

MONOGRAPHIES

GRENOBLE

•

LILLE

•

MARSEILLE

•

NANTES

•

ROUEN

•

STRASBOURG

•

TOULOUSE

•

RÉGION D'ILE-DE-FRANCE

(Principaux projets récents et en cours)

GRENOBLE

LE PREMIER TRAMWAY AU MONDE A GRANDE ACCESSIBILITÉ, LE TAG

L'AGGLOMÉRATION GRENOBLOISE - 366 000 HABITANTS

- Dixième agglomération française.
- Plaque tournante des Alpes françaises, à 100 km au sud-est de Lyon, 150 km au sud de Genève (Suisse), 240 km à l'ouest de Turin (Italie), 280 km au nord de Marseille.
- Au confluent du Drac et de l'Isère, dans une plaine inondable au pied des massifs alpins et préalpins, l'agglomération a décuplé de taille en cent ans grâce à ses ressources de houille blanche, et au développement d'industries électriques, puis électroniques et nucléaires. Grande diversification industrielle, pôle scientifique et universitaire, centre touristique et sportif (Jeux Olympiques d'hiver de 1968).
- La population totale de l'agglomération est restée stable de 1975 à 1982, puis s'est accrue de 1,6% de 1982 à 1990. Le nombre de ménages s'est accru de 12% depuis 1985 (148 000 ménages en 1990).

LE SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMÉRATION GRENOBLOISE (SMTC)

- Créé en 1973, le SMTC regroupe une Communauté de Communes (qui a remplacé récemment le SIEPARG, Syndicat Intercommunal d'Études et de Programmation d'Aménagement de la Région Grenobloise), et le département de l'Isère.
- 23 communes, 366 000 habitants, 213 km².
- 151 000 habitants (41%) dans la ville-centre sur 18 km² seulement.
- La mobilité était en 1992 de 3,58 déplacements par personne et par jour, dont 2,60 déplacements motorisés.
- Le taux de motorisation était en 1992 de 44 voitures pour 100 personnes, et la répartition des déplacements motorisés de 20% en transport en commun, 74% en véhicules particuliers, 6% en deux-roues.
- Le taux du versement de transport a été fixé à 1,00% au 1/1/74; à 1,50% au 1/4/86; à 1,65% au 1/4/90, et à 1,75% au 1/10/90. Le produit net du versement de transport a été de 273 millions de francs en 1993, soit 733 FRF par habitant. Les ressources complémentaires du SMTC proviennent à égalité de la Communauté de Communes et du département de l'Isère (la répartition entre les communes est au prorata de leur richesse fiscale).

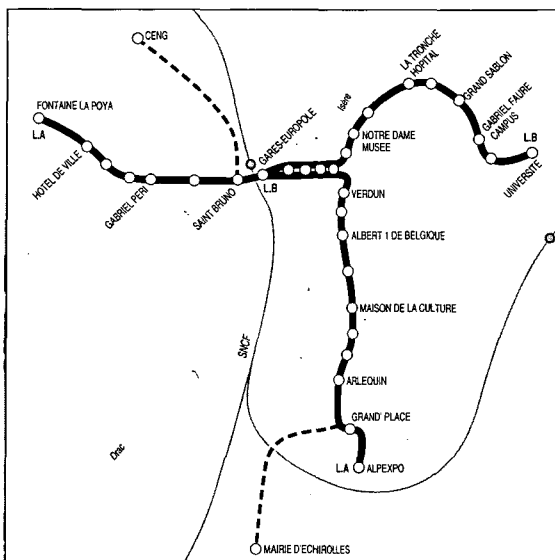
L'EXPLOITANT, SEMITAG

- Le réseau SMTC de transport public est exploité (depuis 1975) par la Société d'Économie Mixte des Transports de l'Agglomération Grenobloise, la SEMITAG, du groupe TRANSCET SA (parc total de 256 véhicules routiers dont 75 autobus articulés et 42 trolleybus, + 38 rames doubles de tramway, en 1993). Trois lignes sont concédées par la SEMITAG à la Régie des Voies Ferrées du Dauphiné (VFD), transformée en Établissement Public Industriel et Commercial (EPIC) en 1984, qui exploite des services suburbains et

départementaux. Le taux de couverture des dépenses de fonctionnement par les recettes commerciales de la SEMITAG est de 0,63 en 1993. La convention de gestion avec compensation financière en vigueur a été signée le 27/12/94, et arrive à échéance le 1/1/2006.

LES ACTIONS DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS

- Mise en œuvre d'une politique de transport favorable aux transports collectifs (et aux deux-roues) depuis 1974, après un fort développement du réseau de voirie pour les Jeux Olympiques de 1968.
- De 1974 à 1979, modernisation du parc d'autobus, nouveau dépôt, réorganisation du réseau, augmentation des fréquences, simplification de la tarification. Renforcement du trolleybus en 1977. Mise en service des premiers autobus articulés en 1978.
- Création d'une zone piétonne en centre-ville et d'un



réseau de pistes cyclables (130 km dont 40 km dans Grenoble), réservation de couloirs (5,3 km) ou de rues (0,5 km) aux transports collectifs.

- Reprise des études d'un transport en commun en site propre en 1978.
- Approbation du dossier de principe d'un tramway moderne (métro léger) par le SMTC en 1981.
- Approbation de l'avant-projet sommaire du métro léger par le SMTC en janvier 1983.
- Enjeu d'une campagne électorale pour les élections municipales de 1983, le métro léger fait l'objet d'un référendum d'initiative locale le 22 juin 1983 (au total 30 000 votants, 53% de votes favorables).
- Approbation du projet définitif par le SMTC en juillet 1983.
- Début des travaux en septembre 1984.
- Mise en service de la première ligne de métro léger à grande accessibilité le 5 septembre 1987, la ligne A, entre Fontaine et Grand Place (8,8 km au sol, 21 stations) avec extension en novembre 1987 au centre d'exposition

d'Alpexpo (+ 0,9 km et 1 station).

- Le linéaire de couloirs réservés et sites propres pour bus est porté ainsi à 32 km.
- Les travaux de la deuxième ligne débutent en 1988; la ligne B entre en exploitation entre Gares-Europole et Universités (via le centre hospitalier A. Michallon) le 24 novembre 1990 (5,8 km, 13 stations).
- Les extensions des deux lignes de tramway sont en cours de réalisation:
 - prolongement de la ligne A de Grand'Place à la Mairie d'Échirolles, 3,4 km et 8 stations. Mise en service en 1996.
 - prolongement de la ligne B de la gare au Centre d'Études Nucléaires de Grenoble (CENG) via le nouveau quartier d'affaires Europole, 1,9 km et 3 stations. Mise en service en 1997.

LE MÉTRO LÉGER DE GRENOBLE, LE TAG (TRAMWAY DE L'AGGOMÉRATION GRENOBLOISE)

- Le TAG est constitué de rames articulées (de 2 voitures) de 29,40 m de longueur et 2,30 m de largeur, de 174 places, dont 58 assises (à 4 voyageurs debout au m²). Une exploitation à deux éléments est possible. Sur la plus grande partie du véhicule, le plancher est situé à 340 mm seulement du niveau des rails, ce qui rend le tramway accessible de plain-pied depuis le quai des stations. Implanté en site propre au sol avec carrefours à niveau et mise en valeur du tissu urbain traversé par des opérations d'accompagnement, il bénéficie de nombreux aménagements pour augmenter le confort et réduire le bruit.

- Le tramway est équipé d'un Système d'Aide à l'Exploitation (SAE) qui lui donne une priorité aux carrefours. Une information sur le temps d'attente en station est donnée en temps réel aux voyageurs sur écran vidéo.

- Sa vitesse commerciale est de 19 km/h. L'intervalle en heure de pointe est de 2 mn 30 s à 3 mn.

- Coût total de la ligne A, 1370 millions FRF 1993 pour 9,7 km (dont 290 millions FRF pour 22 rames de matériel roulant, mais sans compter 220 millions FRF d'aménagements urbains induits), soit 141 millions FRF par km.

- Coût total de la ligne B, 630 millions FRF 1993 pour 5,9 km (dont 190 millions FRF pour le matériel roulant), soit 107 millions FRF par km.

- Financement: subvention de l'État à hauteur de 29% du coût total pour la ligne A, 22% pour la ligne B, + versement de transport et emprunts.

- Coût estimé pour les extensions des lignes A et B, 900 millions FRF (dont 170 millions pour le matériel roulant, 12 rames), avec 24% de subventions d'État.

- Le trafic du tramway en 1988, un an après la mise en service de la ligne A, atteint 64 000 voyageurs par jour ouvrable (68 000 en 1989) et sur l'année 13,3 millions de voyages pour 8,8 km, soit 1,5 million de voyages par km de ligne et par an.

- En 1993, le trafic du tramway s'élève à 100 000 voyageurs par jour, et sur l'année à 22,6 millions de voyages (45% du trafic total, 50,2 millions de voyages) pour 15,6 km de réseau, soit 1,45 million de voyages par km de ligne et par an.

Grenoble : le tramway



LILLE

LE PREMIER MÉTRO ENTIÈREMENT AUTOMATIQUE AU MONDE, LE VAL

L'AGGLOMÉRATION LILLOISE - 1 068 000 HABITANTS

- Quatrième agglomération française après Paris, Lyon et Marseille.
- Localisée au nord de la France à une soixantaine de km des côtes de la Mer du Nord, et limitrophe de la Belgique.
- Particularité : l'agglomération est polynucléaire, constituée de trois villes importantes, Lille (172 000 habitants), Roubaix et Tourcoing (environ 100 000 habitants chacune) et d'une ville nouvelle, Villeneuve d'Ascq (65 000 habitants).
- Ressources : industrie textile, sidérurgie, charbon et industries dérivées, services.
- Grand carrefour européen avec la mise en service du tunnel sous la Manche entre la France et la Grande-Bretagne et celle du TGV Nord qui met Lille à une heure de Paris.
- La population de l'agglomération est invariante depuis une quinzaine d'années.

LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE LILLE - LE SYNDICAT MIXTE D'EXPLOITATION DES TRANSPORTS EN COMMUN DE LA CUDL

- La Communauté Urbaine de Lille, la CUDL, rassemble 87 communes, 1 068 000 habitants et 441 000 emplois (dont 63 % dans le secteur tertiaire) sur 612 km².
- 40 % de la population et 53 % des emplois sont concentrés dans les quatre villes principales.
- La mobilité tous modes est (en 1987) de 3,5 déplacements par personne et par jour, dont 2,3 déplacements motorisés.
- La répartition des déplacements motorisés est (en 1987) de 12 % en transports en commun, 7 % en deux roues et 81 % en véhicules particuliers.
- La CUDL, créée en 1966, a délégué sa compétence transports publics en 1973 au Syndicat Mixte d'Exploitation des transports en commun de la CUDL qu'elle a créé en commun avec le département du Nord.
- Le versement de transport est institué le 1er mai 1974 au taux de 0,75 % et augmenté par étapes jusqu'à atteindre le taux plafond autorisé de 1,50 % en 1979. Il est porté à 1,75 % le 1er janvier 1990, et ramené à 1,50 % le 1er juin 1993. Le produit net du versement de transport a représenté 619 millions de francs en 1993 (580 FRF par habitant). Il représente 57 % des ressources de fonctionnement hors amortissement et couvre 27 % des dépenses totales (fonctionnement et investissement) du budget annexe métro. Le complément de ressources du syndicat mixte provient d'un forfait du département et d'une participation de la CUDL égale à sa participation 1988 actualisée chaque année.
- La CUDL a conservé la responsabilité de la maîtrise d'ouvrage générale du métro de Lille.

L'EXPLOITANT, TRANSPOLE

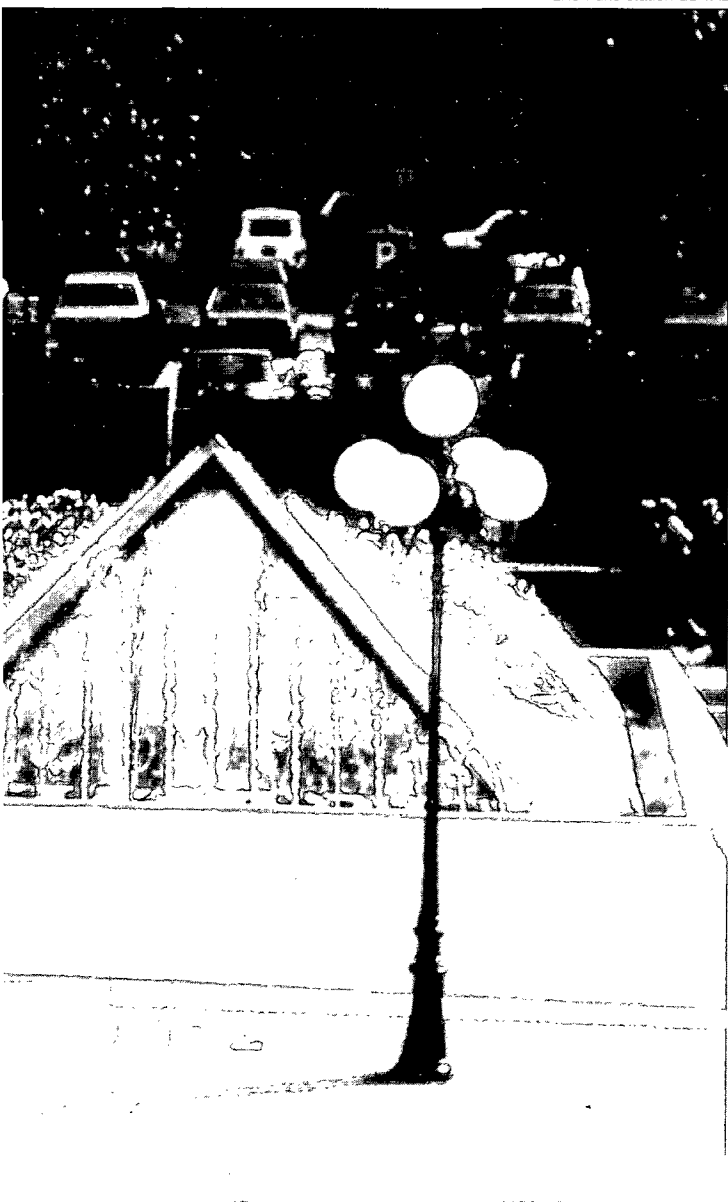
- L'ensemble du réseau de transport public est géré par une filiale de la société VIA TRANSPORT, TRANSPOLE (appelée TCC avant 1994) (parc total de 385 autobus dont 20 articulés, + 83 rames doubles de VAL et 32 tramways articulés en 1993). Le taux de couverture des dépenses de fonctionnement par les recettes commerciales est de 0,68 en 1993. Le contrat de gestion combine la gestion à prix forfaitaire et une garantie de recettes pour l'autorité organisatrice. Il a été signé le 24/12/1992, et arrive à échéance le 31/12/1997.



LES ACTIONS DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS

- Approbation d'un "plan de transport" en 1974, mis en application à partir de 1978.
- Janvier 1978 : entrée en vigueur d'une tarification par section commune aux deux réseaux, de Lille (exploité par la CGIT), et de Roubaix-Tourcoing (exploité par la SNELRT).
- Octobre 1981 : institution du tarif unique, création d'un ticket multi-modal (correspondance gratuite) à validité horaire et d'une carte d'abonnement mensuelle multimodale, la "carte blanche".
- Décembre 1981 : fusion des deux compagnies CGIT et SNELRT en une seule, la COTRALI (groupe VIA TRANSPORT).
- 16 mai 1983 : mise en service du premier tronçon entre les stations 4 cantons et République (9,5 km, 13 stations) de la première ligne de VAL, métro entièrement automatique (sans personnel embarqué). L'exploitation du métro est confiée à la COMELI, filiale de VIA TRANSPORT et de

Lille : une station du VAL



MATRA, réalisateur des automatismes et ensemblier du projet VAL. Le réseau d'autobus est réorganisé autour des stations du métro.

- Février 1984 : la CUDL adopte le tracé de la première partie (alors appelée ligne 1 bis) de la ligne 2 du VAL, entre Saint-Philibert à Lomme et Gare Lille Flandres (12 km et 18 stations).

- Mai 1984 : mise en service de l'intégralité de la ligne 1 du VAL entre les stations 4 Cantons et Centre Hospitalier Régional B. Calmette (13 km, 18 stations). Poursuite de la réorganisation du réseau d'autobus à moyens constants.

L'unité du réseau, permise par la tarification, est renforcée en 1984 par l'appellation unique TCC, Transports en Commun de la Communauté, donnée à l'ensemble des réseaux de transports en commun (rebaptisés TRANSPOLE en 1994).

- de 1983 à 1986 : conventionnement des lignes suburbaines d'autobus. Extension des services ferroviaires de banlieue grâce à l'application d'un schéma régional de transport défini par la Région Nord-Pas-de-Calais. Intégration tarifaire de l'ensemble des services.

- Janvier 1989 : fusion de la COTRALI et de la COMELI en une nouvelle société qui prend le nom donné au réseau, les TCC, Transports en Commun de la Communauté (filiale de VIA TRANSPORT).

- Avril 1989 : mise en service de la première partie de la ligne 2 du VAL entre St Philibert et Gare de Lille (appelée ligne 1bis).

- Juillet 1989 : la CUDL décide de poursuivre le développement de la ligne 2 du métro vers le nord de l'agglomération, entre Lille, Roubaix et Tourcoing (20 km et 25 stations).

- 1990 : développement du transport des personnes handicapées, renforcé en 1993.

- 1991 : création de dessertes à la demande par taxis pour certains secteurs situés à l'est et à l'ouest de l'agglomération (tarif double du prix du ticket au détail),

- 1992 : développement des liaisons transfrontalières avec la Belgique (ligne Mouscron-Wattrelos, puis en 1993 ligne de Wervicq),

- Juin 1993 : mise en service de la ligne de TGV Nord entre Paris-Gare du Nord et Lille, Gare Lille Europe,

- Mai 1994 : ouverture d'un tronçon de 500 m de la ligne 2 entre Gare Lille Flandres et Gare Lille Europe, et mise en service du tramway modernisé (à plancher bas intégral, première mondiale). La gare de Lille Flandres est une gare multimodale intégrée au centre tertiaire EURALILLE facilitant les correspondances entre tramway, les deux lignes de VAL, train, et autobus. La gare TGV Lille Europe accueillant les TGV européens (Londres, Bruxelles) et interconnectés, est en correspondance commode avec le tramway et la ligne 2 du VAL,

- 17 Mars 1995 : ouverture de la section Gare Lille Europe-Fort de Mons de la ligne 2 (3 km, 4 stations, garage souterrain pour 22 rames).

- La mise en service complète de la ligne 2 s'effectuera par étapes d'ici à l'an 2000 : Fort de Mons-Tourcoing Centre en mars 1999 (13 km) et Tourcoing Centre-Centre Hospitalier Dron à Tourcoing en novembre 2000 (3 km). À terme, la ligne 2 comptera 32 km et 43 stations entre Saint-Philibert à Lomme et C. H. Dron à Tourcoing.

