétonne entre les deux rives du cours de Vincennes, de part et d'autre des accès du métro. Cette traversée piétonne fera l'objet d'un traitement particulier pour en garantir la sécurité et le confort.

Le projet ainsi modifié, répondant aux incertitudes de la commission d'enquêtes, satisfaisant aux plans de la sécurité, de l'intermodalité, de la gestion de la circulation et de l'insertion urbaine, a été présenté au public le 1^{er} décembre 2008. La réserve peut être ainsi levée.

- Qu'en réponse à la **recommandation 1**, le STIF rappelle que, prenant en considération les transformations de l'urbanisation, l'évolution des activités économiques et les besoins des voyageurs qui guident les développements du système de transports, le STIF conduit des études stratégiques globales ou sur des territoires importants de la région Ile-de-France. Ces études sectorielles sont réalisées en concertation avec les collectivités locales concernées. Le STIF approfondit également les méthodes d'évaluation et de choix de projets, étudie de nouvelles tarifications, soutient des actions en matière de développement durable et assure une veille sur les innovations techniques ou de services (nouveaux modes de transport). Fort de son expertise sur les transports de voyageurs en Ile-de-France, le STIF a également activement participé à l'élaboration du projet de SDRIF (Schéma directeur de l'Ile-de-France), arrêté par le conseil régional le 25 septembre 2008. Ce document de planification offre une vision stratégique à 20 ans (2030) du développement de la région et opère des choix d'organisation de l'espace régional en abordant au sein d'un même document la question du logement, le développement des transports publics, l'accompagnement de nouveaux pôles de développement et d'emplois, la préservation de l'environnement et l'amélioration des cadres de vie. Le projet de SDRIF comporte un phasage des projets de transport en commun en trois phases (2007-2013, 2013-2020 et au-delà de 2020). Enfin, afin de

veiller à la coordination entre aménagement et transports, le STIF mène des études en particulier sur les territoires qui doivent connaître de forts développements, comme par exemple les territoires en OIN (Opération d'Intérêt National).

- Qu'en réponse à la **recommandation 2**, et dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur de l'accessibilité piloté par le STIF, une étude est programmée afin d'analyser l'opportunité et les coûts précis de mise en accessibilité aux Usagers en Fauteuil Roulant (UFR) d'un nombre restreint de stations de métro ainsi que l'amélioration de l'accessibilité par la mise en place d'escaliers mécaniques à toutes les stations. Les stations à rendre accessibles aux UFR en priorité seraient celles permettant les principales correspondances avec les autres modes et celles assurant les principales correspondances entre les lignes de métro elles-mêmes ainsi qu'une complémentarité entre les lignes radiales (1 et 4) et de rocade (2 et 6).
- Qu'en réponse à la **recommandation 3**, le STIF précise que les modèles de trafic utilisés en Ile de France et notamment par le STIF sont établis à partir des comportements de mobilité observés dans les Enquêtes Globale Transport (EGT). Dans le modèle du STIF, les déplacements sont modélisés en tenant compte des caractéristiques des individus (âge, sexe, lieu de résidence...) à partir d'équations différenciées selon les motifs de déplacement. En terme de choix du mode de transport, le temps de parcours est un des éléments explicatifs du choix et cela en tenant compte des différentes composantes de ce temps (temps passé dans les véhicules, temps d'attente, temps de correspondance) avec des pondérations différentes issues du traitement statistique de l'EGT. La régularité et le confort sont aujourd'hui très difficiles à introduire dans les modèles. Cependant, il faut noter que le fait de séparer les différents modes de transports collectifs (RER/train de banlieue, métro, tramway et bus) dans des équations différenciées permet de tenir compte de manière implicite de variables qui ne peuvent l'être de manière explicite. Enfin, il faut aussi noter que c'est en Ile de France qu'ont été menées les seules enquêtes quantitatives permettant de valoriser dans les bilans socio-économiques le confort et la régularité en leur donnant un équivalent en termes de temps de parcours (Etude sur la régularité des autobus à fréquence – RATP – MVA et Etude sur la valorisation de l'irrégularité des radiales ferroviaires STIF Rand Europe – Stratec).

Enfin concernant la saturation des lignes de transports collectifs, des études sont en cours pour identifier l'évolution de cette saturation dans les années à venir. Les modèles identifient déjà l'effet d'une nouvelle infrastructure sur le réseau existant.

- Qu'en réponse à la **recommandation 4**, le STIF confirme que le Schéma Directeur de la Région Ile de France adopté par le conseil régional le 25 septembre 2008 prévoit l'extension du tramway T3 à la Porte d'Asnières, puis à la Porte Maillot. C'est notamment dans cette perspective qu'il a été décidé d'exploiter le tramway T3 en deux arcs, offrant ainsi la possibilité de prolonger la ligne jusqu'à la Porte Maillot sans en dégrader la qualité de service.

Les études de trafic réalisées à ce jour par la RATP, à l'horizon 2020, entre la Porte d'Auteuil et la Porte Maillot, ont démontré que les extensions au delà de Porte de la Chapelle et du Pont du Garigliano sont envisageables et que le système de transport proposé, le tramway, exploité deux arcs, permet de répondre à la demande de déplacement sur cette rocade. Au-delà de 2020, l'arrivée à saturation de la ligne est difficile à prévoir dans la mesure où des projets de transport complémentaires pourraient être mis en œuvre, dont notamment les tangentielles ferrées, la rocade ferrée de première couronne, les prolongements de lignes de métro, etc.

Ces études de trafic, qui ont également servi à évaluer les différentes localisations pour organiser la correspondance entre les deux arcs, permettent de considérer, à ce stade des études, qu'une exploitation en deux arcs sera satisfaisante pour une ligne prolongée jusqu'à la Porte Maillot. et que la section Porte de Vincennes – Porte Maillot pourra ainsi être exploitée sans rupture de charge.

- Qu'en réponse à la **recommandation 5**, le STIF indique avoir lancé fin 2007 un programme d'études sur la liaison Arc Express financé par la Région Ile de France et l'Etat dans le cadre du Contrat de projets 2007-2013. Ces études doivent permettre la saisine de la Commission Nationale du Débat Public à ce sujet avant la fin de l'année

2009. Ces études ont d'ores et déjà identifié un fuseau d'études sur l'ensemble de la proche couronne au sein duquel seront envisagées des variantes de tracé. La concurrence éventuelle d'Arc Express avec l'une ou l'autre des lignes de rocade existantes ou projetées fait évidemment partie des analyses qui sont menées dans le cadre des études de trafic du projet. Il est cependant à noter que compte tenu de l'ampleur des besoins d'amélioration de la desserte de la proche couronne, il n'y aurait réellement concurrence que pour des projets situés à proximité immédiate ce qui n'est pas le cas compte tenu des fuseaux d'études retenus pour Arc Express. Ces études permettront effectivement d'apprécier le devenir du trafic du tramway T3 notamment dans sa partie sud à l'horizon de réalisation du projet Arc Express et en intégrant les projets de développement urbains prévisibles et d'en tirer les conclusions nécessaires.