LE MÉTRO DE LA CUDL, LE VAL

Le VAL, Véhicule Automatique Léger, est, dans le monde, le premier système de transport guidé à automatisme intégral qui ait été mis en service pour desservir une agglomération, et le premier système non spécialisé qui ait été pleinement accessible aux personnes à mobilité réduite. Son automatisme intégral (pas de personnel à bord des rames) permet une grande souplesse d'exploitation, et offre une qualité de service inégalée avec des intervalles très brefs (1 mn à l'hyperpointe, 6 mn en soirée) et en parfaite sécurité (portes palières sur les quais des stations interdisant la chute sur la voie). Son gabarit compact (2,06 m de largeur dans la version de base) et sa légèreté (véhicule sur essieux à roulement pneu) réduisent les coûts de génie civil et la durée des travaux.

- L'ensemble des deux lignes (29 km) comporte 75 % de souterrain et 25 % d'aérien. Le réseau est exploité avec des éléments indéformables de 2 voitures (154 places par rame dont 48 assises) à la vitesse moyenne de 34 km/h.

- Coût total, en millions de francs base 1/1/1990 hors taxes:

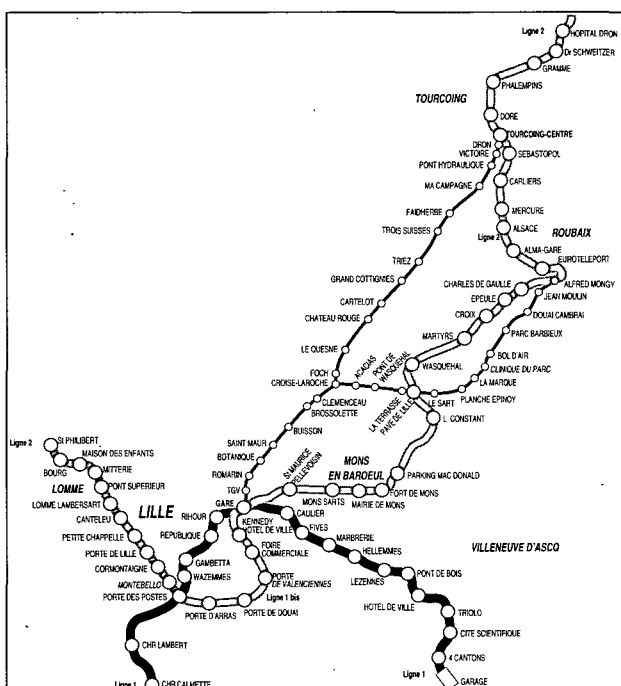
- ligne 1 : 4 300 millions FRF pour 13 km,
- ligne 2 et ses prolongements : 4 600 millions FRF pour 16 km de ligne, soit respectivement 330 et 290 millions FRF par kilomètre de ligne.

- La répartition du financement est la suivante :

- ligne 1 : Etat 20 % ; CUDL 80 % (60 % emprunts ; 20 % autofinancement),
- ligne 2 et ses prolongements : Etat 15 % ; CUDL 85 %.

- Le métro a transporté, en 1988, 29 millions de voyageurs pour 13 km de ligne, soit 2,26 millions de voyages par km de ligne et par an.

- Le trafic du métro est passé en 1993, cinq ans plus tard, à 54 millions de voyages pour 25 km de lignes, soit 2,15 millions de voyages par km de ligne et par an. Il représente 52% du trafic total en transports collectifs (105 millions de voyages annuels sur l'ensemble du réseau en 1993 dont 40 pour les autobus, 8 pour le tramway, et 3 pour les autobus suburbains). Le trafic journalier atteint 240 000 voyageurs, dont la moitié en correspondance avec une autre ligne de transports collectifs.



LE NOUVEAU TRAMWAY

- Réalisé sur l'emprise de l'ancien "MONGY" (19 km, 36 arrêts), le nouveau tramway (construit par la société italienne Breda Construzioni Ferroviarie) est un véhicule de 29,90 m de longueur, de 2,40 m de largeur, à plancher bas intégral (350 mm au-dessus du rail), structure modulaire tout en aluminium, normes anti-feu anti-fumées adaptées à la circulation en tunnel. L'écartement métrique de la voie a été maintenu.
- La capacité d'une rame est de 168 voyageurs dont 50 assis (à 4 voyageurs debout par m²).
- Toutes les rames ont leur itinéraire programmé et géré par le Service d'Aide à l'Exploitation, avec priorité aux feux de carrefours.
- Annonce sonore des arrêts à l'intérieur des rames, et information en temps réel sur écran vidéo aux arrêts sur les temps d'attente du prochain véhicule.
- La vitesse maximale est de 70 km/h, et la vitesse commerciale de 23 km/h.
- Le parc est de 24 rames, dont 20 en exploitation avec un

intervalle minimum de 3 mn 30 sur le tronc commun Lille-Croisé Laroche et 7 mn sur chacune des branches Roubaix et Tourcoing.

- Le coût d'investissement s'est élevé à 1 193 millions FRF, dont 94 millions FRF de subvention de l'État.




Transpole

Lille : le nouveau tramway «Mongy»



MARSEILLE

LE PREMIER MÉTRO FRANÇAIS HORS PARIS

L'AGGLOMÉRATION MARSEILLAISE - 1 100 000 HABITANTS

- Troisième agglomération française après Paris et Lyon (Lyon : 1 200 000 habitants).
- Située au sud de la France sur le littoral méditerranéen à l'est du delta du Rhône et de la zone industrielle de Fos-sur-Mer.
- Deuxième port européen après Rotterdam, ex-aequo avec Anvers (le Port Autonome de Marseille traite annuellement 96 millions de tonnes de marchandises).
- Centre d'échanges commerciaux et humains entre la France et l'Afrique, la France et l'Asie.
- Croissance lente de la population de 1968 à 1982, stabilité depuis (+ 1,5 % entre 1968 et 1975, + 0,5 % entre 1975 et 1982, - 0,1 % de 1982 à 1990), mais la ville-centre perd des habitants (- 0,6 % par an entre 1975 et 1982, - 1 % par an de 1982 à 1990).

LA VILLE DE MARSEILLE

- Fait exceptionnel en France, la commune de Marseille est très étendue : 241 km² (2,3 fois la superficie de la ville de Paris). Avec 808 000 habitants, Marseille est ainsi la deuxième ville de France. Son hypercentre est très concentré (35 % des habitants et 52 % des emplois de la ville de Marseille).
- La mobilité tous modes (en 1990) est de 2,98 déplacements par personne et par jour, dont 1,96 déplacement motorisé.
- Le taux de motorisation en 1990 est de 38 voitures pour 100 personnes, et la répartition des déplacements motorisés est de 17 % en transport en commun, 78 % en véhicules particuliers, et 5 % en deux roues.
- Le périmètre des transports urbains est celui de la commune, et l'autorité organisatrice est donc la Ville de Marseille elle-même. La Ville a institué le versement de transport le 1er janvier 1974, au taux maximum autorisé à l'époque, soit 1,5 %, taux porté à 1,75 % au 1er juillet 1989. Le produit net du versement de transport a été de 457 millions de francs en 1993, soit 566 FRF par habitant.
- Un organisme créé en 1976 par la Mairie de Marseille coordonne les études de transport, l'OCOTRAM (Office de coordination des transports, de la circulation et du stationnement de Marseille).

L'EXPLOITANT, RTM

- Le réseau de transports publics urbains est exploité par la Régie des Transports de Marseille, la RTM, régie municipale créée en 1950 et sous statut d'établissement public industriel et commercial depuis 1986 (parc total de 590 véhicules routiers dont 15 autobus articulés et 47 trolleybus, + 36 rames de métro à 4 voitures et 19 tramways en 1993). Le taux de couverture des dépenses de fonctionnement par les recettes commerciales est de 0,68% en 1993.
- La RTM a aussi la charge de quelques lignes d'autobus départementales, par accord avec le département des

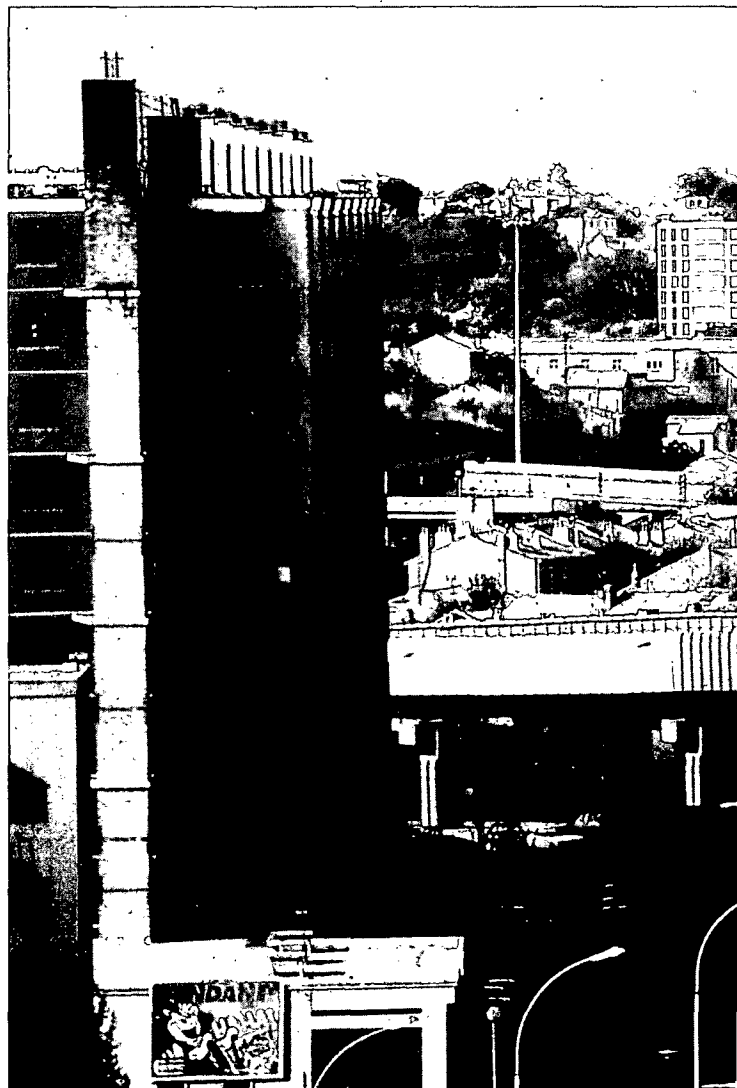
Bouches-du-Rhône et avec les communes concernées.

- La maîtrise d'œuvre de la construction du réseau de métro a été confiée à la SMM, Société du Métro de Marseille, qui est une Société d'Economie Mixte contrôlée par la Ville dont une partie du capital a été souscrite par la Caisse des Dépôts et Consignations.

LES ACTIONS DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS

- Marseille a été la première ville de France après Paris à se doter d'un métro, mis en service le 26 novembre 1977 pour le premier tronçon La Rose - Gare Saint-Charles de la ligne 1 (6,1 km et 8 stations).
- La ligne 1 est ouverte en totalité en mars 1978 entre La Rose et Castellane (8,9 km, 12 stations).
- A la même période, réorganisation complète du réseau de surface et de la tarification :
 - rabatement de 12 lignes d'autobus ou de trolleybus sur les stations périphériques,
 - prolongement de 8 lignes d'autobus,
 - suppression de 3 lignes d'autobus,

Marseille : le métro



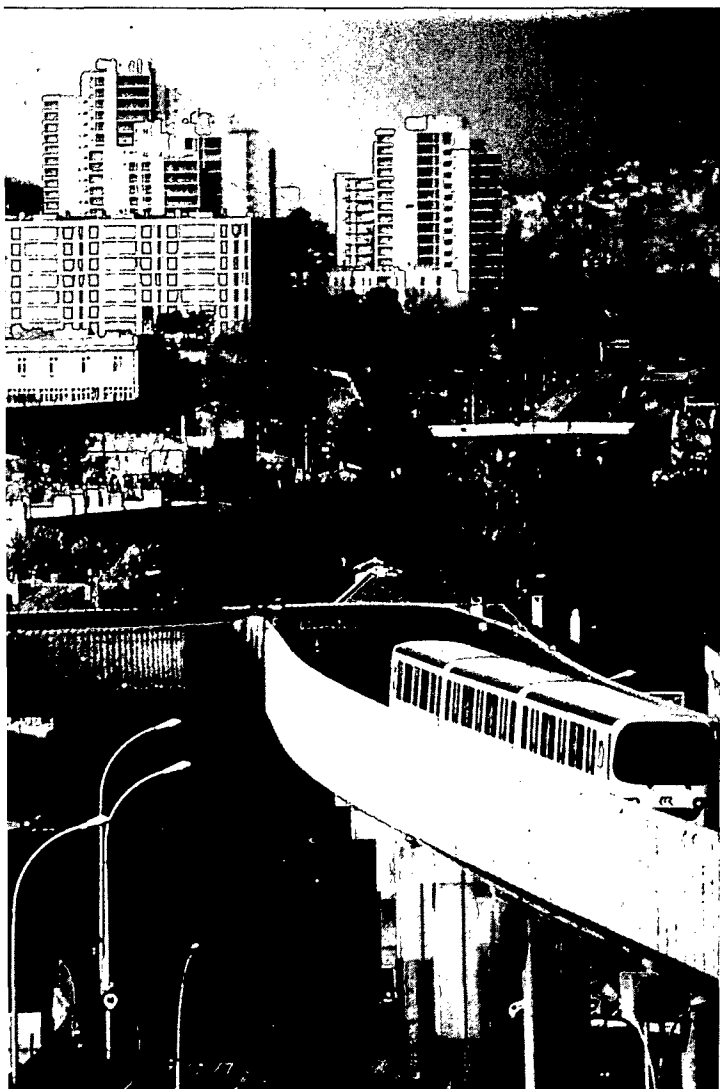
- création de 3 lignes d'autobus nouvelles dont une ligne autoroutière,
 - redistribution de l'offre autobus/trolleybus sur l'en-semble du réseau de surface,
 - adoption du tarif unique, création d'un ticket multi-modal (correspondance gratuite) à validité horaire et d'une carte d'abonnement mensuelle multimodale, la "carte azur".
- Une deuxième ligne de métro est mise en service :
- en mars 1984 entre Joliette et Castellane (3,2 km, 6 stations),
 - en février 1986 entre Castellane et Sainte-Marguerite Dromel (extension de 2,7 km et 3 stations vers le sud),
 - en février 1987 entre Joliette et Bougainville (extension de 3,1 km et 3 stations vers le nord).
- Chaque ouverture d'un nouveau tronçon s'accompagne d'une réorganisation du réseau de surface.
- En septembre 1992 est mis en service un prolongement de la ligne 1 vers l'est à partir de Castellane jusqu'à l'hôpital de la Timone (1,25 km et 2 stations),
- Plusieurs prolongements du réseau de TCSP sont à l'étude :
- ligne 2 de Bougainville jusqu'à Madrague-Ville

- (1,7 km et 3 stations) puis Saint-Louis,
- ligne 1 au nord-est de La Rose à Château-Gombert (0,6 km, 1 station),
- ligne 2 au sud-est de Sainte-Marguerite à Saint-Loup (3 km et 3 stations),
- ligne de tramway 68 (3 km et 8 stations), qui a été modernisée récemment, prolongée de La Blancarde aux Caillols.

- L'agglomération marseillaise est en train d'expérimenter un nouveau système tarifaire multi-modal et multi-service, le "Réseau Libertés", basé sur l'utilisation d'un support billettique unique et respectant les tarifications spécifiques de chaque opérateur urbain ou interurbain.

- Toutes les opérations décrites précédemment résultent d'études réalisées sous l'égide de la ville de Marseille, de la Région PACA (Région Alpes-Provence-Côte d'Azur), ou de la Direction Départementale de l'Équipement des Bouches du Rhône. Parmi les plus importantes, on peut citer :

- le Plan de Transports de la ville de Marseille (OCO TRAM, 1984),
- l'étude TCSP 2000 sur l'évolution future du réseau de transports publics (OCOTRAM, 1987), étude actualisée en 1989,
- l'étude de la desserte régionale de l'agglomération marseillaise (SOFRETU-SMM, 1991),
- le PDU (Plan de Déplacements urbains) de la ville de Marseille (CETE Méditerranée, SOFRETU, P. DENIS, 1993), qui a élaboré un plan de circulation tirant profit des emprises libérées par la mise en service du tunnel routier à péage du Prado-Carénage,
- l'étude d'un Réseau Express Métropolitain, le REM.



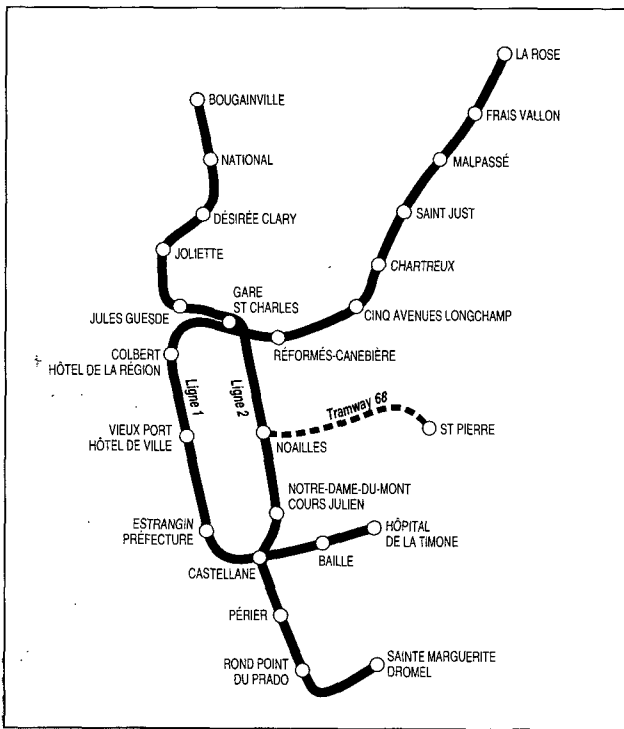
- Une étude (DDE-SOFRETU) qui table également sur l'arrivée à Marseille (Gare Saint-Charles) de la ligne TGV (train à grande vitesse) en 1999, propose pour l'avenir la réalisation des projets suivants (pour un coût total de l'ordre de 10 milliards FRF):

- une troisième ligne de métro, et des prolongements aux deux lignes actuelles,
 - une ligne de tramway ferroviaire hybride,
 - une ligne radio-concentrique,
 - une ligne tangentielle,
 - un axe de centre-ville,
- ces trois derniers projets faisant appel à un système routier guidé.

LE MÉTRO DE MARSEILLE

- L'ensemble des deux lignes (19,6 km et 24 stations) comporte 80 % de souterrain et 12 % de viaduc.
- Le réseau est exploité avec du matériel sur pneumatiques de gabarit 2,60 m, en rames réversibles de 3 voitures sur la ligne 1, et 4 voitures sur la ligne 2 (parc total 144 voitures en 1993).
- La vitesse commerciale est de 32 km/h sur la ligne 1, et 36 km/h sur la ligne 2, avec un intervalle de pointe de 3 mn sur la ligne 1, et 4 mn sur la ligne 2.
- Les lignes sont équipées d'un pilotage automatique (le conducteur commande la fermeture des portes aux heures de pointe).

- Coût total, en francs 1990 :
 - ligne 1 : 2 880 millions FRF pour 8,9 km ;
 - ligne 2 : 3 000 millions FRF pour 9 km, et 465 millions FRF pour le tronçon Castellane-La Timone de 1,7 km, soit respectivement 320, 330 et 275 millions de francs par km de ligne.
- La répartition du financement a été la suivante :
 - ligne 1 : État 25 % ; Département 15 % ; Ville 60 %
 - ligne 2 : État 30 % ; Département 15 % ; Ville 55 %, et, pour le prolongement à La Timone, État 28,9 %, Département 15 %, Ville 46,1 % et Région 10 %.



Marseille : le métro



- Le trafic du métro en 1978, un an après la mise en service de la première ligne, était de 95 000 voyages par jour ouvrable, et sur l'année de 28 millions de voyages pour 9 km, soit 3,11 millions de voyages par kilomètre de ligne et par an.

- En 1988, le trafic journalier du métro atteint 226 000 voyages par jour ouvrable, et sur l'année 58 millions de voyages pour 17,9 km, soit 3,24 millions de voyages par km de ligne et par an. Le métro assure près de 40 % de l'en-

semble du trafic des transports en commun, qui représente 600 000 voyages par jour ouvrable, dont les deux-tiers concernent le centre-ville, où la desserte est partagée à égalité entre les transports en commun et la voiture particulière.

- Cette proportion reste inchangée en 1993, où le trafic annuel du métro est de 56 millions de voyages, sur un total de 153 millions de voyages tous modes de transport public.

Marseille : le métro



NANTES

LE PREMIER PROJET FRANÇAIS DE MÉTRO LÉGER MODERNE

L'AGGLOMÉRATION NANTAISE - 505 000 HABITANTS

- Septième agglomération française derrière Paris, Lyon, Marseille, Lille, Bordeaux et Toulouse.

- A 400 km au sud-ouest de Paris, à la pointe de l'estuaire de la Loire et à 50 km de l'océan Atlantique, l'agglomération nantaise occupe une position charnière entre la Bretagne au nord, l'Anjou à l'est, la Vendée et le Poitou au sud.

- L'agglomération s'est développée depuis le 17^{ème} siècle sur les deux rives de la Loire, au confluent de nombreux cours d'eau. Grand port de commerce (premier port français au 18^{ème} siècle), Nantes est aussi une ville industrielle.

- L'agglomération est à deux heures du centre de Paris par le TGV Atlantique mis en service en septembre 1989.

- Taux de croissance de l'agglomération : 1 % par an en moyenne depuis 10 ans (la population de la ville-centre reste stable sur la période).

LE DISTRICT DE L'AGGLOMÉRATION NANTAISE

- Créé le 6 décembre 1991, c'est le district le plus important de France.

- Regroupant 20 communes et 505 000 habitants (en 1990) sur 473 km², le District a remplacé le SIMAN, Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple de l'Agglomération Nantaise, créé en 1982, qui avait lui-même succédé au SIT-PAN (Syndicat Intercommunal des Transports Publics de l'Agglomération Nantaise) créé en 1975 et qui a réuni 9 communes à l'origine, puis 11 en 1977, 14 en 1978, et 16 en 1981.

- 252 000 habitants (50 %) à Nantes, la ville-centre, sur 65 km².

- La mobilité est (en 1990) de 3,28 déplacements par personne et par jour, dont 2,56 déplacements motorisés.

- Le taux de motorisation est de 43 voitures pour 100 personnes (en 1990) et la répartition des déplacements motorisés est (en 1990) de 18 % en transport en commun, 74 % en véhicules particuliers, 6 % en deux roues.

- Le taux du versement de transport est fixé à 1,00 % au 1/1/76 ; à 1,25 % au 1/1/81 ; à 1,50 % au 1/1/82 ; à 1,40 % au 1/1/86 ; à 1,30 % au 1/1/87 ; à 1,25 % au 1/1/88 ; à 1,75 % au 1/7/90, et à 1,63 % au 1/7/93. Le produit net du versement de transport a été de 321 millions de francs en 1993, soit 634 FRF par habitant.

L'EXPLOITANT, SEMITAN

- Le réseau de transports publics est exploité (depuis 1979) par la Société d'Économie Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Nantaise, la SEMITAN, du groupe TRANSCET S.A. (parc total de 405 véhicules routiers dont 100 autobus articulés, + 36 rames de tramway). Le taux de couverture des dépenses de fonctionnement par les recettes commerciales est de 0,55 en 1993. La convention de gestion a été signée le 1/1/93 pour 5 ans (contrat de gestion avec garantie de recettes).

LES ACTIONS DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS

- Mise en oeuvre d'une politique de développement des transports collectifs à partir de 1976, avec introduction progressive d'autobus articulés (10 en 1978, 52 en 1983), et création d'un titre multimodal à validité horaire, et d'abonnements multimodaux, en avril 1979.

1. LE CONCOURS CAVAILLÉ ET LA RÉALISATION DE LA 1^{ÈRE} LIGNE JUSQU'À LA BEAUJOIRE

- Suite au concours international lancé en février 1975 par le ministère des transports (Concours Cavaillé) pour définir le cahier des charges d'un "tramway standard français", relance d'un projet de "métro nantais" prévoyant de réutiliser des infrastructures ferroviaires de l'agglomération.

- Février 1978 - Signature d'un "contrat de développement" entre l'Etat et le SITPAN prévoyant d'engager, en 1980/1981, une ligne de métro léger de 10 à 15 km.

- Février 1978-janvier 1980 - Etudes du projet (successivement étude préliminaire, avant-projet sommaire - APS -



approuvé en février 1979, avant-projet détaillé - APD -).

En mars 1979, l'Etat accepte de subventionner les études d'avant-projet détaillé (APD). Le SITPAN délègue maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre à la SEMITAN.

- Mars-avril 1980 - Enquête d'utilité publique. Lancement d'un appel d'offre national pour le matériel roulant.

- Juin 1980 - Adoption du projet et dépôt du dossier de subvention par le SITPAN.

- Juillet à octobre 1980 - Travaux d'une commission spéciale pour le matériel roulant.

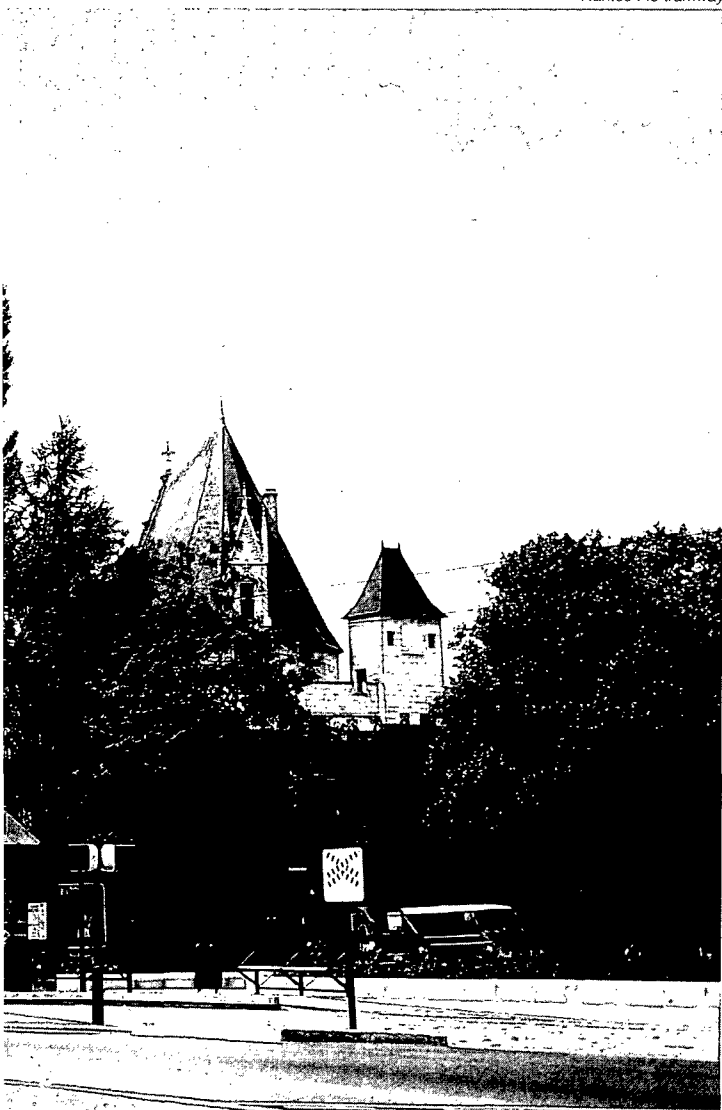
- Février 1981 - Décision de l'Etat de subventionner 50 % de l'infrastructure et des équipements, et d'aider au développement du matériel roulant. Le projet est déclaré d'utilité publique en mars.

- Octobre 1981 - Premiers travaux, qui se poursuivront jusqu'en fin 1984.

- 1982 - étude détaillée d'un axe centre-sud en site propre pour autobus de 3 km (réalisation financée à 50% par l'Etat sur le Fonds Spécial de Grands Travaux).

- 7 janvier 1985 - Mise en service commercial du premier tronçon de la ligne de tramway Commerce - Haluchère (5,8 km, 12 stations).

Nantes : le tramway



- 15 avril 1985 - Mise en service complète de la ligne de tramway entre Bellevue et la Haluchère (10,6 km, 22 stations). Restructuration du réseau d'autobus à offre globale constante en véhicules x km. A la Haluchère est ouvert un parc de stationnement, le "parc-tram", qui accueille gratuitement tout détenteur d'un titre de transport public,

- 1987 - Compte tenu des résultats obtenus pour la première ligne, le SIMAN décide du principe de l'extension est de la première ligne à la Beaujoire, et du renforcement du parc de matériel roulant, avec 6 rames supplémentaires et adjonction aux rames de métro léger actuelles d'une caisse centrale à plancher bas accessible aux personnes à mobilité réduite.

- 22 avril 1989 - Mise en service du prolongement de la ligne 1 à la Beaujoire (2 km).

2. LA DEUXIÈME LIGNE, DE L'AXE LOURD CENTRE-SUD JUSQU'À LA MISE EN SERVICE DU 2^{ÈME} TRONÇON NORD.

- L'axe centre-sud pour autobus, en construction depuis janvier 1984, est mis en service en deux étapes, début 1985 et juin 1986. En dehors du tramway, le réseau dispose de 12 km de sites propres dont 5 km à contresens.

- 1988 - Le SIMAN décide de construire une deuxième ligne entre Nantes et Rezé.

- 12 janvier 1990 - Décision du SIMAN de prolonger la ligne 2 vers le nord de l'agglomération. Approbation par le SIMAN de l'avant-projet détaillé (APD) de la 2^{ème} ligne centre-sud.

- 29 juin 1990 - Adoption par le SIMAN du tracé nord de la ligne 2.

- 26 septembre 1992 - Mise en service de la partie centre-sud de la ligne 2 reliant le centre de Rezé au centre de Nantes entre Trocardière et Commerce (5,5 km).

- 3 septembre 1993 - Mise en service du prolongement centre-nord de la deuxième ligne jusqu'à l'Université (4 km).

- 3 septembre 1994 - Mise en service du prolongement nord de la deuxième ligne jusqu'à La Conraie (4 km). La ligne 2 a alors 14 km et 31 stations.

3. LES PROJETS DU DISTRICT POUR LES XI^{ÈME} ET XII^{ÈME} PLANS

- Mars 1990 - Adoption par le SIMAN du schéma directeur des transports collectifs (réseau intercommunal de transports en commun à l'horizon 2000).

- 29 juin 1990 - Décision du SIMAN de créer un axe lourd autobus nord-ouest/sud-est, préfiguration d'une troisième ligne de tramway.

- Janvier 1991 - Approbation par le SIMAN du Plan de Déplacements de l'agglomération. Ce plan prévoit, en complément des actions dans le domaine des transports publics, une politique sans précédent d'équipements routiers, et notamment l'achèvement d'un périphérique de 43 km, et l'organisation de deux autres anneaux de circulation, les boulevards du XIX^{ème} siècle et le "Circuit-Coeur", à l'intérieur duquel est instituée une "Zone 30", avec priorité aux transports publics. Ce plan prévoit également un nouveau "parc-tram" proche de la voie de contournement de l'agglomération.

- 2 janvier 1993 - Décision du District de lancer plusieurs études d'extension du réseau de transport en commun:

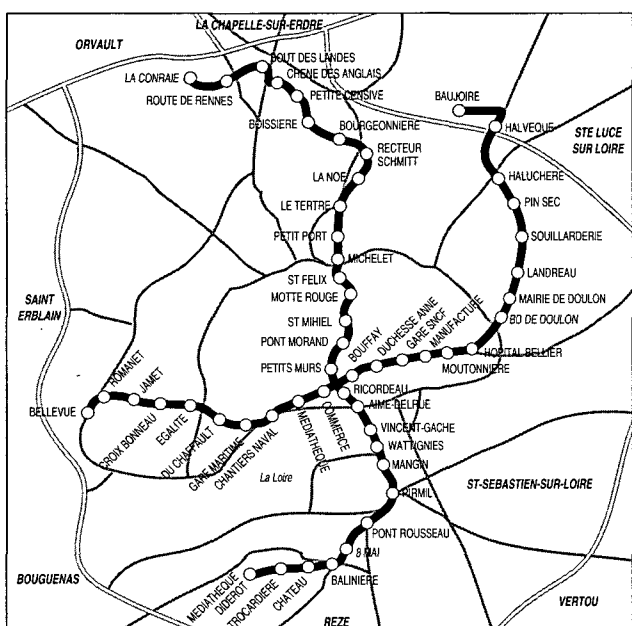
- Étude du prolongement vers l'ouest de la ligne 1 de Bellevue à la zone d'activité industrielle de Saint-Herblain, en direction d'Atlantis, et du prolongement vers le nord-est de la ligne 1 sous forme d'un axe lourd pour autobus, en direction de la zone d'activité de Carquefou, Sainte-Luce et Thouaré.

- Étude de la troisième ligne de tramway, en deux étapes de réalisation, d'abord de la route de Vannes au centre de Nantes, puis en prolongement vers le sud-est de l'agglomération vers Saint-Sébastien, Vertou et Basse-Goulaine.

- Étude de la faisabilité d'une desserte ferroviaire cadencée sur la ligne de chemin de fer Bouaye-Sucé-sur-Erdre.

- 9 décembre 1994 - Adoption du Plan de développement 1995-2005. Le plan intègre également la poursuite du développement de sites propres pour autobus.

L'ensemble des projets de tramway ajoutera une vingtaine de kilomètres aux 26 kilomètres des lignes 1 et 2, et portera le parc de matériel roulant à 75 rames contre 46 aujourd'hui.



Nantes : le tramway



LE TRAMWAY/MÉTRO LÉGER DE NANTES

- Nantes est la première ville française à avoir décidé l'implantation d'une ligne de métro léger moderne.

- Conçu pour répondre aux besoins de transport sur les axes lourds des agglomérations de plus de 200 000 habitants, le TFS, "tramway français standard" est un véhicule articulé de 28,5 m de long et 2,3 m de large à 2 caisses en alliage léger sur trois bogies, de 168 places dont 60 assises (à 4 personnes debout/m²), réversible, accouplable en unités multiples, alimenté par hacheurs de courant, fonctionnant en tout électrique avec récupération d'énergie. La hauteur de plancher au dessus du rail est de 870 mm. Ultérieurement, une caisse à plancher bas, à 350 mm au dessus du rail, a été interposée entre les deux caisses motrices, augmentant la capacité de 40%, celle-ci passant de 168 à 236 personnes, dont 74 assis, et offrant de meilleures conditions d'accès aux personnes à mobilité réduite. La longueur d'une rame (articulée 3 caisses, 2 bogies moteurs et 2 bogies porteurs) atteint 39,15 m.

- La première ligne, à Nantes, est en site propre axial ou latéral dans des voies larges au centre et à l'ouest (sur 7,6 km) et sur une plate-forme ferrée hors voirie (cédée par la SNCF) à l'est (3 km).

- La deuxième ligne est bien différente, avec des techniques d'insertion plus délicates, notamment une voie de tramway latérale à cinq mètres d'une façade d'immeuble (voie de 15 mètres de large). Le Cours des Cinquante-Otages a été entièrement réaménagé.

- Les deux lignes sont équipées d'un Système d'Aide à l'Exploitation (SAE).

- La vitesse maximale est de 70 km/h, la vitesse commerciale est de 21,5 à 23,5 km/h. L'intervalle est de 5,5 à 6,5 mn aux heures de pointe.

- Coût total de la ligne 1 avant extension, en millions de

francs au 1/1/1993 hors taxes (hors aménagements induits): 750 millions FRF (dont 204 millions FRF pour 20 rames de matériel roulant) pour 10,6 km de ligne, soit 71 millions FRF par km.

- Coût total du tronçon centre-sud de la ligne 2 : 808 millions de francs (hors ponts sur la Loire et la Sèvre réalisés dans le cadre de l'axe centre-sud pour autobus) (dont 234 millions FRF de matériel roulant, pour la transformation des 28 rames existantes et l'acquisition de 6 nouvelles rames à 3 caisses) pour 5,44 km de ligne, soit 113 millions FRF par km.

- Coût total du tronçon centre-nord de la ligne 2 : 900 millions de francs (dont 213 pour le matériel roulant, 12 rames à 3 caisses) pour 8,5 km soit 106 millions FRF par km.

- Financement : subvention d'Etat à hauteur de 35 % du coût total pour la ligne 1, de 15 % sur la ligne 2 centre-sud (y compris le financement des ouvrages d'art de l'axe lourd centre-sud), et de 23 % pour la ligne 2 centre-nord, + versement de transport et emprunts.

- Le trafic du métro léger en 1988, trois ans après la mise en service de la ligne, atteint 51 000 voyageurs par jour ouvrable (1 800 voyageurs à l'heure dans le sens et sur le tronçon les plus chargés), et sur l'année 13,5 millions de voyages pour 10,6 km, soit 1,3 million de voyages par km de ligne et par an.

- Cinq ans plus tard, en 1993, le trafic sur les deux lignes atteint 135 000 voyages par jour (65 000 sur la ligne 1 et 70 000 sur la ligne 2 (90 000 sur la ligne 2 en 1994)), soit 49% du trafic total en transports en commun (347 000 voyages par jour, 80,9 millions de voyages par an). Le trafic du tramway est de 26 millions de voyages par an pour 18 km de réseau, soit 1,44 million de voyages par km de ligne et par an. La charge maximale en heure de pointe dans le sens et sur le tronçon les plus chargés est de 5 000 voyageurs/heure (ligne 2).