- Qu'en réponse à la **recommandation 6**, le STIF rappelle que le débat public conduit en 2006 a permis d'aborder de manière approfondie la question de l'utilisation de la petite ceinture ferroviaire pour la réalisation d'un transport de voyageurs en rocade et a conclu qu'un tel projet ne permettait pas de répondre aux objectifs définis, notamment en terme d'amélioration de la desserte des communes limitrophes de Paris et de réaménagement du paysage urbain. Cette infrastructure, insérée dans un milieu urbain dense, présente un potentiel considérable qu'il convient de préserver. Dès lors que des besoins de transport, de voyageurs ou de marchandises, auront été définis par son propriétaire ou par la collectivité, un programme d'étude pourra être envisagé afin d'examiner si la petite ceinture offre la réponse adaptée au besoin exprimé.
- Qu'en réponse à la **recommandation 7**, le STIF précise que les différentes variantes de tracé étudiées ont été comparées selon les critères suivants : desserte des populations et emplois, correspondances avec le métro et le RER, fréquentation du tramway T3, temps de parcours, contraintes d'insertion, coûts de construction et délai de mise en service. Cette analyse multicritère a permis de dégager un bilan synthétique qui a conduit au choix du tracé présenté à l'enquête publique.

Les tracés n'empruntant pas les boulevards des Maréchaux, notamment entre la Porte de Pantin et la Porte de la Villette ainsi qu'à la Porte d'Aubervilliers, ont été retenus afin de favoriser la desserte des territoires les plus denses ou en cours de développement et d'améliorer l'intermodalité avec les modes lourds. Ces tracés, malgré l'allongement du parcours, présentent donc un intérêt socio-économique accru.

Le STIF est bien entendu favorable à ce que les aménageurs des grandes opérations prévues à proximité du projet amendent leurs programmes afin d'améliorer leur attractivité, à laquelle le tramway contribuera également, de renforcer leur densification, et d'accélérer leur réalisation.

- Qu'en réponse à la **recommandation 8**, le STIF confirme, comme mentionné dans la réponse à la réserve n°2, que la conception des stations Porte de Vincennes, insérées sur la rive nord du Cours de Vincennes pour l'arc nord et sur la rive sud du Cours pour l'arc sud est compatible avec un éventuel prolongement à la place de la Nation de l'un ou l'autre arc.
- Qu'en réponse à la **recommandation 9**, le STIF confirme que, dans le but d'atteindre l'objectif de régularité, il convient de créer des terminus commodément exploitable et permettant la réalisation de manœuvre d'exploitation à même de résorber le plus facilement les retards courants. Le terminus à la Porte de la Chapelle fonctionne ainsi en arrière gare en mode nominal et dispose également d'une manœuvre d'avant gare. Il est donc possible, en fonction des conditions d'exploitation de la ligne, de rattraper des retards pouvant aller jusqu'à 4 minutes, correspondant à un intervalle de passage entre 2 rames de 8 minutes. Dans les conditions de fonctionnement actuelles de la ligne T3 entre le Pont du Garigliano et la Porte d'Ivry, malgré un temps de parcours relativement dispersé, la présence permanente d'un régulateur lors de l'exploitation de la ligne permet de garantir des intervalles entre les rames inférieures à 8 minutes (sauf incident majeur d'exploitation). Ainsi, les aménagements proposés permettent de garantir, dans la très grande majorité des cas, un départ de rame régulier.

Le projet prévoit également la réalisation de 4 positions d'attente et 2 positions de stockage en arrière gare à la Porte de la Chapelle.

Enfin, le STIF a demandé à la RATP et à la ville de Paris d'étudier les possibilités d'aménagement du terminus existant au Pont du Garigliano afin d'optimiser son exploitation, notamment dans la perspective d'une augmentation de la fréquence de la ligne.

- Qu'en réponse à la **recommandation 10**, le STIF confirme que la restructuration du réseau bus autour de l'extension du tramway T3 sera établie en tenant compte des résultats de l'enquête publique et en concertation avec les acteurs concernés. Depuis l'initiation du projet, les différentes collectivités sont en effet associées à la validation des grandes étapes du projet notamment à travers le comité des collectivités présidée par la ville de Paris ainsi que la commission de suivi présidée par le STIF. Cette restructuration sera ensuite approuvée par le Conseil du STIF lors de la signature du contrat d'exploitation de la ligne.
- Qu'en réponse à la **recommandation 11**, le STIF confirme que le chantier du tramway fait l'objet d'une planification rigoureuse :

Un planning général des travaux a été établi qui détermine pour chaque boulevard les périodes réservées aux principales étapes d'interventions ainsi que l'organisation des travaux dans l'espace : voirie constituée par la chaussée et les trottoirs ainsi que les mobiliers urbains, réseaux enterrés nécessaires au tramway, massifs des mats supportant la ligne électrique d'alimentation du tramway, plateforme du tramway et ses équipements, construction des postes d'alimentation électrique, construction des stations etc.

L'organisation des chantiers fait l'objet de règles et principes communs à l'ensemble des intervenants et les bases vie des entreprises seront mutualisées pour limiter les nuisances.

Il est prévu de mettre en place des mesures spécifiques transitoires pendant la période de travaux : itinéraires piétons balisés, signalétique automobile homogène et lisible, aménagement de quais bus temporaires accessibles aux PMR, réfections provisoires des trottoirs et chaussées adaptées aux exigences de sécurité et de confort, préservation autant que possible de deux files de circulation dans chaque sens, mise en place de l'éclairage et de la signalisation lumineuse provisoires sur l'ensemble du tracé.

Différents supports de communication seront utilisés pour les échanges entre les riverains, les maîtres d'ouvrage et les entreprises. Cette information s'effectuera à plusieurs échelles : les riverains du projet et les usagers des transports en commun, ainsi que les Franciliens.

La Ville de Paris, le STIF, la RATP et la Région Ile-de-France définissent conjointement un plan de communication du projet et les outils qui seront mis à la disposition des riverains, des usagers des transports en commun et des Franciliens.

Les dispositions prises pour préserver et maintenir les usages sur l'espace public, entre autres, la circulation générale, les transports en commun, les accès riverains, les livraisons, les marchés seront portés à connaissance des riverains à travers la pose de panneaux spécifique ainsi que les supports de communication suivants :

- des « flash infos », feuilles d'information, distribuées dans les boîtes aux lettres des riverains et chez les commerçants informeront en temps réel des impacts du chantier dans leurs quartiers, notamment en ce qui concerne les modifications du plan de circulation et les adaptations d'itinéraire consécutives.
- un journal du tramway sera diffusé auprès des riverains à fréquence soutenue.
- une cellule de proximité, composée de six agents de la maîtrise d'ouvrage sera constituée. Sa mission consiste en l'écoute et l'accompagnement des riverains et usagers. Ses membres ont pour fonction de répondre à toutes les demandes locales selon une démarche qualité (délai et forme de la réponse, etc.). Son travail privilégiera le contact sur le terrain.
- sur les sites Internet des partenaires du projet, des informations concernant le projet seront disponibles et pour une information plus complète en direction du public, les journaux municipaux contiendront régulièrement des inserts et feront état de l'actualité et de l'avancement du projet.

La commission de règlement amiable, qui sera créée par les maîtres d'ouvrage, aura pour vocation de prendre en compte les dommages et préjudices subis par les commerçants. Consultative, la commission sera destinée à prévenir les éventuels contentieux relatifs aux conséquences des travaux sur les chiffres d'affaires des entreprises et commerces situés sur le tracé du tramway. Elle instruira les demandes d'indemnisation présentées par ces derniers. Elle permettra un traitement suivi et rapide des dossiers.

Enfin, le projet T3, de haute qualité environnementale intègre les méthodes et moyens relatifs à cet aspect notamment pour le transport des matériaux et déchets par voie fluviale

- Qu'en réponse à la **recommandation 12**, le STIF rappelle que les projets d'infrastructures de transport collectif en Ile-de-France font l'objet d'une évaluation socio-économique effectuée avec l'appui méthodologique du STIF. A cet effet, le STIF publie régulièrement une note méthodologique de mise à jour des paramètres à prendre en compte pour l'évaluation des projets de transports collectifs en Ile-de-France. L'évaluation vise à déterminer l'intérêt du projet pour la collectivité, en identifiant ses coûts (investissement, exploitation) et ses avantages (gains de temps pour les usagers des transports collectifs ; avantages liés au transfert modal de la voiture particulière vers les transports collectifs : économies d'usage de la voiture, d'entretien de la voirie et de construction de places de stationnement, économies d'externalités (pollution, bruit, effet de serre, accidents). Ces coûts et avantages sont ensuite quantifiés et transformés en un équivalent monétaire, afin de calculer le taux de rentabilité interne du projet et son bénéfice actualisé.

Un nouveau guide méthodologique pour l'évaluation des projets de transport collectif en Ile-de-France doit être réalisé en application de la nouvelle instruction cadre du 25 mars 2004, et de son actualisation du 27 mai 2005.

Dans l'attente de ce nouveau guide, c'est la circulaire établie par le STIF en 2001 qui s'applique à l'heure actuelle pour les évaluations de projets de transports en commun en Ile-de-France, conformément à la lettre du Directeur des Transports Terrestre du Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer en date du 4 janvier 2005.

Toutefois, en parallèle de l'application de la circulaire, l'Ile-de-France a été la seule à faire des études et des travaux de recherche notamment sur le calcul du temps généralisé et notamment la prise en compte de l'irrégularité (étude RATP sur l'irrégularité des lignes de bus et étude STIF sur l'irrégularité des radiales ferrées). Dès que les résultats de ces études ont été connus, ils ont été appliqués aux évaluations socio-économiques.

Les effets tels que l'aménagement du territoire, l'emploi, etc., ne sont aujourd'hui pas intégrables dans l'analyse socio-économique coûts-avantages. Le STIF recommande en revanche leur évaluation dans le cadre d'une analyse multicritère constituant une aide à la décision lors de l'élaboration des projets ou lors du choix entre différents projets.

L'intégration de ce type d'effet dans le calcul socio-économique doit être examinée par le monde de la recherche ou le réseau technique de l'État, cette question ardue n'ayant à ce jour pas trouvé de solutions techniques satisfaisantes.

Enfin, l'optimisation des coûts des opérations est une préoccupation constante du STIF qui conduit des expertises des projets qui sont soumis à l'approbation de son conseil. Les travaux non absolument indispensables et dénommés qualitatifs ne relèvent cependant pas de la maîtrise d'ouvrage du STIF.

- Que les observations recueillies au cours de l'enquête ont conduit à opérer plusieurs modifications au projet :
 - Station Porte de Charenton : translation de la station Porte de Charenton entre l'avenue de la Porte de Charenton et la rue Ferdinand de Behagle pour une meilleure visibilité de la station et une meilleure intermodalité avec la ligne 8 du métro et les lignes de bus 87 et 111.
 - Station Porte de Montempoivre : disposition des quais en vis-à-vis au droit du lycée Paul Valéry pour un accès facilité au lycée

- Implantation de la plate-forme de la rue Montéra à la rue de Lagny et sur le Cours de Vincennes : implantation de la plate-forme en latéral intérieur sur les boulevards des Maréchaux entre la rue Montéra et la rue de Lagny et organisation des terminus respectifs des deux arcs sur les deux rives du Cours de Vincennes conformément à la réserve n°2 mentionnée précédemment,
 - Implantation de la plate-forme à la Porte de Pantin : modification de la position de la plateforme du tramway, initialement axiale, en latérale nord dans le carrefour de la Porte de Pantin. Cette nouvelle configuration permet une réduction des conflits entre le tramway et les voitures, une meilleure organisation de la circulation, et une meilleure répartition des fonctions sur les trottoirs ainsi élargis.
- Que l'avant-projet sera en conséquence établi conformément aux conclusions de l'enquête publique ;
 - Que la prise en compte des conclusions de l'enquête publique n'est pas de nature à bouleverser l'économie générale de l'opération ;
 - Que la Ville de Paris, lors du Conseil de Paris des 15/16 décembre 2008, a donné un avis favorable au projet de travaux du système de transport relatif à l'extension du T3, porté par le STIF, dans la délibération qui est jointe en annexe.

Après en avoir délibéré,

DECIDE

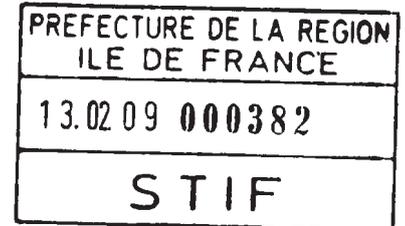
Article 1 : le projet d'extension du tramway T3 de la Porte d'Ivry à la Porte de la Chapelle présenté à l'enquête publique est déclaré d'intérêt général.

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. La présente délibération sera affichée en mairie. Cet affichage sera inséré en caractères apparents dans un journal du département.

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

Jean-Paul HUCHON





Délibération n° 2009/0120

Séance du 11 février 2009

**AVANT-PROJET
EXTENSION DU TRAMWAY T3
DE LA PORTE D'IVRY A LA PORTE DE LA CHAPELLE**

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°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** les délibérations en date du 15/16 décembre 2008 de la Ville de Paris approuvant la mise en compatibilité du PLU et donnant un avis favorable sur le projet de travaux du système de transport de l'extension du tramway T3 de la Porte d'Ivry à la Porte de la Chapelle ;
- VU** la délibération 2009/0119 en date du 11 février 2009 du Conseil du STIF déclarant le projet d'intérêt général, en vertu de l'article L126-1 du code de l'environnement ;
- VU** le rapport n° 2009/0119-0120 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 9 février 2009 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : l'avant-projet relatif à l'extension de la ligne de tramway T3 de la Porte d'Ivry à la Porte de la Chapelle, annexé à la présente délibération, est approuvé, pour un montant de 651,90 M€ aux conditions économiques de janvier 2008, à l'exception du bilan proposé par la RATP pour le financement de l'exploitation de la ligne ainsi que du projet de restructuration des lignes de bus, qui seront traités ultérieurement.