Nantes : le tramway



ROUEN

LE PREMIER TRAMWAY FRANÇAIS MODERNE RÉALISÉ EN CONCESSION

L'AGGLOMÉRATION ROUENNAISE - 392 000 HABITANTS

- Neuvième agglomération française derrière Paris, Lyon, Marseille, Lille, Bordeaux, Toulouse, Nantes et Strasbourg.
- Située à l'ouest de Paris et à 125 km de la mer (la Manche), Rouen est un port fluvial important sur la Seine, qui traverse la ville. Rouen est bien reliée à Paris par l'autoroute A13 et par le chemin de fer.
- Dans Rouen même, la rive gauche de la Seine accueille les secteurs industriels et les nouvelles urbanisations, tandis que la rive droite est le cœur historique de l'agglomération.
- La population de l'agglomération reste stable depuis plus d'une dizaine d'années (+ 0,2% de croissance annuelle de 1982 à 1990).

LE SYNDICAT INTERCOMMUNAL À VOCATION MULTIPLE DE L'AGGLOMÉRATION ROUENNAISE

- Créé en février 1974, le SIVOM regroupe 33 communes et 392 000 habitants (en 1990) sur 291 km². Ses compétences sont la gestion des services de secours et de lutte contre l'incendie, et de transports urbains de voyageurs, et les études et la coordination de l'urbanisme et de l'aménagement urbain, de la collecte et du traitement des ordures ménagères, et des grands équipements intercommunaux.
- 105 000 habitants (27%) et 80 200 emplois à Rouen, la ville-centre, sur 21,4 km².
- La mobilité est, en 1990, de 2,72 déplacements par personne et par jour, dont 1,86 déplacement motorisé.
- Le taux de motorisation est de 43 voitures pour 100 personnes en 1990, et la répartition des déplacements motorisés est alors de 16,5% en transport en commun, 80% en véhicules particuliers, 3,5% en deux roues.
- Le versement de transport est instauré le 1/1/75 au taux de 0,50%, et porté à 1,75% le 1/4/91. Le produit net du versement de transport a été de 266 millions de francs en 1993, soit 677 FRF par habitant. Les autres ressources du SIVOM sont des contributions des communes membres, réparties en fonction de la population (pour moitié) et du potentiel fiscal (pour moitié).

L'EXPLOITANT, TCAR (+SATAR)

- Épiphénomène en province, le réseau de transports publics est exploité par deux sociétés anonymes, dont la principale, TCAR, les Transports en Commun de l'Agglomération Rouennaise (parc total de 236 véhicules dont 55 autobus articulés en 1993), appartient au groupe CGEA-CGFTE. Le taux de couverture des dépenses de fonctionnement par les recettes commerciales est de 0,40 en 1993. TCAR est membre du groupement qui a signé avec le SIVOM un contrat de concession pour la construction de deux lignes de tramway et l'exploitation de la majeure partie du réseau. Signé le 28 juin 1991, avec mise en application le 1er juillet 1993, le contrat arrive à échéance le 30 juin 2024.

Le second exploitant est la SATAR, Société Anonyme de

Transports de l'Agglomération Rouennaise (34 véhicules), rattachée quant à elle au groupe VIA TRANSPORT.

LES ACTIONS DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS

- Dans le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de Rouen de 1971 apparaît déjà un projet de TCSP (projet d'aérotrain).
- Le SIVOM reçoit la compétence transports publics en 1975.
- Dans les années 1980, engagement d'une réflexion sur l'offre de transports collectifs, avec élaboration d'un Plan de Déplacements Urbains (1983), et proposition de réaliser une ligne de tramway.
- 16 septembre 1988 - Approbation de l'Avant-Projet Sommaire (APS) du projet de "métro léger" par le SIVOM. Le



tracé dessert la rive droite sur deux kilomètres environ avant de traverser la Seine sur le pont Jeanne d'Arc, puis il se dédouble en fourche vers le sud à l'intérieur de la boucle de la Seine, avec une ligne traversant les communes du Petit-Quevilly et du Grand-Quevilly, et l'autre les communes de Sotteville-lès-Rouen et de Saint-Étienne-du-Rouvray.

- 22 janvier 1990 - Le SIVOM vote la reprise de l'APS pour valider le projet, vérifier les problèmes techniques, rechercher le matériel roulant le plus adapté et compléter l'approche des coûts.

- Mai-juin 1990 - Lancement de l'enquête d'utilité publique. Le décret d'utilité publique est signé par le préfet le 25 février 1991.

- Octobre 1990 - Le SIVOM décide de lancer un appel d'offres européen pour la réalisation du projet en concession, avec remise des offres au 15 janvier 1991. Quatre

offres françaises ont été présentées, et trois candidats ont été invités à expliciter et compléter leur offre.

- 28 février 1991 - Choix du concessionnaire.

- 28 juin 1991 - Signature du contrat de concession de travaux et de services publics entre le SIVOM et la SOMÉTRAR (voir plus loin).

- 1er novembre 1991 - Lancement des travaux de la ligne de tramway.

- 17 décembre 1994 - Inauguration du réseau métrobus. La ligne 1 du "métro" va de Boulingrin au nord à Georges Braque au Grand-Quevilly, et la ligne 2 de Boulingrin à l'Hôtel de Ville de Sotteville-lès-Rouen, soit 11,2 km de ligne et 23 stations.

- Un prolongement depuis l'Hôtel de Ville de Sotteville-lès-Rouen jusqu'à l'Université de Saint-Étienne-du-Rouvray sera inauguré en 1997.

- Une autre ligne est à l'étude, entre Déville-lès-Rouen à l'ouest et le Centre Hospitalier CHRU à l'est, en passant par la station Palais de Justice de la ligne 1.

Le trafic total du réseau TCAR était de 25,7 millions de voyages en 1993, celui du réseau SATAR de 2,9 millions de voyages.

LE MÉTROBUS DE ROUEN

- Le réseau Métrobus de Rouen constitue la première étape d'un réseau qui fait appel à deux modes complémentaires :

- le réseau de "métro" en site propre qui dessert le centre et les principales communes,
- le réseau de bus associé pour irriguer les autres secteurs de l'agglomération. Ce réseau bénéficie d'un site propre pour autobus de 2,5 km de longueur.

- La première étape, d'orientation générale nord-sud, comporte deux lignes avec un tronc commun. En rive droite de Seine, le tracé est souterrain. En rive gauche, le projet a été construit en surface, sauf pour le franchissement en souterrain (à trois endroits) ou en viaduc (à Saint-Sever) d'obstacles particuliers.

- La longueur totale du réseau est de 11,2 km, dont 1,8 km en souterrain, et comporte 23 stations dont 5 souterraines. Elle sera portée à 16,1 km, avec 31 stations.

- Le matériel roulant est celui de Grenoble, un matériel articulé à 2 caisses sur 3 bogies, avec plancher bas continu sur 17,85 m en partie médiane, de 29,4 m de longueur, 2,3 m de largeur. Le plancher bas est à 345 mm au dessus du rail, le plancher haut à 875 mm. La capacité est de 175 passagers par rame (à 4 passagers par m²), dont 52 assis.

- Le dépôt implanté sur la commune de Petit-Quevilly a été étudié à remisage couvert pour recevoir, à terme, 44 rames (le parc de la première phase est de 28 rames), et une zone de stockage à l'air libre peut recevoir 15 autobus articulés.

- Le réseau est équipé d'un Système d'Aide à l'Exploitation (SAE).

- La vitesse maximale est de 60 km/h, et la vitesse commerciale est de 19 km/h. L'intervalle est de 3,5 mn aux heures de pointe sur le tronc commun (7 mn sur chacune



Rouen : le métrobus

des branches), et de 4,5 à 10 mn aux heures creuses. La ligne est en service de 5h30 à 23h00.

- Coût total de la première phase, en millions de francs au 1/1/1991 hors taxes (hors aménagements induits, y compris 50 millions FRF de frais du concessionnaire, non compris 200 millions FRF de frais financiers) : 1900 millions FRF (dont 410 millions FRF pour 28 rames de matériel roulant) pour 11,2 km de ligne, soit 170 millions FRF par km. Le SIVOM a autofinancé un certain nombre de dépenses propres (250 millions FRF pour des études, acquisitions foncières, fouilles archéologiques, indemnisation, communication...).

- Coût total de l'extension : 345 millions FRF (le coût du matériel roulant est inclus dans la première phase) pour 4,9 km, soit 70 millions FRF par km de ligne.

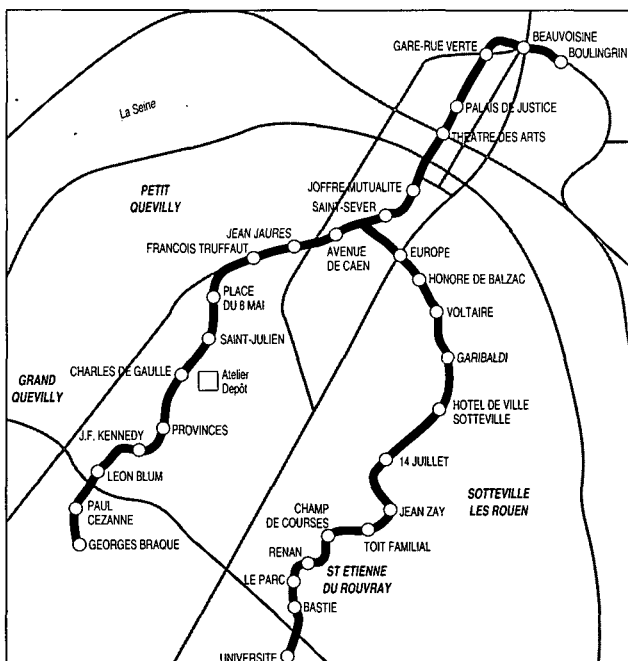
- Financement : subvention d'État à hauteur de 340 millions FRF (18% du coût initial), 780 millions FRF de verse-

ment de transport et subventions diverses, et le reste sur emprunts de SOMÉTRAR (dont 450 millions FRF refinancés par la BEI).

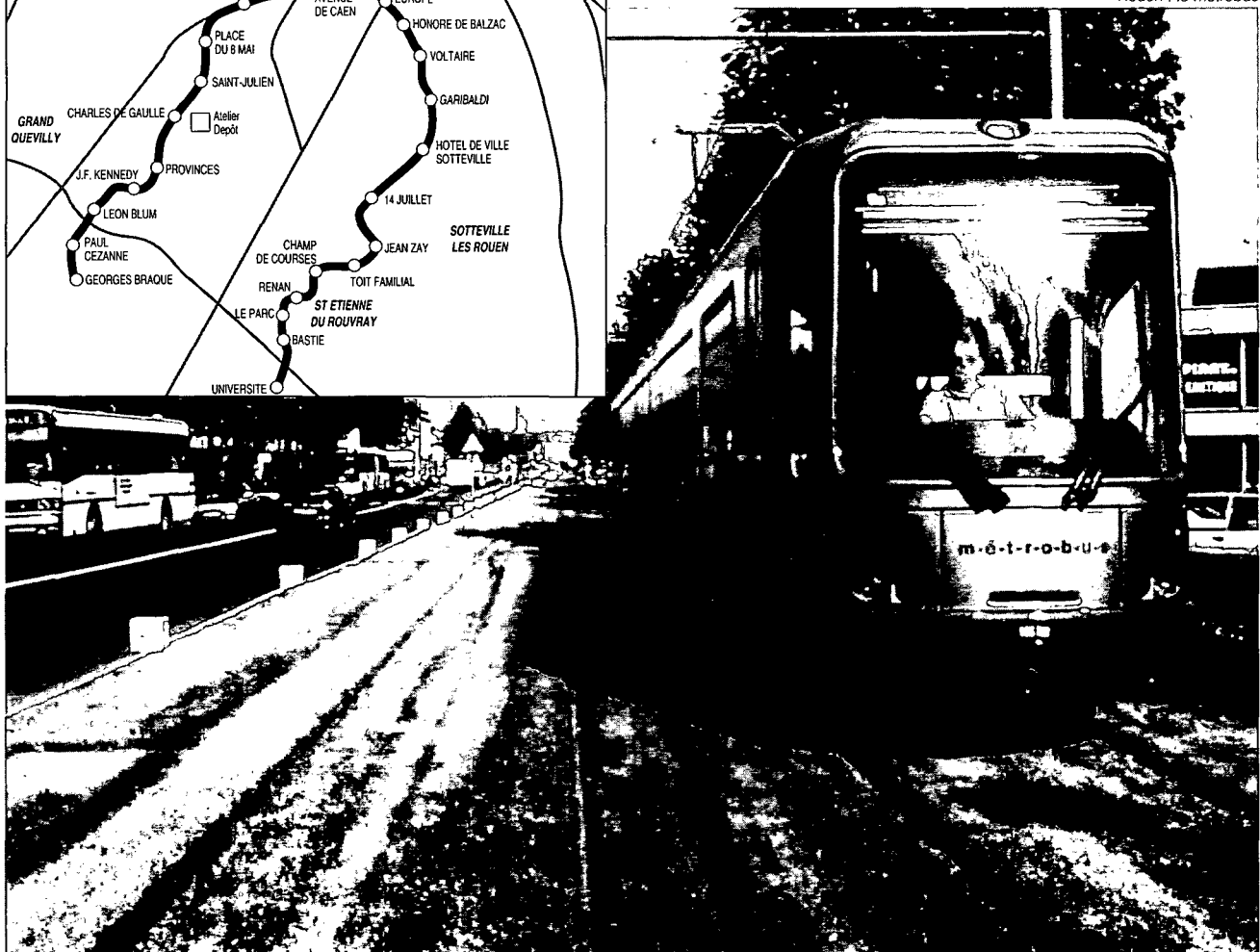
LA SOMÉTRAR

- La société concessionnaire, la SOCIÉTÉ du MÉTRO de l'Agglomération Rouennaise, se compose de trois groupements :

- le groupement constructeur : Borie-SAE, Cégélec, CGA-HBS, Devaux, Dezellus, Gec-Alsthom, Montcocol et Spie-Batignolles,
- le pool bancaire : 15 banques, dont Paribas est le chef de file,
- l'exploitant : CGEA-CGFTE, dont TCAR est la filiale.

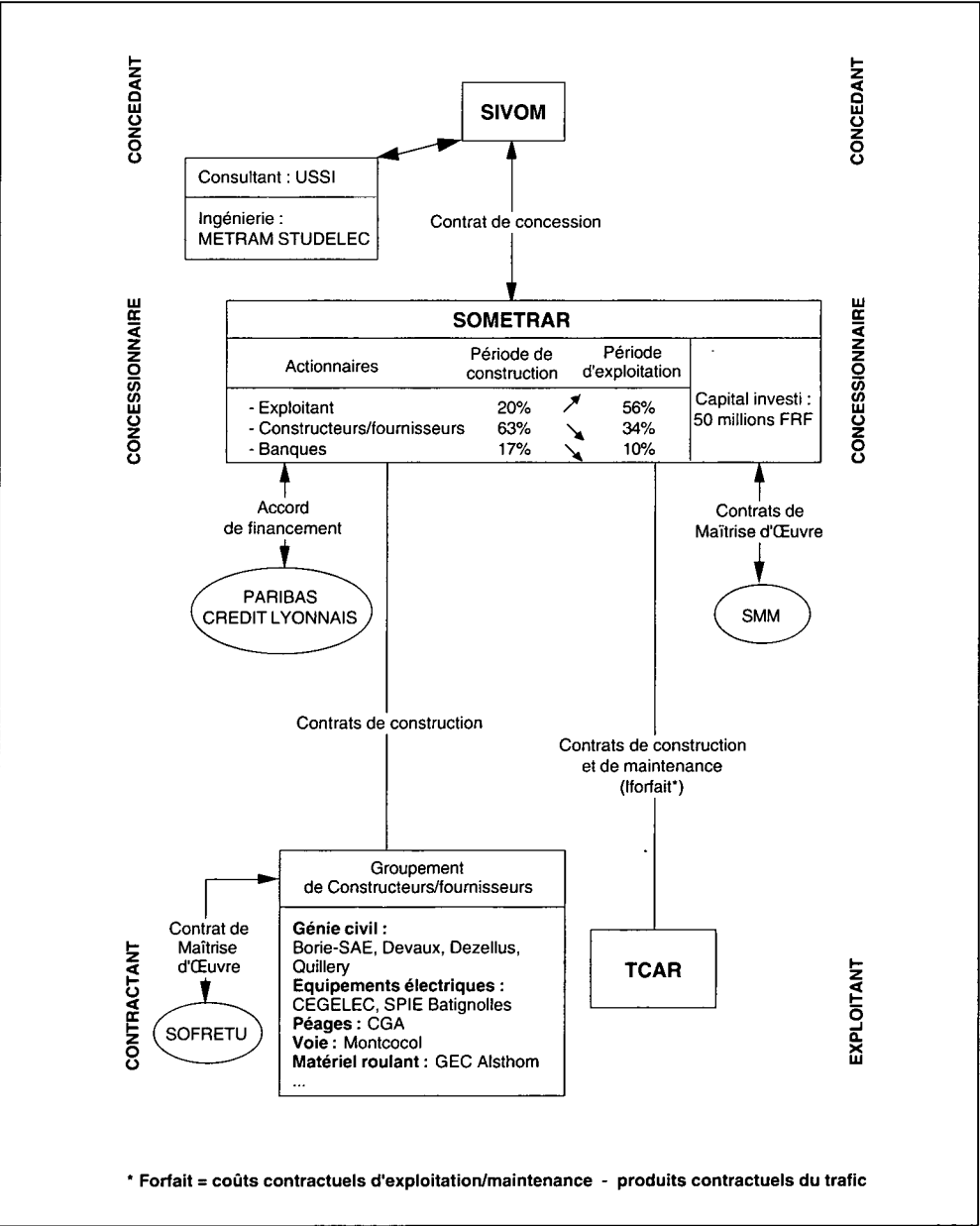


Rouen : le métrobus



- Le contrat signé le 28 juin 1991 prend effet le 1er juillet 1993, et arrive à échéance le 30 juin 2024 (ou au plus tôt en 2009 en cas d'exercice par le SIVOM de sa faculté de rachat de la concession). Jusqu'au 1er juillet 1993, le réseau reste exploité par TCAR sous un régime de régie intéressée.
- Selon le contrat de concession, SOMÉTRAR réalise et finance la construction du métro qu'elle fait exploiter pendant 30 ans par TCAR, avec le reste du réseau TCAR. Elle perçoit les recettes et propose les modifications de services et de tarifs. Elle s'engage sur une progression du trafic, en nombre de déplacements, d'environ 25% au terme des 5 premières années de la concession. Au-delà de cette période de 5 ans, de nouveaux objectifs sont fixés par rendez-vous périodiques.
- Le SIVOM verse une subvention d'équipement, et une

- contribution forfaitaire d'exploitation (240 millions FRF valeur 1990, contribution diminuée chaque année de 0,4% pour gain de productivité), avec partage du risque de trafic au delà de certaines limites contractuelles. Il fixe la politique tarifaire et les adaptations de service.
- Les engagements pris peuvent être modifiés en cas de changement significatif de l'offre ou des tarifs par le SIVOM.
- Le capital de la société concessionnaire est de 50 millions FRF.
- Durant la construction, il est détenu à 63% par les constructeurs, le reste étant partagé entre les banques (17%) et l'exploitant (20%). Après la mise en service, l'exploitant devient l'actionnaire majoritaire, avec 56%, suivi par les constructeurs (34%) et les banques (10%).