ARTICLE 2 : la RATP est désignée maître d'ouvrage pour les travaux de réalisation du système de transport.

La ville de Paris, maître d'ouvrage des aménagements urbains et de voirie, est désignée maître d'ouvrage coordonnateur du projet.

Le STIF reste maître d'ouvrage des acquisitions foncières nécessaires au système de transport.

ARTICLE 3 : les maîtres d'ouvrage sont invités à engager les travaux, dans le respect des dispositions réglementaires, dans les meilleurs délais pour permettre une mise en service au 4^{ème} trimestre 2012.

ARTICLE 4 : la convention de financement, d'un montant de 651,90 M€ (conditions économiques de janvier 2008), avec

- la ville de Paris,
- la RATP,
- la Région d'Ile-de-France,

et le STIF, annexée à la présente délibération, est approuvée.

ARTICLE 5 : la directrice générale du STIF est habilitée à signer la convention mentionnée à l'article 5 ainsi que tout acte permettant la concrétisation du projet, notamment :

- les conventions d'occupation du domaine public entre la ville de Paris et le STIF pour le projet d'extension du tramway T3 de la porte d'Ivry à la porte de la Chapelle, et la convention de sous-occupation entre le STIF et la RATP qui s'y rapporte ;
- la convention d'occupation du domaine public entre la Région Ile-de-France et le STIF, pour le poste de redressement situé dans l'emprise du lycée Paul Valéry, et la convention de sous-occupation entre le STIF et la RATP qui s'y rapporte ;

ARTICLE 6 : 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° 2009/0121

Séance du 11 février 2009

SCHEMA DE PRINCIPE EOLE-EVANGILE

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

- VU** les articles L 121-8 et suivants du code de l'environnement ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 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 Contrat de Projets Etat Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
- VU** le rapport n° 2009/0121 ;
- VU** l'avis de la Commission des Investissements et du Suivi du Contrat de Projets du 9 février 2009 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

ARTICLE 1 : le schéma de principe EOLE-Evangile est approuvé.

ARTICLE 2 : les maîtres d'ouvrage sont invités à réaliser le dossier d'enquête publique, en prenant en compte les avis et observations formulés dans le cadre de l'instruction du schéma de principe.

ARTICLE 3 : les maîtres d'ouvrage sont invités à établir l'avant-projet en prenant en compte les résultats de l'enquête publique.

ARTICLE 4 : approuve la convention régissant les modalités techniques et financières relatives aux études d'avant-projet et autorise la directrice générale à la signer.

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



CONVENTION

régissant les modalités techniques et financières d'établissement des études d'avant-projet de la gare EOLE-Evangile

Entre

En premier lieu,

La Région Ile-de-France, représentée par le Président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération du [REDACTED],

L'Etat, représenté par le préfet de la Région Ile-de-France, préfet de Paris,

Ci-après désignés par **les financeurs**,

En deuxième lieu,

RFF, Réseau ferré de France, Établissement Public à caractère industriel et commercial (EPIC) inscrit au registre de commerce de Paris sous le numéro RCS B 412 280 737, dont le siège est à Paris 13^{ème}, 92 avenue de France, représentée par son directeur régional Ile de France, M. Bernard CHAINEAUX,

La SNCF, Société Nationale des Chemins de fer Français, Etablissement Public à caractère industriel et commercial (EPIC) inscrit au registre de commerce de Paris sous le numéro RCS B 552 049 447, dont le siège est à Paris 14^{ème}, 34 rue du Commandant Mouchotte, représentée par son Directeur Délégué Transilien, Monsieur Christian COCHET.

Ci-après désigné par **les maîtres d'ouvrage**,

Et en troisième lieu,

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France, dont le siège social est 11, avenue de Villars - 75007 PARIS, représenté par sa directrice générale, en vertu de la délibération du Conseil n° 2006 0217 du 15 mars 2006 (art.1.10.2),

Ci- après désigné par le **STIF**.

Visas

VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du STIF et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;

VU les Contrats de Plan et de Projet État - Région Ile-de-France 2000 – 2006 et 2007 – 2013 signés respectivement les 18 mai 2000 et le 23 mars 2007,

VU les décisions du Conseil d'Administration du STIF n° 7451 et 7452 du 4 avril 2002 définissant respectivement les opérations faisant l'objet d'un schéma de principe et d'un avant-projet et définissant le contenu de ces dossiers,

VU le schéma de principe de la gare EOLE-Evangile, approuvé par décision n° [REDACTED] du Conseil du STIF du 11 février 2009,

Il est précisé et convenu ce qui suit :

PREAMBULE

La gare EOLE-Evangile, dont la livraison est envisagée fin 2015, est un élément majeur de la desserte de l'est parisien par les transports collectifs. Elle prend en effet tout son intérêt dans le cadre du projet de renouvellement urbain « Paris-Nord-Est » entre les portes de la Chapelle et de la Villette ; de façon réciproque, la réussite et le bon avancement du projet urbain sont fortement conditionnés par la mise en service de la gare. Par ailleurs, le tracé du prolongement de T3 à Porte de la Chapelle desservira dès la mise en service (horizon fin 2012) 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.

Pour ces raisons, il est important que le calendrier actuel du projet Evangile ne subisse pas de retard. Or il s'avère notamment nécessaire dans ce but de lancer les études d'avant-projet avant fin mars 2009.

La gare EOLE-Evangile a fait l'objet d'un schéma de principe approuvé par le Conseil du STIF le 11 février 2009. Les études d'avant-projet relatives à cette opération, inscrite au Contrat de Projets 2007-2013, font l'objet de la présente convention de financement.

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention fixe les engagements réciproques des parties pour le financement et la conduite des études nécessaires à l'établissement de l'avant-projet de la gare EOLE-Evangile.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés à l'opération objet de la présente convention la dénomination suivante : « gare EOLE-Evangile ».

ARTICLE 2. MAITRISE D'OUVRAGE

Les prestations objet de la présente convention sont placées sous la maîtrise d'ouvrage de RFF et de la SNCF, selon les périmètres définis dans la convention de maîtrise d'ouvrage unique en annexe 1. Elles sont placées sous la responsabilité et la direction des personnes indiquées en annexe 2, désignées par RFF et la SNCF.

ARTICLE 3. PERIMETRE DE LA CONVENTION

La présente convention permet à RFF et à la SNCF de conduire les études d'avant-projet de la gare EOLE-Evangile : cela concerne les ouvrages décrits dans le schéma de principe EOLE-Evangile comme relevant du périmètre du projet, et exclut toutes les autres opérations sur le domaine ferroviaire connexes à la création de la gare et financées par ailleurs (notamment le déplacement du raccordement de l'Evangile, l'élargissement de la rue d'Aubervilliers sous le pont-rail, la régénération des tabliers du même pont-rail, l'élargissement du pont-route du cours d'Aubervilliers...).