STRASBOURG

UN PROJET DE TRAMWAY ACCOMPAGNANT UNE POLITIQUE GLOBALE DE TRANSPORTS URBAINS

L'AGGLOMÉRATION STRASBOURGEOISE - 435 000 HABITANTS

- Huitième agglomération française derrière Paris, Lyon, Marseille, Lille, Bordeaux, Toulouse, et Nantes.

- Située au nord-est de la France, en Alsace, ville frontalière, Strasbourg est un important centre commercial et culturel, et un port fluvial important axé sur le Rhin. De nombreuses organisations internationales sont basées à Strasbourg, tels le Parlement Européen et le Conseil de l'Europe.

- Taux de croissance de l'agglomération : 0,7% par an en moyenne sur les dix dernières années (la population de la ville-centre reste stable sur la période).

LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE STRASBOURG

- Créée en 1966, la CUS, Communauté Urbaine de Strasbourg, regroupe 27 communes et 435 000 habitants (en 1990) sur 309 km².

- 255 000 habitants (60 %) à Strasbourg, la ville-centre, sur 78 km².

- La mobilité est en 1989 de 4,06 déplacements par personne et par jour, dont 2,71 déplacements motorisés.

- La répartition des déplacements motorisés est de 11 % en transport en commun, 72,5% en véhicules particuliers, 15% en deux roues, et 1,5% autres (dont taxi).

- Le versement de transport est instauré le 1/1/1974 au taux de 0,8%, et porté à 1,75% le 20/12/91. Le produit net du versement de transport a été de 328 millions de francs en 1993, soit 758 FRF par habitant.

L'EXPLOITANT, CTS

- Le réseau de transports publics est exploité (depuis 1878) par la CTS, la Compagnie des Transports Strasbourgeois (384 autobus au parc en 1995, dont 77 autobus articulés). La CTS est une société d'économie mixte dont les principaux actionnaires sont la CUS et le département du Bas-Rhin, elle est rattachée au groupe TRANSCET S.A. Le taux de couverture des dépenses de fonctionnement par les recettes commerciales est de 0,53 en 1993. La CTS a signé avec la CUS un contrat de concession pour la construction d'une ligne de tramway et l'exploitation de l'ensemble du réseau de transport public (les marchés de travaux et de fournitures ont fait l'objet d'appels d'offres internationaux). Signé le 21 décembre 1990, le contrat arrive à échéance le 31/12/2020.

LES ACTIONS DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS

- L'idée de créer un TCSP (Transport en Commun en Site Propre) figure dans le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme approuvé en 1973.

- Une nouvelle réflexion sur l'offre de transports collectifs est engagée en 1985, avec élaboration d'un projet de VAL.

- En 1988, la CUS décide de construire le VAL.

- Le système VAL est remis en question par les élections municipales de 1989. Le choix du système, VAL ou tramway, est un enjeu politique de ces élections.

- 19 juin 1989 - La nouvelle équipe municipale confirme sa volonté de réaliser un tramway. La CUS rallie cette position, et de ce fait abandonne le VAL. La CUS décide l'actualisation des études de 1983 pour définir la configuration du réseau, et les caractéristiques d'une première ligne nord-sud, dans une variante avec tunnel court.

- 24 novembre 1989 - La CUS décide la réalisation d'une ligne de tramway allant d'Ilkirsch-Graffenstaden (Lixenbuhl) à



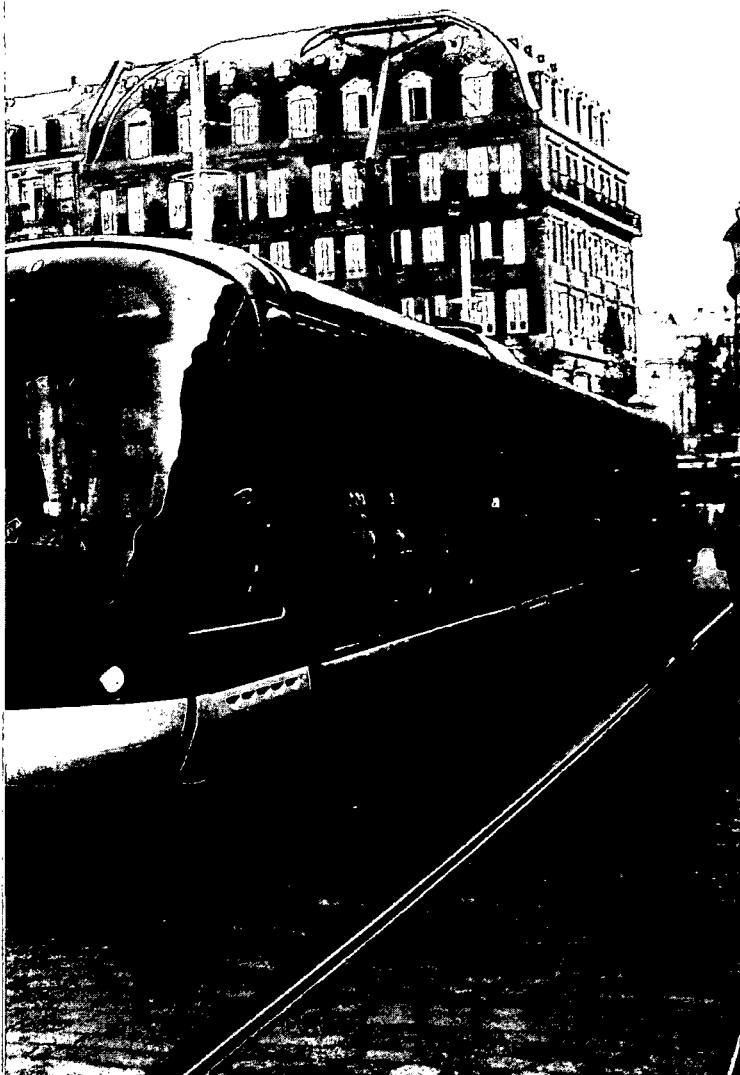
Hautepierre en passant par la gare et le centre-ville. La CUS approuve le DPC, Dossier de Prise en Considération du nouveau projet, qui sera transmis à l'État, et engage la procédure de concertation sur le tracé et sur les mesures d'accompagnement, à savoir l'aménagement urbain, la réalisation d'infrastructures de contournement du centre-ville, et des plans de circulation et de stationnement.

- Du 24 au 30 mars 1990 - Lancement de la concertation avec la population locale, sous forme de dialogue avec les habitants desservis, organisation de réunions thématiques, lancement d'un questionnaire grand public et édition d'un document simplifié de présentation du projet.

- 30 mars 1990 - Par délibération, le conseil de Communauté fixe les grands principes du montage du projet :

- conclusion avec la CTS d'un contrat de concession (droit alsacien) portant sur les études, la réalisation du projet de tramway et son exploitation ainsi que celle du réseau d'autobus restructuré,

Strasbourg : le tramway



- lancement d'un appel d'offres européen avec concours pour le matériel roulant, sur la base d'un matériel tramway à plancher bas intégral.

- 27 avril 1990 - Approbation des projets de réaménagement de la place de la gare et du secteur Kléber/Homme de Fer.

- 1er juin au 2 juillet 1990 - Déroulement de l'enquête publique.

- 21 décembre 1990 - Approbation du contrat de concession avec la CTS.

- 17 juin 1991 - Le décret d'utilité publique de la première ligne de tramway est ratifié en Conseil d'État.

- Juillet 1991 - Choix du constructeur du matériel roulant: SOCIMI-ABB.

- Février 1992 - Mise en place du plan Strass, qui interdit le transit des véhicules par le centre-ville et organise la circulation au sein des quartiers selon un système de boucles.

- Mars 1992 - Démarrage des travaux.

- 26 juin 1992 - Décision de la CUS de réaliser un programme d'oeuvres d'art et d'interventions artistiques dans le cadre du projet de tramway pour 6 millions FRF.

- A partir de 1993, acquisition par CTS de 30 autobus articulés Van Hool à plancher surbaissé. Les arrêts du réseau sont équipés progressivement de quais adaptés, en les surélevant de 20 cm, avec création de plans inclinés aux extrémités pour rejoindre les trottoirs (dans le cadre d'un programme triennal 1993-1995 subventionné par l'État à hauteur de 30% du coût d'infrastructure). Des expérimentations sont en cours pour doter les bus de palettes rétractables offrant un accès aux fauteuils roulants. Une ligne pilote sera équipée de telles palettes à l'automne 1995.

- 14 mai 1994 - Approbation par la CUS du Dossier de Prise en Considération du projet de tramway à moyen terme (DPC de juin 1993), prévoyant des extensions au sud-est (Neudorf/Neuhof), au centre-est (République/Esplanade), au nord (Schiltigheim/Bischheim/Hoenheim).

- 25 mai 1994 - Lancement de la procédure de concertation pour le projet actualisé du tronçon 5, Ilkirch-Graffenstaden, et lancement des études d'APS modificatif pour ce tronçon.

- En 1994 est progressivement mis en place un nouveau plan de déplacements urbains définissant un nouvel équilibre dans l'usage des différents modes de transport (piétons, cyclistes, voitures, transports en commun), et accordant des priorités aux autobus et au tramway au détriment de la voiture particulière.

- 26 novembre 1994 - Mise en service partielle du nouveau tramway.

- 27 février 1995 - Mise en service définitive du tramway, à parc complet. Le réseau d'autobus est modifié en profondeur, avec aménagements de voirie spécifiques (10 stations d'échange bus/tram, couloirs réservés...). Des parkings "Relais-Tram", à Étoile (480 places) et Rotonde (400 places), offrent des places de stationnement pour 12 FRF quelle que soit la durée de stationnement, et les occupants du véhicule reçoivent un ticket individuel gratuit d'accès au tramway pour un aller-retour gratuit entre Étoile et Rotonde. Un réseau de 160 km de pistes cyclables complète ce dispositif.

La place Kléber est le cœur d'un espace piétonnier de

2,8 hectares, et plus de 1400 arbres ont été plantés le long de la ligne.

LE TRAMWAY DE STRASBOURG

- La première ligne du tramway de Strasbourg relie le quartier de HautePierre, à l'ouest, à la commune d'Illkirch-Graffenstaden au sud en passant par la gare et le centre-ville.

- Longue de 10 km (dont 1,2 km en tunnel entre la Rotonde et le quai Kléber en centre-ville), ses 18 stations (dont une en souterrain) desservent 70 000 habitants, autant d'emplois, et les 22 000 usagers quotidiens de la gare SNCF.

- Le matériel roulant est, comme à Lille, un matériel à plancher surbaissé sur toute sa longueur, grâce à une

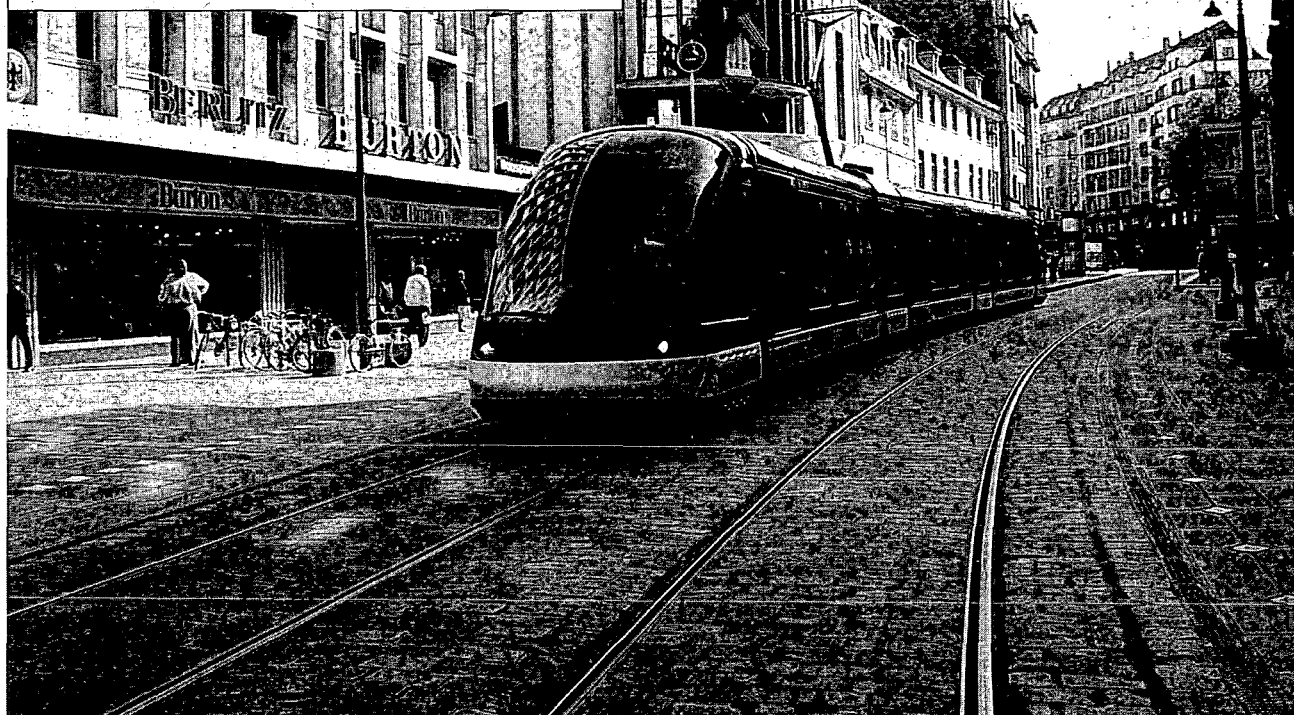
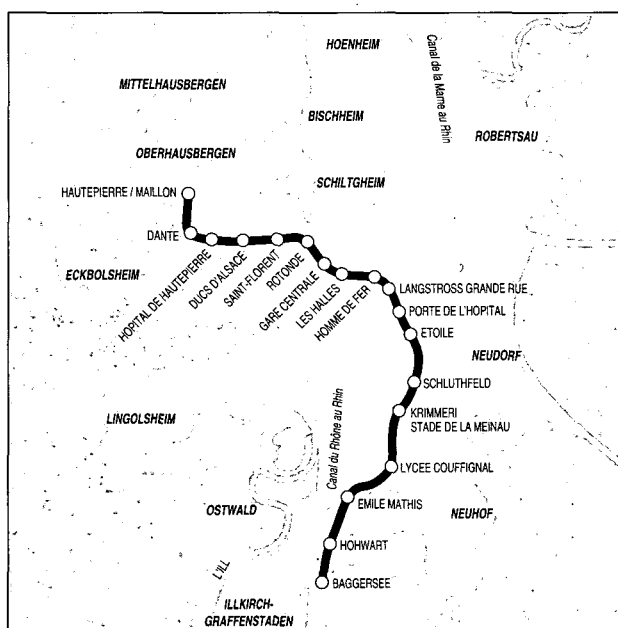
conception originale du bogie, sans essieux et équipé des moteurs de traction les plus petits et les plus légers existants à cette époque. Une palette amovible comble l'espace entre le véhicule et le quai.

- Les rames climatisées sont modulables (donc extensibles dans quelques années), constituées de trois compartiments voyageurs articulés autour de quatre modules d'intercirculation et de deux cabines de conduite. Elles reposent sur quatre bogies dont trois sont moteurs.

- Elles ont 33,30 m de longueur, 2,40 m de largeur, 3,10 m de hauteur (roues neuves). Le plancher est à 340 mm au dessus du rail.

- La capacité est de 230 passagers par rame (à 4 passagers par m²), dont 66 assis.

- Le dépôt implanté à Cronenbourg a été entièrement



reconstruit pour accueillir les autobus et 45 rames de tramway.

- Le réseau est équipé d'un Système d'Aide à l'Exploitation (SAE), et les arrêts de tramway fournissent en temps réel aux usagers sur écran vidéo le temps d'attente des deux prochains véhicules. Trente distributeurs automatiques de tickets ont été installés sur les quais des stations.

- Le personnel est de 58 conducteurs et 39 agents de maintenance.

- La vitesse maximale est de 60 km/h, la vitesse commerciale est de 21 km/h. L'intervalle est de 4 mn aux heures de pointe, 5 à 6 mn en journée, 10 mn après 20h, 15 mn après 21h. La ligne est en service de 4h30 à 00h30.

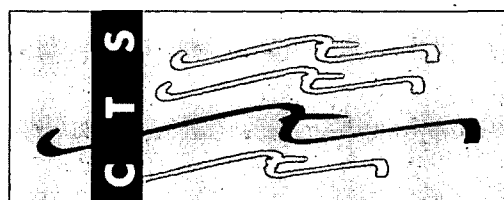
- Coût total de la ligne, en francs au 1/1/1990 hors taxes (hors aménagements induits) : 1940 millions FRF (dont 369 millions FRF pour 20 rames de matériel roulant) pour 10 km

de ligne, soit 194 millions FRF par km.

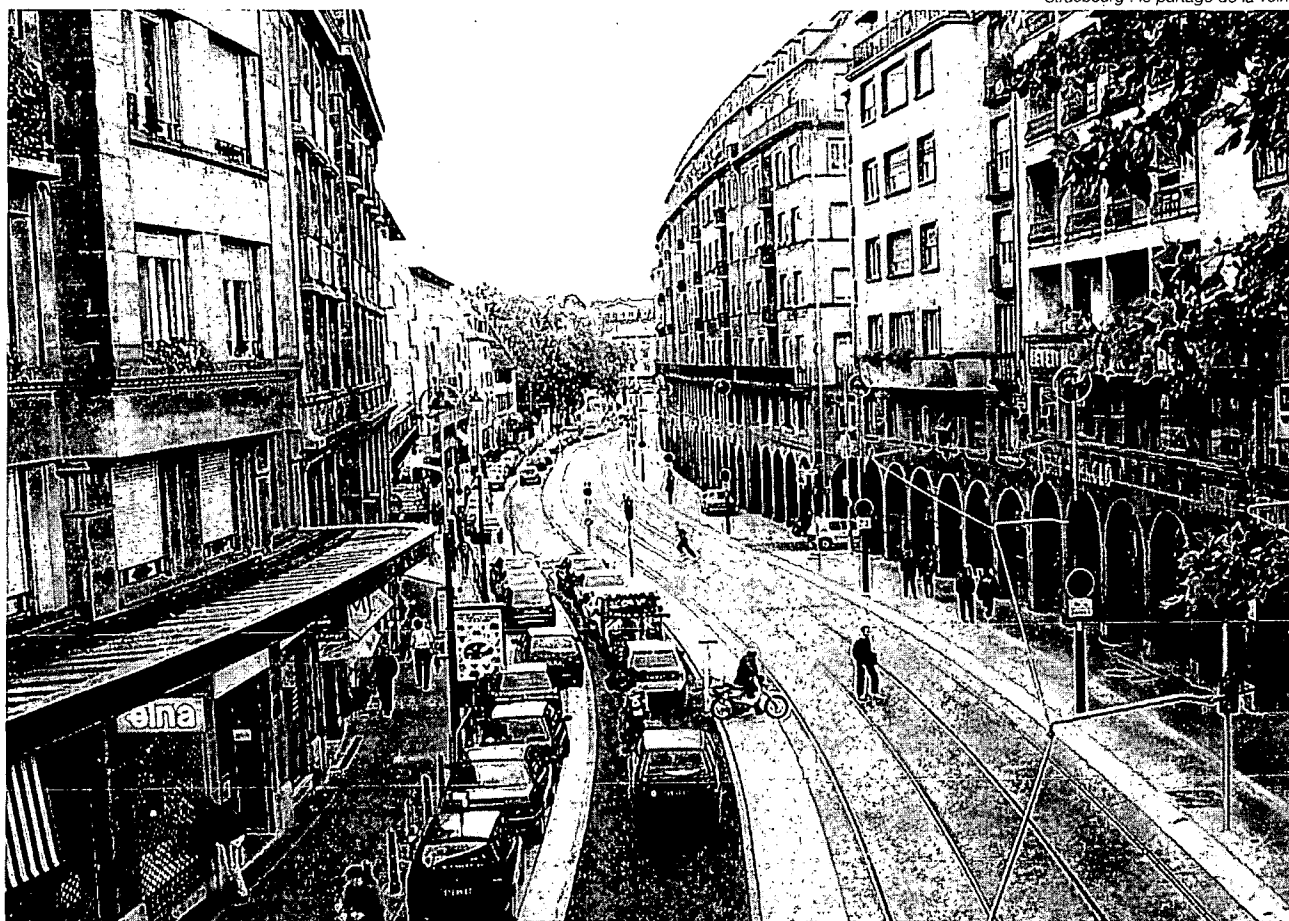
- Financement : subvention d'Etat à hauteur de 330 millions FRF (17% du coût 1990), 518 millions FRF de versement de transport, 331 millions FRF de subventions diverses de la CUS et des collectivités territoriales, 63 millions FRF de contribution des gestionnaires des réseaux, et le reste, 698 millions FRF, sur emprunts de CTS (auprès de 17 établissements financiers, dont la BEI. Prêts BEI : 300 millions FRF en prêt direct et 150 millions FRF en refinancement d'autres banques).