3.1. Dispositions générales

Les maîtres d'ouvrage poursuivront les études d'avant-projet sur la base du Schéma de principe approuvé le 11 février 2009 et en tenant compte des résultats de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Les maîtres d'ouvrage mettront en évidence les écarts tant programmatiques que financiers que les études d'avant-projet pourraient révéler ; ils les justifieront devant la commission de suivi.

Les maîtres d'ouvrage prendront également en compte dans la conduite de leur programme le cadrage financier que constituent les engagements du contrat de projets 2007-2013.

Ces études devront pouvoir être présentées pour validation au Conseil du STIF, en ce sens elles permettront a minima d'établir les éléments techniques et financiers attendus par les décisions du Conseil d'Administration du STIF n° 7451 et 7452 du 4 avril 2002 et leurs annexes visées ci-avant.

3.2. Dispositions particulières

Les études objet de la présente convention doivent permettre aux maîtres d'ouvrage de définir les ouvrages et équipements nécessaires à la création de la gare EOLE-Evangile avec un niveau de précision tel qu'il corresponde, a minima, au niveau avant-projet (au sens de la loi MOP) pour le gros-œuvre, le second-œuvre et les équipements. Les maîtres d'ouvrage pourront, en tant que de besoin, conduire des études d'un niveau de précision plus avancé sur certains points particuliers de l'opération, en vue de fiabiliser au maximum le coût objectif de réalisation.

Les maîtres d'ouvrage devront ainsi être en mesure de :

- Confirmer la faisabilité technique de la solution retenue
- D'arrêter les programmes pour tous les corps d'états
- De proposer le cas échéant une décomposition en tranches de réalisation compatibles avec les financements mobilisables.
- De préciser les plannings généraux de l'opération jusqu'à la mise en service des ouvrages, en y intégrant les phases de réalisation et les phases d'études et de procédures.
- D'établir les estimations des coûts prévisionnels des travaux en distinguant les dépenses par partie d'ouvrage ou ensembles fonctionnels et nature de travaux et en indiquant l'incertitude qui y est attachée
- De permettre la définition d'un coût d'objectif de l'opération.
- De rechercher et de qualifier les options de conception ou de réalisation permettant de garantir la compatibilité de l'opération avec d'autres opérations programmées ou identifiées dans le SDRIF et minimisant les dépenses frustratoires, notamment vis-à-vis du projet de prolongement d'EOLE à l'ouest
- D'engager et d'entretenir une réflexion avec la Ville de Paris sur l'intégration urbaine, architecturale et paysagère des ouvrages à construire ou modifier (ouvrages de la gare, passage urbain sous voies ferrées, ouvrages annexes, modalités d'occupation des différents domaines pendant les phases de réalisation...)

La présente convention permet aux maîtres d'ouvrage d'établir les dossiers :

- D'avant-projet dit « technique » comprenant tous les corps d'états tel que les procédures internes à la maîtrise d'ouvrage l'entendent.
- D'avant-projet dit « administratif », conforme à la décision du 4 avril 2002 du STIF sus-visée.

La présente convention intègre en outre dans leur périmètre de financement :

- La compensation des frais de maîtrise d'ouvrage (notamment pilotage, encadrement, contrôle qualité, contrôle de gestion, frais de structure, la participation à l'élaboration de l'avant-projet des entités de RFF et de la SNCF en charge de l'exploitation, de la maintenance, de la sûreté et de la sécurité des lieux et des services de transport)
- 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 permis de construire, permissions de voiries, dossier d'exploitation sous chantier des voiries, dossiers d'autorisation ou de déclaration au titre de la loi sur l'eau et sur le bruit.
- Les missions de tous ordres d'assistance à maîtrise d'ouvrage lui permettant d'assurer la qualité des prestations qu'ils dirigent tant sur le plan organisationnel, juridique, économique, financier que technique.
- 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 des maîtres d'ouvrage dans le cadre de la présente convention.

Par ailleurs, conformément aux décisions du 4 avril 2002 susvisées, les études des maîtres d'ouvrage permettront d'apporter un éclairage précis sur les conditions d'exploitation de la grille RER E intégrant la nouvelle gare, les adaptations rendues utiles de l'offre sur les autres modes, les charges afférentes qui serviront de base à la contractualisation avec le STIF, la mise à jour des paramètres socio-économiques qualifiant l'intérêt de l'opération.

ARTICLE 4. DELAI ET CALENDRIER DE REALISATION

La durée contractuelle de réalisation des études objet de la présente convention est fixée à 15 mois à compter de sa notification par le STIF.

Le calendrier prévisionnel établi par les maîtres d'ouvrage est joint en annexe 3.

ARTICLE 5. ESTIMATION DES DEPENSES

Le coût prévisionnel des études objets de la présente convention est établi à 4 000 000 € HT courants décomposés comme suit :

	RFF	SNCF	Total
Frais de maîtrise d'ouvrage	219 000	97 000	316 000
Frais de maîtrise d'œuvre	3 431 000	253 000	3 684 000
Total	3 650 000	350 000	4 000 000

Ce montant est forfaitaire : il n'est ni actualisable ni révisable.

ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION

6.1. Engagement des financeurs

Les financeurs s'engagent à financer le programme fixé à l'article 3 à hauteur du montant indiqué à l'article 5 selon le plan de financement précisé ci-après.

6.2. Plan de financement

Les prestations objets de la présente convention sont financées sous forme de subventions d'investissement :

- à 70%, soit 2 800 000 €HT, par la Région Ile de France ;
- à 30%, soit 1 200 000 €HT, par l'Etat.

ARTICLE 7. ECHEANCIERS FINANCIERS

7.1. Echéancier des autorisations de programme

L'affectation et l'échelonnement prévisionnel des autorisations de programme budgétaire à individualiser par les financeurs figurent en annexe 3.

Les financeurs se réservent le droit de notifier aux maîtres d'ouvrage leurs autorisations de programme de façon anticipée par rapport à ce calendrier.

Par ailleurs, les financeurs peuvent attribuer aux maîtres d'ouvrage des autorisations de programme dépassant les besoins exprimés par la présente convention. Les autorisations de programme qui ne seraient pas engagées peuvent être maintenues au bénéfice des maîtres d'ouvrage dans la perspective des phases ultérieures de l'opération.

7.2. Echéancier des dépenses du maître d'ouvrage

L'échelonnement prévisionnel des dépenses du maître d'ouvrage s'établit selon les tableaux figurant en annexe 3. Les montants indiqués sont établis en euros courants.

ARTICLE 8. MODALITES D'AFFECTATION DES CREDITS DE PAIEMENT

8.1. Crédits de paiement

Les maîtres d'ouvrages procéderont suivant les modalités en vigueur pour les appels de fonds auprès de la Région et de l'Etat.

NB : pour les appels auprès de la Région, le cumul des versements sera effectué suivant la décision du CR 140-07.