- Le trafic du tramway a dépassé 1 800 000 voyageurs dans ses trois premiers mois d'exploitation. Le trafic journalier prévu est de l'ordre de 55 000 voyageurs, dont 6 000 à l'heure de pointe.

- Le trafic total du réseau CTS était de 42,9 millions de voyages en 1993.



Strasbourg : le partage de la voirie



TOULOUSE

UN PROJET DE MÉTRO AUTOMATIQUE (VAL) CONFIÉ AU SECTEUR PRIVÉ

L'AGGLOMÉRATION TOULOUSAINE - 632 000 HABITANTS

- Sixième agglomération française derrière Paris, Lyon, Marseille, Lille et Bordeaux.
- Principale métropole de la Région Midi-Pyrénées, à 260 km à l'est de Bordeaux et de la côte atlantique, 150 km à l'ouest de la Méditerranée, 180 km au nord de l'Espagne.
- Ressources : agriculture, électricité, gaz naturel. Centre industriel, pôle universitaire et scientifique. Industries de pointe comme l'électronique et l'aérospatiale (usines Airbus).
- Grande ville d'art dont l'origine remonte à l'époque romaine.
- Taux de croissance : 1,6 % par an depuis une vingtaine d'années (1,7 % par an de 1982 à 1990). La population de la ville-centre reste globalement stable sur la période.

LE SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMÉRATION TOULOUSAINE (SMTC)

- Créé en 1972 - Associe aux communes de l'agglomération (Ville de Toulouse + Syndicat Intercommunal) le département de la Haute-Garonne.
- Sur le périmètre actuel des transports urbains (depuis 1981), 53 communes, 616 km², 632 000 habitants et 215 000 emplois.
- 366 000 habitants (58%) dans la ville-centre sur 120 km². Toulouse est la quatrième commune de France après Paris, Marseille et Lyon.
- La mobilité était en 1990 de 2,91 déplacements par personne et par jour, dont 2,32 déplacements motorisés et la répartition des déplacements motorisés de 14 % en transports en commun, 79 % en véhicules particuliers, 7 % en deux roues.
- Le taux de motorisation était de 49 voitures pour 100 personnes en 1990.
- Le taux du versement de transport a été fixé à 0,91% au 1/1/74 ; à 1% au 1/1/75 ; à 1,50% au 1/4/86, à 1,75% au 1/4/91. Le produit net du versement de transport a été de 420 millions de francs en 1992, soit 664 FRF par habitant. Le complément de ressources provient de contributions financières des collectivités calculées en fonction d'une formule complexe (répartition réelle pour 1993 : Ville de Toulouse 55% ; Département 35% ; Syndicat Intercommunal 10%).

L'EXPLOITANT, SEMVAT

- Le réseau de transport public urbain est exploité (depuis 1972) par la Société d'Economie Mixte des Transports Publics de voyageurs de l'Agglomération Toulousaine, la SEMVAT, du groupe TRANSCET S.A. (parc total de 479 véhicules routiers dont 34 autobus articulés, + 27 rames doubles de VAL, en 1993). Le taux de couverture des dépenses de fonctionnement par les recettes commerciales est de 0,46 en 1993. La gestion actuelle se fait dans le cadre d'un contrat de gestion à prix forfaitaire, passé par la SEMVAT avec la société MTD dont la SEMVAT est actionnaire. MTD a

réalisé en concession le projet de ligne de VAL sous contrat signé avec le SMTC le 21/07/88, avec date d'effet au 1/1/90, arrivant à échéance le 31/12/2020 (voir plus loin). MTD est donc l'exploitant en titre depuis 1990, et la SEMVAT est son sous-traitant.

LES ACTIONS DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS

- Mise en place d'un plan de circulation en 1972 avec création de 5 km de couloirs réservés à contre-sens.
- Développement de l'offre de transport collectif de 1972 à 1978, et réalisation d'études sur la création d'un système de transport en site propre dans le cadre de l'élaboration du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme.
- Diagnostic du réseau d'autobus en 1978, et création d'une commission au sein du SMTC chargée d'élaborer des



propositions de développement du réseau de transports publics à court et moyen terme (10 ans).

- Le 24 mars 1980, le Syndicat Mixte prend la décision de principe de réaliser un réseau en site propre de trois lignes de 9 km environ chacune, A (Mirail-Centre-Jolimont), B (Rangueil-Centre-Casanova) et C (desserte de Colomiers par utilisation des voies SNCF entre les gares Saint-Cyprien et Colomiers).

- Après différentes études d'insertion en centre-ville, le SMTC décide en 1984 que la partie centrale du réseau sera réalisée en souterrain (des Arènes à Marengo, avec passage sous le canal du Midi et traversée sous-fluviale de la Garonne), de même que le franchissement à l'est de la butte de Jolimont. Accord de l'État en décembre 1984 pour subventionner la réalisation de la première ligne, à hauteur de 500 millions de francs (valeur 1984).

Toulouse : le VAL



- Après avoir fait procéder au début 1985 à une étude de comparaison VAL- tramway pour les lignes A et B (la desserte de Colomiers par la ligne C pouvant être assurée par un renforcement des services SNCF), le SMTC décide le 9 juillet 1985 de retenir le système VAL (voir monographie LILLE). Il approuve le 9 septembre 1985 le dossier de prise en considération (DPC) de la ligne A.

- Les études techniques sont réalisées en 1986 et 1987. Elles prévoient un aménagement à court terme de la ligne C (9,0 km), la réalisation de la ligne A pour juillet 1993 (9,7 km), celle de la ligne B pour 1997-1998 (8,3 km).

- La ligne A est déclarée d'utilité publique le 29 octobre 1987. Les travaux de construction débutent en février 1988.

- Fin 1987, le SMTC demande au groupe de la Caisse des Dépôts et Consignations (dont dépend la SEMVAT) de lui proposer un montage juridique et financier en concession. Ce montage aboutit à un contrat de concession le 21 juillet 1988.

- Les travaux de génie civil de la ligne A commencent en 1989.

- 1er mai 1992 - Mise en place d'une nouvelle billetterie magnétique à tarification unique métro + bus, au format ISO (55 millions FRF d'investissements).

- Juillet 1992 - Le dossier de prise en considération de la ligne B et de la ligne C est déposé par le Syndicat Mixte. Il reçoit un avis favorable de l'État.

- La ligne A est mise en service le 26 juin 1993. Avec ses 15 stations, elle est longue de 9,7 km, dont 90% en souterrain (1/3 en tranchée couverte et 2/3 en tunnel), et 10% en viaduc. Elle est dimensionnée pour un trafic de 4 500 voyageurs par sens à l'heure de pointe en 1993, et une vitesse commerciale de 36 km/h. Comme à Lille, la capacité du véhicule VAL, élément indéformable à deux caisses reposant sur des essieux orientables équipés de roues montées sur pneumatiques, est de 154 passagers (à 4 passagers debout par m²) dont 48 assis. L'élément a 25 m de longueur, 2,06 m de largeur, et 3,20 m de hauteur. Sur les 29 rames du parc, 24 sont en exploitation. Le métro est exploité par 120 personnes (60 à l'exploitation, 60 à la maintenance dont 10 pour celle des automatismes).

- Le réseau de surface a été entièrement réaménagé à la mise en service de la ligne A : suppression de 6 lignes d'autobus, 5 lignes réorganisées en rabattement sur le métro, création de facilités de correspondance, augmentation des fréquences sur les lignes d'autobus, ouverture de parkings de "captation" aux gares d'échanges des stations Jolimont, Arènes et Mirail-Basso-Combo. Ces parkings ne sont accessibles qu'aux personnes munies d'un titre de transport SEMVAT métro-bus. Fin 1994, la nouvelle gare routière interurbaine Pierre Sépard (50 millions FRF à la charge du département) est ouverte à proximité du pôle d'échanges Marengo-SNCF qui regroupe métro, train et autobus. Elle accueille 23 transporteurs différents, 22 lignes SEMVAT, 11 lignes départementales et 19 lignes régionales.

- Dès octobre 1993, une fréquentation de 110 000 voyageurs par jour est atteinte sur la ligne de métro. Sur l'année 1993, le trafic total du réseau SEMVAT atteint 54,8 millions de voyages, 30% de plus qu'en 1992.

- Coûts de réalisation du réseau en francs 1993 hors taxes:

- ligne A : 3 700 millions FRF (dont 435 millions FRF pour 29 rames de matériel roulant) pour 9,7 km, soit 370 millions FRF par km de ligne, non compris 500 millions FRF de frais financiers intercalaires,

- ligne B : 2 900 millions FRF

- ligne C : 350 millions FRF.

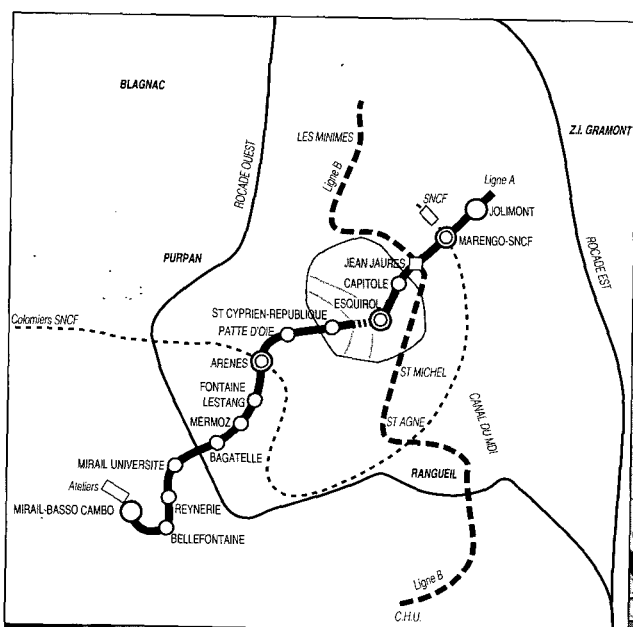
- Financement (valeur 1993): pour la ligne A, subvention d'État à hauteur de 550 millions FRF, le versement de transport pour 1120 millions FRF, et 2500 millions FRF d'emprunts contractés par MTD, le concessionnaire, outre son apport de 30 millions FRF en capital.

LE CONTRAT DE CONCESSION DU PROJET VAL DE TOULOUSE

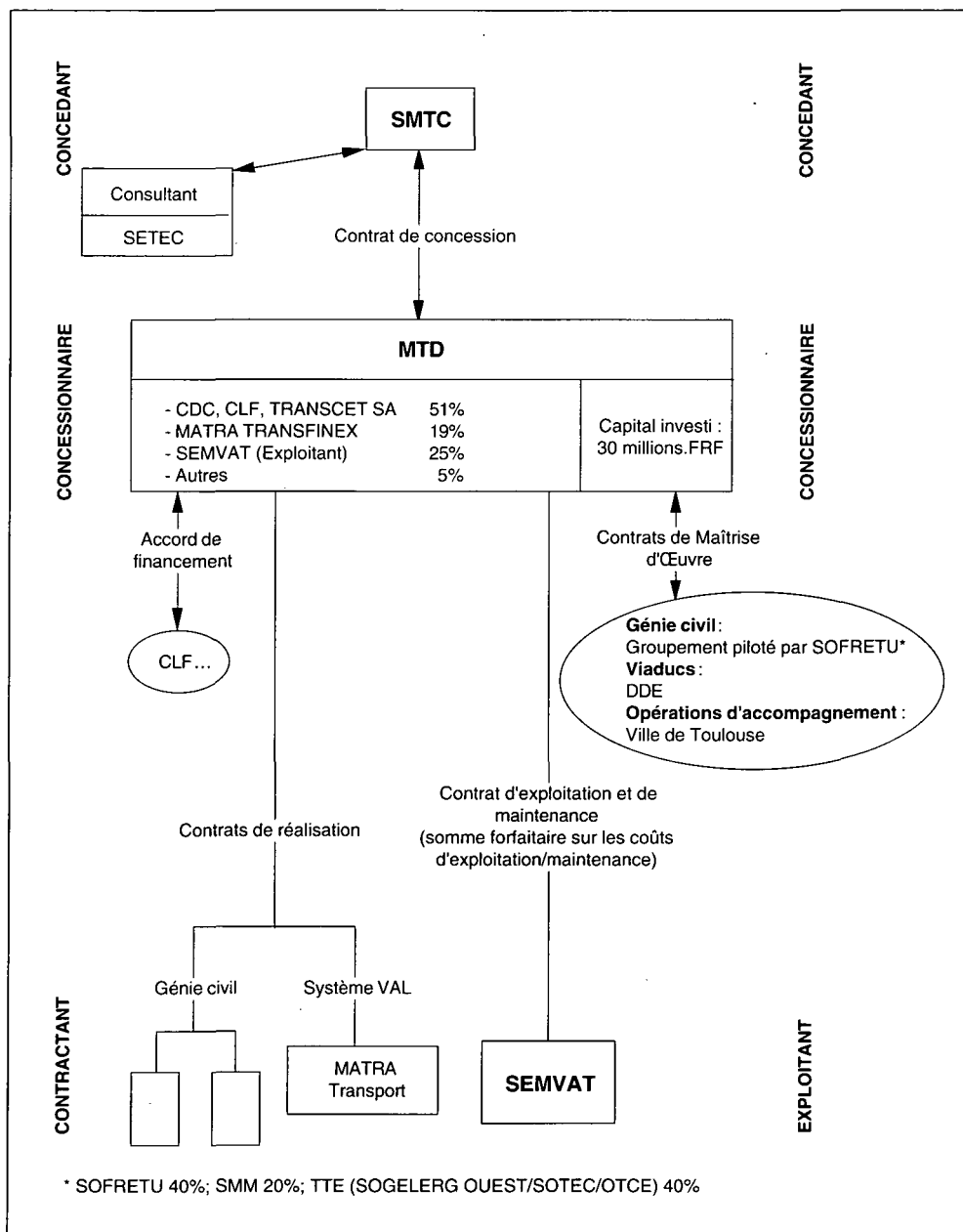
- Objet de la concession : construction de la ligne A, puis exploitation globale du réseau de l'agglomération (VAL et autobus), avec organisation de correspondances avec la SNCF en gare de Saint-Cyprien et création de parcs de stationnement d'échange.

- Durée de la concession : outre la période de construction de la ligne A, 30 ans à compter de la mise en service commercial du métro.