Dans un but de simplification les appels de fonds se feront pour les 2 financeurs sur certificat d'avancement visé par le directeur d'opération. Le certificat d'avancement comportera le pourcentage en cumul estimé ainsi qu'un état des prestations réalisées.

Le versement du solde interviendra après réception de l'ensemble des pièces mentionnées à l'article 11.

8.2. Versement et règlement

Le versement des montants de subvention dus aux maîtres d'ouvrage doit être effectué dans un délai de 45 jours à compter de la date de réception de l'appel de fonds (utilisation d'un courrier recommandé avec accusé de réception).

A défaut de paiements aux dates prévues, les maîtres d'ouvrage présenteront au comité de suivi de la convention de financement l'évaluation du préjudice financier qu'ils estimeront avoir subi. Le comité de suivi définira, le cas échéant, les modalités de compensation due par le financeur auquel le retard est imputable.

8.3. Bénéficiaire des subventions

Sur présentation d'un appel à subventions, les participations et les 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 (virement bancaire portant, dans son libellé, le numéro de référence de la facture) :

Code banque	Code guichet	N° compte	Clé
30003	03620	00 020 062 145	94

- à la SNCF sur le compte ouvert au nom de la SNCF à l'Agence centrale de la Banque de France, à Paris, dont le RIB est le suivant :

Code banque	Code guichet	N° compte	Clé
30001	00064	00 000 062 385	95

ARTICLE 9. MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI

9.1. Comptabilité de l'opération

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à faire ressortir directement dans leurs écritures la comptabilité propre à l'opération faisant l'objet de la présente convention. Ces écritures identifient les éventuelles subventions ou financements complémentaires spécifiques qui pourraient être accordés par des tiers sur l'opération.

Les maîtres d'ouvrage conserve l'ensemble des pièces justificatives de l'opération pendant dix ans, à compter de la date d'expiration de la convention.

9.2. Instances de suivi et de concertation

Les maîtres d'ouvrage rendront compte de leur activité devant les instances définies ci-après.

Les prestations objets de la présente convention font l'objet d'un suivi technique et financier dans le cadre :

- Des commissions de suivi présidées par le STIF, préalables à la présentation de l'avant-projet de l'opération à son Conseil ;
- Des comités techniques de suivi présidés par le STIF préparant les travaux de la commission de suivi ;
- Des comités de suivi de la présente convention de financement réunissant les seules parties à la convention et chargés d'en suivre et d'en contrôler l'exécution.

9.2.1. Commission de suivi

Une commission de suivi des études d'avant-projet est mise en place sous la présidence du STIF.

Elle réunit sous l'égide du Président du STIF:

- le Préfet Directeur Régional de l'Équipement ou ses représentants ;
- le Président du Conseil Régional d'Ile de France ou ses représentants ;
- le Maire de Paris ou ses représentants ;
- le Président de la Communauté d'Agglomération Plaine Commune ou ses représentants ;
- les Maires des communes de Saint-Denis et Aubervilliers ou leurs représentants ;
- les Maires des 18^{ème} et 19^{ème} arrondissements de Paris ou leurs représentants ;
- Les Présidents de RFF et de la SNCF ou leurs représentants ;
- La Directrice Générale du STIF ou ses représentants.

Le secrétariat permanent de la commission est assuré par le STIF.

Les maîtres d'ouvrage participeront à la préparation des documents de présentation et les rapports d'étape.

La commission de suivi aura à se prononcer sur les orientations de l'opération en termes notamment de coûts, de délais de réalisation, de phasage et plus généralement sur l'ensemble des éléments de programme que les maîtres d'ouvrage entendent intégrer à l'opération.

La commission de suivi pourra se réunir le cas échéant dans les premiers mois suivant l'engagement des études et à chaque étape de choix majeur. Elle sera consultée préalablement à la présentation de l'avant-projet aux instances du STIF

Le compte-rendu des réunions correspondantes sera établi par le STIF.

Les maîtres d'ouvrage devront prendre en compte les décisions de la commission de suivi dans les études d'avant-projet dont ils ont la charge par la présente convention.

9.2.2. Comité technique

Des réunions à caractère technique seront organisées notamment pour analyser certains points particuliers, suivre le déroulement technique des études et préparer les réunions de la commission de suivi. Les comptes-rendus de ces comités sont assurés par les services du STIF.

Sous la présidence du représentant du STIF, le comité technique réunit :

- les services concernés de la Direction Régionale de l'Équipement d'Ile de France ;
- les services concernés du Conseil Régional d'Ile de France ;
- les services concernés de la Ville de Paris, y compris ses filiales concernées par l'opération ;
- les services concernés de la Communauté d'Agglomération Plaine Commune ;
- les services des maîtres d'ouvrage
- les services concernés du STIF.

D'autres services intéressés à l'opération peuvent le cas échéant participer au travail du comité technique.

Les maîtres d'ouvrage assureront la préparation des documents de présentation et les rapports d'étape nécessaires au bon déroulement du comité technique.

9.2.3. Comité de suivi de la convention de financement

Afin d'assurer le suivi du respect par les maîtres d'ouvrage des dispositions de la présente convention, il est institué un comité de suivi de la convention de financement auprès duquel les maîtres d'ouvrage rendent compte de l'avancement de l'opération et de la consommation des crédits.

Ce comité, co-présidé par les financeurs, réunit :

- les services concernés de la Direction Régionale de l'Équipement d'Ile de France ;
- les services concernés du Conseil Régional d'Ile de France ;
- les services des maîtres d'ouvrage ;
- les services concernés du STIF

Le secrétariat en est tenu par le STIF. Il se réunit sur demande exprès de l'un de ses membres auprès du STIF.

Dans ce cadre, les maîtres d'ouvrage s'engagent à remettre au comité de suivi de la convention de financement, sur la demande d'un de ses membres, tous les documents relatifs à l'opération dont ils disposent et à faciliter le contrôle de l'emploi des fonds à des experts désignés, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

9.3. Contrôle spécifique exercé par le STIF

En application de l'article 14 du décret n°2005-664 du 10 juin 2005, le STIF veille à la cohérence des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Ile de France et assure leur coordination. 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.

Dans ce cadre, des mesures particulières de suivi des études objet de la présente convention sont mises en place en vue de permettre au STIF de remplir les missions qui lui sont dévolues.

Le STIF s'assurera ainsi notamment :

- de l'exhaustivité du programme développé dans l'avant-projet au regard des objectifs alloués à l'opération ;
- de la suffisante qualité du niveau d'étude apporté par les maîtres d'ouvrage permettant in fine de fixer un coût d'objectif et les échéances de réalisation ;
- d'un niveau d'étude suffisant permettant d'établir les charges prévisionnelles d'exploitation du service prolongé ainsi que les charges afférentes à la réorganisation des autres modes.

A cet effet, les maîtres d'ouvrage s'engagent à remettre au STIF, à sa première 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 (programmes fonctionnels, plans, notices techniques, estimations détaillées, avant-métrés).

Pour la mise en œuvre de ces mesures, le STIF est légitimement représenté par son directeur des projets d'investissement.