- La société concessionnaire : MTD pour Métropole Transport Développement, une société anonyme de droit privé, au capital de 30 millions de francs réparti entre :



- . la Caisse des Dépôts et Consignations, le Crédit Local de France et Transcet S.A. : 51 %,
 - . Matra-Transfinex : 19 %,
 - . la SEMVAT : 25 %,
 - . divers investisseurs locaux : 5 %.
- La société concessionnaire assure directement : le financement de l'opération (à partir du capital de la société concessionnaire, de subventions de l'Etat, de contributions des collectivités, et d'emprunts) ; la construction de l'ouvrage (maîtrise d'ouvrage déléguée) ; la réalisation et la mise en place du système VAL (contrat d'ensembliser du système : Matra) ; la responsabilité de l'exploitation du réseau de VAL et d'autobus (confiée à la SEMVAT).
- Les engagements du concessionnaire portent sur :
- . le coût total d'investissement (hors acquisition des terrains et aléas exceptionnels ou imprévisibles),
 - . la date de mise en service de la ligne A (pénalités de retard),



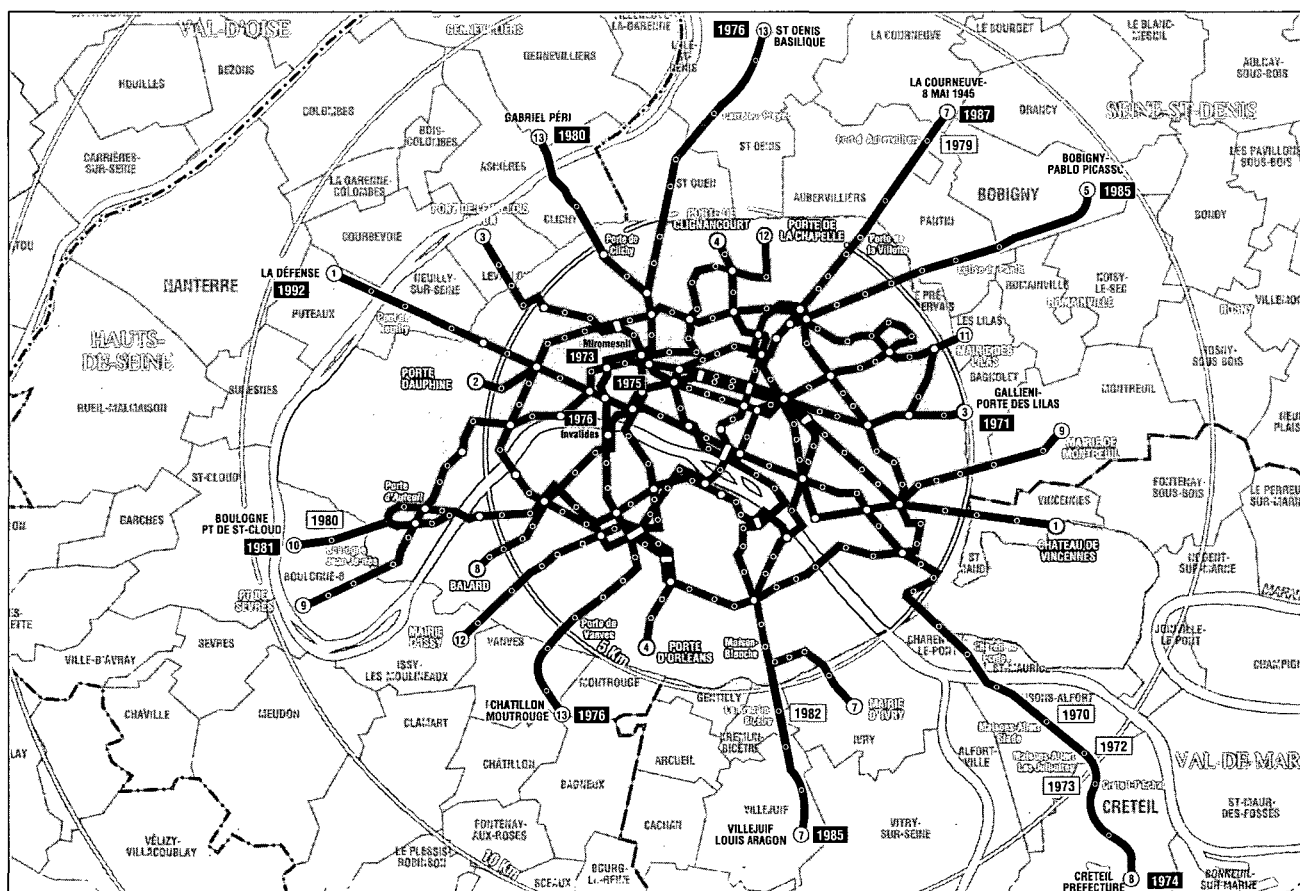
RÉGION D'ILE-DE-FRANCE

(Principaux projets récents et en cours)

LES MISES EN SERVICE DE PROLONGEMENTS DE MÉTRO

DEPUIS 1970

- Ligne 1 à Grande Arche de La Défense en 1992,
- Ligne 3 à Gallieni et débranchement de la section Gallieni-Porte des Lilas (qui devient la ligne 3 bis) en 1971,
- Ligne 5 à Bobigny Pablo Picasso en 1985,
- Ligne 7 :
 - au nord à La Courneuve-8 mai 1945 en deux étapes, 1979 et 1987,
 - au sud à Villejuif-Louis Aragon en deux étapes, 1982 et 1985,
- Ligne 8 au sud à Créteil Préfecture en quatre étapes, 1970, 1972, 1973 et 1974,
- Ligne 10 à Boulogne-Pont de Saint-Cloud en deux étapes, 1980 et 1981,
- Ligne 13 :
 - jonction centrale Saint-Lazare - Invalides en trois étapes, 1973, 1975 et 1976,
 - au nord à Saint-Denis Basilique (branche Saint-Denis) en 1976,
 - au nord à Gabriel Péri (branche Asnières Gennevilliers) en 1980,
 - au sud à Châtillon-Montrouge en 1976.



LES MISES EN SERVICE DU RER

- LIGNE A :

- Nation - Boissy-Saint-Léger en 1969,
- Étoile-Charles de Gaulle-Auber en 1971,
- Étoile-Saint-Germain en Laye en 1972,
- 1ère phase de l'interconnexion ouest Nanterre-Préfecture en 1972,
- branche de Noisy-le-Grand Mont-d'Est en 1977,
- jonction centrale Auber-Nation en 1977 (naissance de la ligne "A"),
- interconnexion de la ligne SNCF Paris-Cergy avec la ligne A à Nanterre-Université en 1979, avec création des sections Nanterre-Université-Houilles et Bifurcation de Neuville - Cergy-Préfecture, et réouverture du tronçon d'Achères à Bifurcation de Neuville,
- prolongement à Torcy-Marne-la-Vallée en 1980,
- prolongement de la branche de Cergy de Cergy-Préfecture à Cergy-Saint-Christophe en 1985,
- SACEM en 1989,
- 2ème phase de l'interconnexion ouest à Nanterre-Préfecture en 1989,
- prolongement à Chessy-Eurodisney en 1992,
- prolongement à Cergy-le-Haut en 1994,

- LIGNE B :

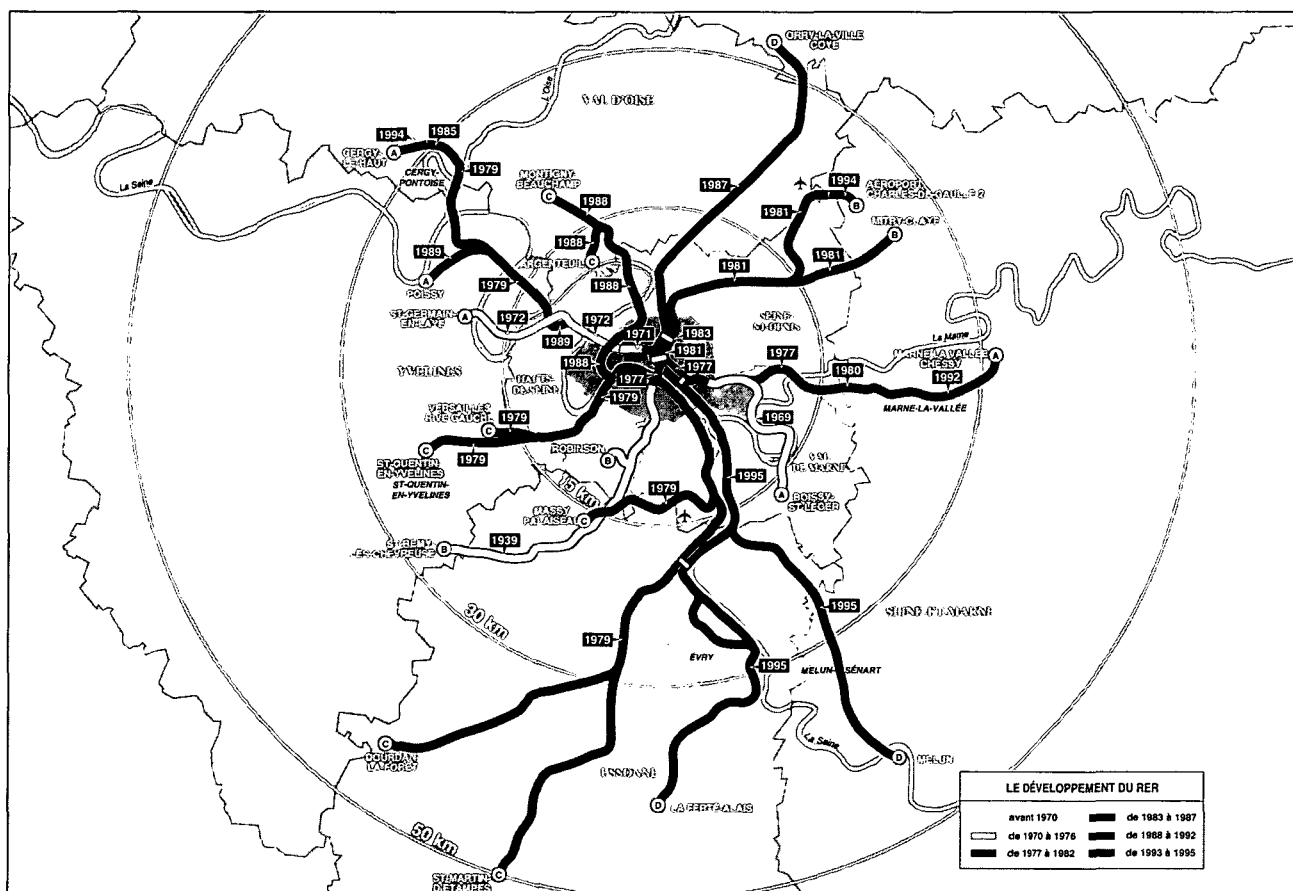
- gare nouvelle Les Baconnets en 1969,
- intégration à la région des transports parisiens du tronçon d'Aulnay-sous-Bois à Roissy, Aéroport Charles de Gaulle en 1976,
- jonction centrale Luxembourg-Châtelet en 1977,
- prolongement Châtelet-Gare du Nord en 1981,
- interconnexion RATP-SNCF à Gare du Nord en 1983,
- station Saint-Michel Notre-Dame en 1988,
- prolongement à Roissy-Charles de Gaulle-TGV en 1994,

- LIGNE C :

- réouverture de la section Pont de Rungis-Aéroport d'Orly à Massy-Palaiseau en 1977,
- jonction centrale Invalides-Gare d'Orsay en 1979,
- jonction Vallée de Montmorency-Invalides en 1988,

- LIGNE D :

- extension de Viry-Châtillon à Grigny-Centre en 1974,
- extension de Grigny-Centre à Corbeil-Essonnes en 1975,
- jonction centrale Gare du Nord-Châtelet en 1987,
- jonction centrale Châtelet-Gare de Lyon en 1995.



LE TRAMWAY SAINT-DENIS BOBIGNY

- mise en service en deux étapes, le 6 juillet et le 21 décembre 1992,
- zone desservie : 4 municipalités, 228 000 habitants et 110 000 emplois (à 600 m à pied),
- ligne en correspondance avec 3 lignes de métro, la ligne D du RER, le réseau SNCF et de nombreuses lignes d'autobus,
- longueur de la ligne 9,1 km; 21 stations,
- 138 millions de places-kilomètres offertes en 1993 (à 4 passagers debout par m²),
- matériel roulant : 17 véhicules bi-articulés (2 motrices et une remorque centrale) de 29,4 m de longueur et 2,3 m de largeur, capacité 174 passagers dont 52 assis,
- 15,3 millions de voyageurs en 1993,
- trafic journalier de 63 000 voyageurs,
- intervalle en heure de pointe 5 mn, en heure creuse 8 mn, en fonctionnement de 5h 00 à 24h 00,
- vitesse commerciale 19 km/h,
- information dynamique aux arrêts sur écran vidéo sur les deux prochains véhicules attendus,
- coût de réalisation (FRF 1993) :
 - infrastructures : 765 millions FRF (hors déviation de réseaux concessionnaires),
 - matériel roulant : 225 millions FRF,
- financement :
 - infrastructure : État 50%; Région d'Ile-de-France 42,8%; Département de Seine-Saint-Denis 7,2%,
 - matériel roulant : RATP 100%,
- extension à Noisy-le-Sec à l'horizon 2000.

Le tramway Saint-Denis Bobigny



Le Trans-Val-de-Marne, TVM



LE TRANS-VAL-DE-MARNE (TVM)

- mise en service le 1er octobre 1993,
- site propre pour autobus de 12,5 km et 23 stations entre Saint-Maur-Créteil RER et le MIN (Marché d'Intérêt National) de Rungis, à Chevilly-Larue,
- secteur desservi : 5 communes, 57 000 habitants et 30 000 emplois,
- en correspondance avec les lignes A et C du RER, la ligne 8 du métro, de nombreuses lignes d'autobus,
- exploité avec 19 autobus articulés circulant à 22 km/h (contre 13 km/h pour les autobus sur voirie banalisée),
- trafic journalier de 30 000 voyageurs, et 43 000 à terme,
- intervalle de 5 mn aux heures de pointe et 10 mn aux heures creuses, fonctionnement de 5h 30 à 0h 30,
- information dynamique aux arrêts sur écran vidéo sur les deux prochains véhicules attendus,
- coût des travaux : 602 millions FRF,
- financement : État 50%; Région d'Ile-de-France 50%.

LE PROJET TRAM-VAL-DE-SEINE (TVS)

- réutilisation de l'infrastructure de la ligne SNCF Puteaux-Issy-Plaine-Champs de Mars, créée pour l'exposition universelle de 1889, pour l'aménagement d'une ligne de tramway entre Issy-Plaine et Puteaux, exploitée par la RATP, mise en service en 1997 avec prolongement à La Défense,
- prolongement ultérieur au Nord au delà de La Défense, et au sud au Boulevard Victor vers la Porte de Versailles,
- ligne de 11,7 km et 12 stations dont 3 nouvelles,
- secteur desservi : 8 communes, 60 500 habitants et 91 500 emplois (2 communes, 33 100 habitants et 27 800 emplois pour le prolongement sud),
- correspondances avec des lignes ferrées : 3 à La Défense, 1 à Puteaux, 1 à Issy-Plaine,
- vitesse maximale 70 km/h, commerciale 32 km/h,
- parc de 16 éléments type Saint-Denis-Bobigny,
- entre 5h 30 et 0h 30, intervalle prévu de 4 mn aux heures de pointe, 8 à 10 mn aux heures creuses,
- trafic prévisionnel de 25 000 voyageurs par jour en 1996 et 34 000 voyageurs par jour à terme,
- coût estimé :
 - infrastructures : 572 millions FRF (1991), (dont 422 millions de travaux sous maîtrise d'ouvrage SNCF et 150 millions FRF d'équipements sous maîtrise d'ouvrage RATP),
 - matériel roulant : 250 millions FRF (1991),
 - total : 822 millions FRF (1991),
- financement :
 - pour 200 millions FRF d'infrastructures : État 40%; Région d'Ile-de-France 40%; SNCF 20% (sur prêt spécial de la Région),
 - pour 150 millions FRF d'infrastructures : Département des Hauts-de-Seine et Région d'Ile-de-France,
 - pour 222 millions FRF d'infrastructures : État, Région d'Ile-de-France, SNCF, RATP, selon les clés du 2^{ème} contrat de plan État-Région,
 - pour le matériel roulant : RATP 100%.

PROJETS DE TRANSPORTS PUBLICS INSCRITS AU CONTRAT ÉTAT-RÉGION D'ILE-DE-FRANCE 1989-1993 (X^{ème} Plan)

• projets de transports publics mis en service avant la fin de 1993 (au titre du X^{ème} plan) :

- prolongement de la ligne de RER A de Torcy à Chessy en 1992 (11 km, 2 stations, 940 millions FRF; matériel roulant, 210 millions FRF pour 5 éléments MI),
- prolongement de la ligne de métro n°1 à La Défense en 1992 (2,4 km, 2 stations, 1 025 millions FRF y compris un passage souterrain routier),
- tramway Saint-Denis-Bobigny en 1992 (voir encart),
- site propre Trans-Val-de-Marne en 1993 (voir encart),

• projets de transports publics mis en service après 1993 (au titre du X^{ème} et du XI^{ème} plan) :

- prolongement de la ligne de RER A à Cergy-le-Haut en août 1994,
- prolongement de la ligne de RER B à Roissy-Charles de Gaulle-TGV en novembre 1994,
- liaison La Verrière-Saint-Quentin en Yvelines-Versailles-La Défense (mai 1995),
- projet MÉTÉOR (voir encart),
- projet ÉOLE (voir encart),
- ligne de RER D (jonction Châtelet-Gare de Lyon, 2 040 millions FRF 1995 au X^{ème} plan), mise en service en septembre 1995,
- projet de tramway Tram Val-de-Seine (TVS) (voir encart),
- déplacement de la gare de Boulevard Massena du RER ligne C en 1997 (441 millions FRF au XI^{ème} plan),
- prolongement de la ligne de métro n°13 à Saint-Denis Université (1,4 km, 1 station, 497 millions FRF dont 65 au X^{ème} plan et 432 au XI^{ème}), mise en service en 1998,
- compléments de sites propres pour autobus de la boucle de Gennevilliers :
 - RN 192 (première mise en service en 1980, au final 4,5 km et 323 millions FRF), mise en service en 1994,
 - RN 186 (premières mises en service en 1982 et 1987, au final 8 km et 265 millions FRF), mise en service en 1994,
- compléments du site propre pour autobus entre Paris et Vitry, sur la RN 305 (premières mises en service en 1989, 1992 et 1993, au final 4,9 km et 273 millions FRF), (220* millions FRF au XI^{ème} plan).

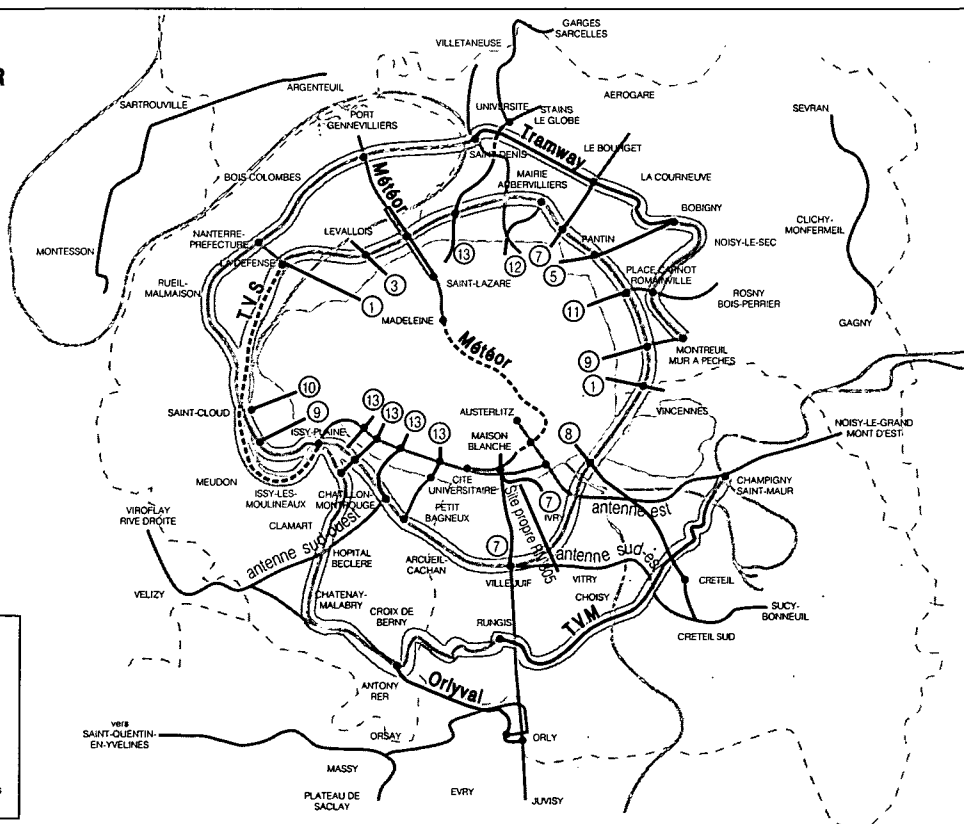
Note : les coûts marqués * sont indiqués toutes sources de financement confondues, y compris hors contrat de plan

PROJETS DE TRANSPORTS PUBLICS INSCRITS AU CONTRAT ÉTAT-RÉGION D'ILE-DE-FRANCE 1994-1998 (XI^{ème} Plan)

- liaison en site propre Issy-Clamart-Meudon-Velizy-Viroflay,
- extension de TVS (Tram-Val de Seine) au Nord de La Défense,
- extension de TVS d'Issy-Plaine à Porte de Versailles,
- extension du tramway Saint-Denis Bobigny à Noisy-le-Sec,
- prolongement de la ligne de métro n°4 à Bagneux,
- prolongement du Trans-Val de Marne (TVM) de Rungis à Croix de Berny,
- amélioration des dessertes de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle,
- desserte du parc des expositions de Paris-Nord-Villepinte,
- dessertes ferroviaires du "Grand Stade" de Saint-Denis,
- amélioration des dessertes de la branche nord de la ligne RER C (3^{ème} voie à Champs-de-Mars-Tour Eiffel, aménagement d'un terminus à Gennevilliers...),
- études et acquisitions foncières du noeud de Juvisy et du terminus de Brétigny-sur-Orge de la ligne de RER C,
- création d'une antenne de Lieusaint à Sénart sur la ligne de RER D,
- extension de la "grande ceinture" SNCF de Saint-Nom-la-Bretèche à Saint-Germain-en-Laye et de Marly-le-Roi à Noisy-le-Roi,
- opération "Seine-Aval", création de voies supplémentaires entre Argenteuil et Corneilles pour améliorer les services de la ligne de Paris-Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie et Gisors,
- aménagement de la tangentielle ferroviaire ouest première étape, d'Achères (ou Poissy) à Versailles,
- aménagement de la tangentielle ferroviaire nord :
 - Trans Val d'Oise première étape : aménagement des gares de Pontoise, Saint-Ouen-l'Aumône, Ermont-Eaubonne et Argenteuil (prolongement de la ligne de RER C de Montigny-Beauchamp à Pontoise; création de la liaison Ermont-Eaubonne-Paris-Saint-Lazare; réservation de la liaison Pontoise-Roissy),
 - Trans Val d'Oise deuxième étape : études et acquisitions foncières liées à l'aménagement de la "Grande Ceinture" entre Sartrouville et Stains et raccordement à la ligne de RER C à Épinay-sur-Seine (liaison Pontoise-Stains et Sartrouville-Stains maillant le réseau ferré en six points),
- études et acquisitions foncières liées à l'aménagement de la tangentielle ferroviaire sud première étape, de Versailles-Chantiers à Evry Courcouronnes.