9.4. 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 s'engagent à faciliter aux experts désignés ou missionnés, 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 de la visite et du respect des règles de sécurité.

ARTICLE 10. MODIFICATION DU PERIMETRE DES ETUDES

Toute modification du périmètre des études considérée comme significative selon l'appréciation du comité de suivi de la convention de financement par rapport au périmètre initial tel que défini à l'article 3 fait l'objet d'un accord avec les financeurs, formalisé à travers un avenant à la présente convention, indiquant toutes

les conséquences notamment en matière de coûts, de répartition des financements et de délai de ces modifications.

Cette disposition ne fait pas obstacle à la prise en compte par les maîtres d'ouvrage de demandes de tiers, ne modifiant pas leur aptitude à répondre aux besoins exprimés à l'article 3. Les éventuels surcoûts sont à la charge des demandeurs.

ARTICLE 11. ACHEVEMENT DES ETUDES

Après achèvement des études, les maîtres d'ouvrage adressent :

- aux co-signataires : le dossier d'avant projet administratif visé à l'annexe 2 de la décision 7452 du 4 avril 2002 susvisée ;
- au STIF : 2 exemplaires l'avant-projet technique tous corps d'état qu'il aura constitué comprenant les notices techniques, les programmes fonctionnels, les dossiers des plans à une échelle adaptée, les estimations détaillées.

ARTICLE 12. DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION

La convention prend effet à compter de sa notification par le STIF pour une durée maximale de 36 mois.

Elle expire après la réalisation des trois étapes suivantes :

- Réception de l'avant-projet administratif par les financeurs et le STIF ;
- Réception en outre par le STIF de l'avant-projet technique ;
- Solde des paiements constatés par la Région Ile de France, l'Etat et les maîtres d'ouvrage, sur présentation d'un bilan financier récapitulatif des dépenses.

ARTICLE 13. RESILIATION DE LA CONVENTION

Les personnes publiques (Région Ile de France, Etat et STIF), 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 date de prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêté définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement, total ou partiel, de la subvention. La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation du bénéficiaire des subventions.

ARTICLE 14. LITIGES

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

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

Fait en quatre exemplaires originaux.

Le Préfet de Région Ile de France Daniel CANEPA	Le Président du Conseil Régional d'Île-de-France Jean-Paul HUCHON
La Directrice Générale du STIF Sophie MOUGARD	Le Directeur Régional Ile de France de RFF Bernard CHAINEAUX
Le Directeur Délégué Transilien de la SNCF Christian COCHET	

LISTE DES ANNEXES (NON CONTRACTUELLES)

Annexe 1 : Organigramme nominatif

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel des études

Annexe 3 : Echéanciers financiers prévisionnels

Annexe 1 – Organigramme nominatif

Cet organigramme est remis à jour lors de chaque changement de titulaire d'une fonction.

Maîtrise d'ouvrage RFF

Maître d'ouvrage (directeur d'opération) : Alain SAILLARD
RFF – Direction régionale Ile de France
87-89 quai Panhard et Levassor
75214 PARIS cedex 13

Maître d'œuvre (Chef de Projet) : Claude HURAND
SNCF – Centre Ingénierie Nord Paris
162 rue du Faubourg Saint-Martin
75475 PARIS cedex

Maîtrise d'ouvrage SNCF

Maître d'ouvrage (directeur d'opération) : Jacques TRIBOUT
SNCF – Direction Transilien
Tour Paris-Lyon
209-211 rue de Bercy
75585 PARIS cedex 12

Maître d'œuvre (Chef de Projet) : Claude HURAND
SNCF – Centre Ingénierie Nord Paris
162 rue du Faubourg Saint-Martin
75475 PARIS cedex 10

Annexe 2 - Calendrier prévisionnel des études

Activité	Durée	M1 M2 M3 M4 M5 M6 M7 M8 M9 M10 M11 M12 M13 M14 M15														
		Durée totale AVP : 15 Mois														
AVP EOLE - EVANGILE																
Données d'entrée complémentaires	4 M															
Mise à jour et validation du programme	1 M															
Etudes techniques AVP	10 M															
Validation AVP par MOAs et STIF	4 M															

Annexe 3 : Échéanciers financiers prévisionnels

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE SNCF

M€ courants	2009	2010	2011	TOTAL
État	105 000	0	0	105 000
Région	245 000	0	0	245 000
Total	350 000	0	0	350 000

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES DU MAITRE D'OUVRAGE SNCF

M€ courants	2009	2010	2011	TOTAL
Dépenses	350 000	0	0	350 000
État	105 000	0	0	105 000
Région	245 000	0	0	245 000

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE RFF

M€ courants	2009	2010	2011	TOTAL
État	1 095 000	0	0	1 095 000
Région	2 555 000	0	0	2 555 000
Total	3 650 000	0	0	3 650 000

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES DU MAITRE D'OUVRAGE RFF

M€ courants	2009	2010	2011	TOTAL
Dépenses	3 650 000	0	0	3 650 000
État	1 095 000	0	0	1 095 000
Région	2 555 000	0	0	2 555 000



**CONVENTION DEFINISSANT LES REGLES D'ORGANISATION DE
LA MAÎTRISE D'OUVRAGE « UNIQUE » EXERCEE PAR RFF DANS
LE CADRE DES ETUDES AVP DE LA GARE EVANGILE**

Entre les partenaires ci-dessous :

La Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF), Établissement Public à caractère Industriel et Commercial, dont le siège est 34 rue du commandant Mouchotte 75 669 Paris Cedex 14, enregistré au RCS de Paris sous-le n° B 552 049 447, représenté par le Directeur Délégué Transilien, **Monsieur Christian COCHET**,

Réseau Ferré de France (RFF), Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial, immatriculé au registre du commerce de Nanterre, sous le n° B 412 280 737, dont le siège social est 92, avenue de France, 75 648 PARIS CEDEX 13, représenté par le Directeur Régional Île de France, **Monsieur Bernard CHAINEAUX**,

Est arrêté et convenu ce qui suit :

PREAMBULE :

Le projet EOLE – Évangile consiste en la création d'une nouvelle gare sur le RER E à proximité du croisement de la rue d'Aubervilliers et de la rue Gaston Tessier dans le 19ème arrondissement, à la limite du 18ème arrondissement.

Par délibération n° XXX du 11/02/2009, le Conseil du STIF a approuvé le schéma de principe du projet de gare EOLE-Evangile.

Compte tenu de la forte imbrication des ouvrages susceptibles d'appartenir à RFF et à la SNCF et compte tenu, à ce stade d'avancement des études, de la difficulté à définir parfaitement la frontière entre les périmètres respectifs de RFF et de la SNCF, il est apparu nécessaire de faire réaliser les études d'avant projet de ces ouvrages par un seul maître d'ouvrage. Les périmètres respectifs des différents maîtres d'ouvrage ainsi que la propriété des ouvrages seront définis en fin d'avant projet.

En conséquence de quoi, il a été convenu ce qui suit.

ARTICLE 1 : OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet, en application de l'article 2 – paragraphe 2 de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, de désigner RFF comme maître d'ouvrage unique pour les études d'avant projet des ouvrages compris dans le périmètre défini à l'article 2.

ARTICLE 2 : PERIMETRE DE LA MAITRISE D'OUVRAGE UNIQUE EXERCEE PAR RFF

Le périmètre de la maîtrise d'ouvrage unique exercée par RFF comprend l'ensemble des ouvrages de génie civil et des équipements de la gare, à l'exception des équipements SNCF Transilien définis dans le programme des équipements de la gare utilisé pour les estimations du Schéma de Principe.

Toute modification du périmètre d'étude et d'éléments de programme précités à l'initiative de l'une ou l'autre des parties donnera lieu à l'établissement d'un avenant portant à la fois sur les études et leur financement.

ARTICLE 3 : MODIFICATIONS DU PROGRAMME ET MAITRISE DU COUT**3.1 Définition du programme et de l'enveloppe financière:**

Le programme général est conforme au Schéma de Principe.

La SNCF communiquera à RFF, en sa qualité de maître d'ouvrage unique, le programme détaillé des équipements nécessaire à la réalisation des études AVP concernant les ouvrages visés à l'article 2, pour assurer la parfaite intégration de ces équipements à la conception des ouvrages.

L'enveloppe financière est définie en annexe 1 conformément aux estimations du Schéma de Principe.

3.2 Proposition de modification de programme :

Toute proposition de modification de programme ou de modification d'un élément du Schéma de Principe sur le périmètre défini à l'article 2 présentée par l'une des parties devra faire l'objet d'une validation conjointe de RFF et de la SNCF, après avoir recueilli l'accord du STIF et des financeurs. Elle fera l'objet d'une fiche de demande de modification de programme (annexe 3) que RFF, en tant que maître d'ouvrage unique, transmettra au maître d'œuvre pour qu'il en évalue les impacts techniques, fonctionnels, financiers et temporels.

En fonction de ces impacts, notamment économiques, RFF et la SNCF évalueront conjointement avec le STIF et les financeurs l'opportunité de maintenir la modification de programme dans l'AVP.

ARTICLE 4 : REALISATION DES ETUDES SOUS MAITRISE D'OUVRAGE UNIQUE DE RFF :

4.1 Passation des marchés :

Les marchés nécessaires à l'exercice de la maîtrise d'ouvrage unique par RFF seront passés conformément aux règles qui lui sont applicables.

4.2 Etudes de conception des ouvrages projetés :

Les études réalisées dans le cadre de la maîtrise d'ouvrage unique feront l'objet d'une commande réalisée par RFF. Les dépenses correspondantes sont réglées par RFF en phase Avant Projet, RFF appelant les fonds nécessaires auprès de financeurs.

RFF, maître d'ouvrage « Unique » sera l'interlocuteur privilégié du maître d'œuvre.

Au cours des études, RFF invitera la SNCF à des réunions techniques avec la maîtrise d'œuvre pour ajuster, si besoin, des éléments de conception afin d'assurer l'intégration des équipements SNCF Transilien.

RFF communiquera à l'issue de la phase AVP les dossiers d'études produits par le maître d'œuvre et organisera une réunion de présentation. La SNCF disposera alors d'un délai de 20 jours ouvrés (hors mois d'Août) à compter de la réception des documents concernés pour étudier le dossier. Une réunion, réalisée à l'initiative de RFF, permettra la validation définitive de ce dossier.

ARTICLE 5 – IMAGE ET COMMUNICATION

RFF et la SNCF veilleront à une stricte égalité de traitement en termes d'image d'entreprise. Pendant toute la durée de la convention, toute communication à l'extérieur se fera en coordination entre RFF et la SNCF et en respectant la double image SNCF / RFF.

ARTICLE 6 : ENTREE EN VIGUEUR ET TERME DE LA PRESENTE CONVENTION

La présente convention entrera en vigueur à compter de la plus tardive des dates de signature par les parties.

Elle prendra fin à la signature de la convention de financement après l'approbation de l'AVP ministériel ou à la date de résiliation. Une nouvelle convention sera établie pour les phases « PRO » et « REA ».

ARTICLE 7 : RESILIATION

La présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les parties de l'une ou l'autre de leurs obligations résultant de son application.

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, par courrier 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 ou à un motif d'intérêt général.

Jusqu'à l'expiration du délai de préavis défini ci-dessus, les parties s'engagent au strict respect des obligations que leur assigne la présente convention.

ARTICLE 8 : REGLEMENT DES LITIGES

Les parties s'efforceront de résoudre à l'amiable tout différend qui pourrait s'élever entre elles à l'occasion de l'exécution de la présente convention.

Faute d'y parvenir, les litiges seront portés devant le Tribunal Administratif de Paris.

Fait à Paris, en deux exemplaires originaux,

SNCF

Le Directeur Délégué Transilien,

RFF

Le Directeur Régional Ile de France,

Monsieur Christian COCHET

Monsieur Bernard CHAINEAUX

ANNEXES

- 1- Coûts estimatifs du périmètre de maîtrise d'ouvrage objet de la convention
- 2- Fiche de modification de programme
- 3- Personnes mandatées par les maîtres d'ouvrage pour le représenter dans l'exécution de cette convention

ANNEXE 1 – Coûts estimatifs des périmètres de maîtrise d’ouvrage

Le tableau ci-dessous est élaboré selon les estimations du Schéma de Principe aux conditions économiques de 01/2008. Ces coûts intègrent PAI et forfaits MOE et MOA.

M€	Répartition de coûts selon le Schéma de Principe	Répartition de coûts résultat de la convention de MOA unique
SNCF	9,3	4,2
RFF	120,5	125,6
Total	130	130

Ces coûts seront ajustés avec les études d’avant projet.

ANNEXE 2 – Fiche modificative de programme

FICHE MODIFICATIVE DE PROGRAMME		
Opération : Pôle Intermodal EOLE Evangile		
Date :	Fiche n :	
Emise par (MOA) :		
Nom :		
Objet de la modification		
Motivation		
modification de programme: <input type="checkbox"/> modification de projet <input type="checkbox"/> réglementation <input type="checkbox"/> autre :		volonté d'amélioration : <input type="checkbox"/> gain pour le maître d'ouvrage <input type="checkbox"/> gain pour l'exploitant <input type="checkbox"/> autre :
Commentaires :		
Proposition technique		
Incidence financière		
Fournitures / Travaux :	MOE :	Total :
Mode de financement		
<input type="checkbox"/> part de la PAI	<input type="checkbox"/> autre financement	<input type="checkbox"/> demande de financement complémentaire
Incidence sur les délais		
Décision des MOA		
Date et signature des MOA:		

ANNEXE 3 – Personnes mandatées par les maîtres d’ouvrage pour les représenter dans l’exécution de cette convention

Pour la SNCF :

Directeur d’opération : Jacques TRIBOUT

Pour RFF :

Alain SAILLARD