SCHÉMA DIRECTEUR DE LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE

Projets de Rode en proche couronne

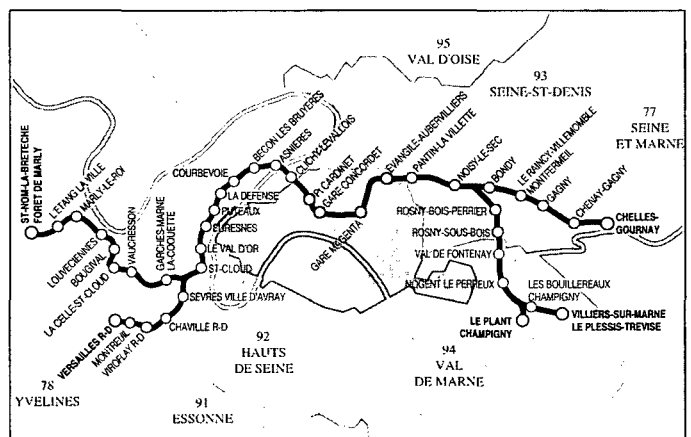
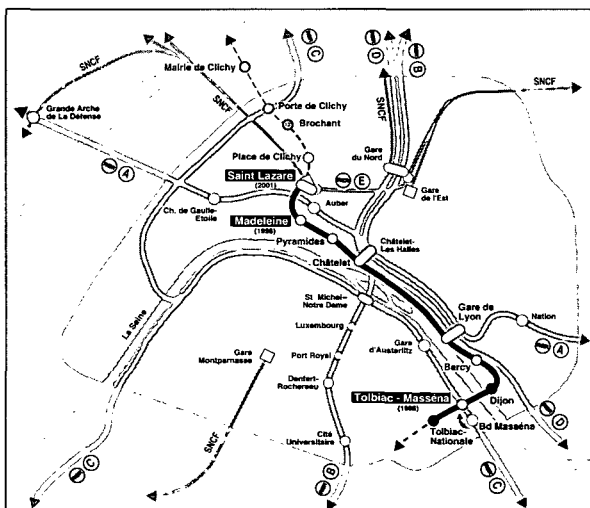


LE PROJET MÉTÉOR

- projet RATP de réalisation d'une ligne nouvelle de métro urbain entièrement automatique (20 km et 20 stations à terme),
- section Saint-Lazare-Tolbiac-Nationale entièrement en souterrain de 9,1 km et 9 stations (de 120 m), prolongements ultérieurs envisageables au sud à Maison-Blanche et au delà, au nord-ouest, jusqu'au port de Gennevilliers,
- mise en service de la première phase, de Madeleine à Tolbiac-Masséna, en 1998,
- première phase de 7,2 km et 7 stations, dont 6 en correspondance avec le RER (4 lignes), le métro (7 lignes) et la SNCF (2 gares),
- à terme, trains de 8 voitures (120 m de longueur, 2,45 m de largeur) à roulement pneumatique et intercirculation, de capacité 944 voyageurs (à 4 passagers debout par m²), circulant à 85 s d'intervalle et à 40 km/h de vitesse commerciale,
- capacité à terme de 40 000 voyageurs par heure et par sens sur le tronçon le plus chargé,
- quais équipés de portes palières,
- en première phase, trains de 6 voitures (90 m) de capacité 708 voyageurs, circulant à 105 s d'intervalle en heure de pointe,
- capacité initiale de 25 000 voyageurs par heure et par sens,
- trafic attendu en 1998 : 96 millions de voyages,
- coût prévisionnel de la première phase : 5 948 millions FRF (au 1/7/94) (dont 3 704 au Xème plan, 1 898 au XIème, 346 au XIIème),
- financement : État 34%; Région d'Ile-de-France 40%; RATP 18% (prêt de la Région); subvention exceptionnelle de la ville de Paris 8% (450 millions FRF),
- coût prévisionnel de la deuxième phase Madeleine Saint-Lazare : 885 millions FRF hors matériel roulant, dont 880 au titre du XIème plan, avec financement: État 7,9%; Région d'Ile-de-France 72,1%; RATP 20% (prêt de la Région),
- coût prévisionnel de l'extension de Tolbiac-Masséna à Tolbiac-Nationale: 645 millions FRF hors matériel roulant, dont 300 au XIème plan.

LE PROJET ÉOLE

- projet SNCF de réalisation d'une ligne nouvelle de métro express régional, le RER ligne E,
- destiné à relier l'est de l'Ile-de-France (Gares de Chelles, Villiers-sur-Marne, Le Plant-Champigny) à l'ouest de la région (Gares de Saint-Nom-la-Bretèche, Versailles-Rive-Droite),
- première étape, mise en service en 1998 :
 - aménagement des infrastructures à l'est de Paris,
 - réalisation d'un souterrain de 4 km entre les quartiers des gares du Nord et de l'Est et de la gare Saint-Lazare,
 - création de deux gares souterraines dans Paris : Nord/Est et Saint-Lazare/Condorcet,
 - création d'une gare au Plant-Champigny,
- deuxième étape postérieure :
 - poursuite de la liaison souterraine (3 km) jusqu'aux voies de la banlieue ouest,
 - aménagement des infrastructures à l'ouest de Paris,
 - création de deux autres gares dans Paris : Pont Cardinet/Batignolles et La Villette/Aubervilliers,
- trains à deux niveaux de grande capacité (2 450 places dont 850 assises), à trois portes par voiture,
- vitesse potentielle de 140 km/h, limitée à 80 km/h en tunnel (53 éléments MI2N commandés par la SNCF),
- coût prévisionnel de la première étape : estimation de 5 818 millions FRF 1994 (3 218 millions FRF au XIème plan),
- financement de la première étape : État 30%; Région d'Ile-de-France 50%; SNCF 20% (sur prêt bonifié de la Région).



ANNEXES

RELATIONS ENTRE AUTORITÉS ORGANISATRICES ET SOCIÉTÉS EXPLOITANTES

1. LES FORMES CONTRACTUELLES ANTÉRIEURES A 1979

Le tramway est le premier mode de transport urbain visé par un texte réglementaire, en 1880. La loi du 11 juin 1880 relative aux chemins de fer d'intérêt local et aux tramways (décret d'application du 18 mai 1881) impose le régime de la concession de services publics aux risques et périls pour la création et l'exploitation de réseaux de tramway : à l'exception des infrastructures, fournies par le concédant, le concessionnaire a la charge et la propriété du matériel roulant, il supporte le risque sur les charges d'exploitation et le risque commercial (les autres investissements, les biens dits "de retour", financés par le concessionnaire, sont considérés comme entrant ab initio dans le patrimoine de l'autorité concédante). La définition et le contrôle des services et la fixation des tarifs sont du ressort du concédant.

LA CONCESSION

Contrat qui charge un particulier ou une société d'exécuter un ouvrage public ou d'assurer un service public à ses frais, avec ou sans subvention, avec ou sans garantie d'intérêt, et que l'on rémunère en lui confiant l'exploitation de l'ouvrage public ou l'exécution du service public avec le droit de percevoir des redevances sur les usagers de l'ouvrage ou sur ceux qui bénéficient du service public (cf. CE 30 mars 1916, Gaz de Bordeaux, cl. C. du G. Chardenet).

La loi du 31 juillet 1913 sur les Voies Ferrées d'Intérêt Local (englobant le tramway dans son article 1), dite loi VIFL, introduit l'affermage et la régie directe.

L'AFFERMAGE

Convention par laquelle une personne publique charge une entreprise d'exploiter un service public à ses risques et périls grâce aux ouvrages et au matériel qu'elle lui fournit moyennant le versement d'une redevance qui rembourse les investissements assurés par la collectivité. C'est une variante de la concession. Le fermier peut être chargé du financement des extensions de l'ouvrage. Le fermier se rémunère sur l'usager par la perception d'un prix correspondant au service rendu.

Pendant soixante-six ans, de 1913 à 1979, la gestion des transports publics urbains s'est exercée pour l'essentiel en vertu des règles édictées en 1913 (complétées par quelques lois subséquentes de novembre et décembre 1917 et par une loi de 1942 -loi 42-329- relative aux formules d'exploitation). A partir de 1920, l'allocation de primes de gestion fait apparaître la régie intéressée,

LA RÉGIE INTÉRESSÉE

La régie intéressée se rapproche de l'affermage mais elle se définit comme un contrat de mandat: le régisseur n'agit pas à ses risques et périls, il agit pour le compte de la collectivité dont il est l'exécutant. C'est souvent un intermédiaire transparent. La collectivité expose seule les dépenses de premier établissement. La responsabilité financière finale incombe à la seule collectivité qui perçoit les bénéfices et couvre sur son propre budget le solde déficitaire. Le régisseur n'est pas rémunéré par le solde d'exploitation, mais il reçoit des primes d'intéressement.

Un décret de 1953 (décret 53-949) prévoit d'étendre aux transports publics routiers les dispositions relatives aux VFIL, mais le seul texte d'application sera le décret 54-1040 du 19 octobre 1954 (modifié par le décret 61-615 du 16 juin 1961), qui étend le régime des VFIL aux trolleybus - explicitement - et aux autobus - implicitement -, lorsque ceux-ci remplacent des lignes de VFIL.

Ces formes de contrats, passés en gré-à-gré, sans appel d'offres, dont la durée était de 10 à 30 ans, n'ont pas posé de problèmes majeurs pendant un demi-siècle, bien que les concessions de travaux et de services fussent tombées en désuétude avec le tramway, mais, à cause de la concurrence automobile, et d'une combinaison pour les opérateurs d'une fuite de la clientèle et d'une croissance des charges d'exploitation, les opérateurs se sont retrouvés, plus ou moins rapidement selon les cas, dans l'incapacité de tenir leurs engagements. En l'absence d'une nouvelle législation, la décennie soixante-dix a donc été marquée pour l'ensemble du secteur par la dégénérescence de la notion de contrat de concession, les autorités

locales n'ayant pas d'autre choix que d'accepter tacitement les solutions de pis-aller proposées par les exploitants. Diverses formes de solidarité financière entre les collectivités et les exploitants se sont développées durant cette période.

2. LES FORMES CONTRACTUELLES D'APRÈS LES TEXTES DE 1979 ET 1980

En 1979 et en 1980, une première série de textes de lois ont mis un terme à cette incertitude en instaurant de nouveaux types de contrat pour la gestion des réseaux.

Ces textes prévoyaient quatre contrats-types, avec obligation de choisir l'un d'entre eux, sauf dans le cas d'une exploitation en régie, également autorisée. Les formes contractuelles étaient les suivantes :

- gestion aux risques et périls,
- gestion avec garantie de recettes,
- gestion à prix forfaitaire,
- gérance.

La durée des contrats y était réduite par rapport à la situation antérieure, et liée au mode de financement des investissements :

- limite de 5 ans, renouvelable une fois par tacite reconduction, si l'exploitant finançait moins de 50 % des investissements,
- limite de 10 ans si l'exploitant finançait 50 % et plus des investissements, durée qui pouvait être portée à 30 ans ou plus par l'État.

Par ailleurs, un décret de 1981 établissait un modèle de cahier des charges définissant les obligations à l'égard des tiers.

3. LES FORMES CONTRACTUELLES APRÈS LA DÉCENTRALISATION ET L'INTRODUCTION DE LA CONCURRENCE

Très vite, les nouvelles règles fixées de 1979 à 1981 apparurent trop contraignantes. Elles seront assouplies en 1982. L'obligation de se conformer à des documents-types est levée par la loi de décentralisation de 1982. Les documents-types de 1979 - 1981, présentés ci-après, servent encore parfois de référence aux autorités organisatrices.

FORMES CONTRACTUELLES INSTITUÉES ENTRE 1979 ET 1981

TYPE DE RESPONSABILITÉ	TYPE DE CONTRAT			
	GESTION AUX RISQUES PÉRILS	GESTION AVEC GARANTIE DE RECETTE	GESTION À PRIX FORFAITAIRE	GÉRANCE
Investissements	Concédant/concessionnaire (1)	Concédant/concessionnaire (1)	Concédant (2)	Concédant
Propriété matériel/installations	Concédant/concessionnaire	Concédant	Concédant	Concédant
Définition des services	Cahier des charges	Cahier des charges	Cahier des charges	Cahier des charges
Fixation des tarifs	Cahier des charges (3)	Concédant	Concédant	Concédant
Contrôle du service	Concédant	Concédant	Concédant	Concédant
Risques sur les charges d'exploitation	Concessionnaire/concédant (4)	Concessionnaire/concédant (4)	Concessionnaire/concédant (4) (8)	Concédant (5)
Risque commercial	Concessionnaire (6)	Concessionnaire/concédant (7)	Concédant (8)	Concédant (5)
Type de rémunération du concessionnaire	Solde du compte d'exploitation	Solde du compte d'exploitation	Ecart entre les charges d'exploitation et le prix forfaitaire	Fonction de la qualité de la gestion
Durée de la concession	Variable (1)	Variable (1)	5 ans (9)	5 ans (9)

(1) L'investissement fait par le concessionnaire doit être autofinancé à plus de 10 %, et conditionne la durée du contrat. La durée dépasse 5 ans si l'exploitant finance plus de 50 % des investissements (voir texte).

(2) L'investissement de premier établissement est effectué par l'autorité organisatrice et mis gratuitement à disposition de l'exploitant. En cours de convention le concessionnaire peut intervenir par délégation du concédant et gère alors un fonds d'investissement alimenté par l'autorité organisatrice.

(3) Avec formule d'actualisation.

(4) La convention contient des clauses limitant les risques du concessionnaire.

(5) Le seul risque du concessionnaire est lié à sa gestion, dont la qualité est jugée par rapport à l'accomplissement d'un programme arrêté avec l'autorité organisatrice. Contrairement à la régie intéressée, au plan fiscal l'exploitant supporte la TVA ; il présente chaque trimestre un budget prévisionnel ; sa rémunération est obligatoirement composée d'une somme fixe actualisée et d'une somme variable paramétrée qui ne peut dépasser 50 % de la somme fixe.

(6) L'autorité organisatrice compense le manque à gagner des réductions tarifaires qu'il impose. Un nouveau type de contrat doit être signé si cette contribution dépasse certaine limite.

(7) L'autorité organisatrice garantit à l'exploitant une recette minimale pour tout ou partie des services et compense le manque à gagner des réductions tarifaires qu'il impose. Le recette minimale est actualisée selon une formule dont la durée de validité ne peut excéder 5 ans. A tarif donné, le risque de l'exploitant porte sur le nombre d'usagers transportés.

(8) L'autorité organisatrice garantit à l'exploitant un montant forfaitaire de produits d'exploitation correspondant au prix estimé des services assurés dans le cadre de la convention, et lui verse éventuellement une rémunération accessoire fonction de la clientèle et de l'offre. Le montant forfaitaire peut être calculé chaque année, ou actualisé avec une formule d'indexation valide au plus 5 ans (révisée périodiquement). L'exploitant encaisse les recettes, mais pour le compte de l'autorité organisatrice. A service donné, le risque de l'exploitant porte sur les coûts de production.

(9) Renouvelable une fois par tacite reconduction.

CONVENTION TYPE POUR LA GESTION AUX RISQUES ET PÉRILS

Entre les soussignés:

M..... agissant
en qualité de
autorité organisatrice, en application
de la délibération de

en date du
D'une part, et

M.....
agissant en qualité de

..... au nom et pour le
compte de
exploitant, faisant élection de domi-
cile
inscrit au registre du commerce à

..... sous le numéro

D'autre part,
il a été convenu et arrêté ce qui suit:

TITRE I : OBJET ET DURÉE DE LA CONVENTION

Objet

ARTICLE 1ER

L'autorité organisatrice confie à la gestion aux risques et périls des services de transport public de voyageurs et de marchandises dont la consistance et les modalités d'exploitation sont décrites au cahier des charges ci-annexé.

ARTICLE 2

L'autorité organisatrice peut imposer en cours de contrat des modifications à la consistance et aux modalités d'exploitation des services dans les conditions prévues à l'article 14 du décret n° 80-851 du 29 octobre 1980.

De son côté, l'exploitant peut prendre l'initiative de telles modifications sous réserve de l'accord préalable de l'autorité organisatrice. Cet accord est réputé tacite faute de réponse dans un délai de

Ces modifications doivent être régularisées par avenant au cahier des charges.

ARTICLE 3

L'autorité organisatrice et l'exploitant se réservent chacun le droit de conclure avec des tiers tout autre contrat relatif à des services de transport qui ne sont pas de nature à concurrencer les services qui font l'objet du présent contrat.

ARTICLE 4

L'autorité organisatrice peut autoriser l'exploitant à sous-traiter partiellement les services qui font l'objet du présent contrat. Dans ce cas, l'exploitant reste entièrement responsable vis-à-vis de l'autorité organisatrice de l'exécution des services sous-traités.

Durée

ARTICLE 5

La présente convention est passée pour une durée de à compter du

Elle est renouvelée par tacite reconduction pour une durée de, sauf dénonciation par l'une ou l'autre des parties, par lettre recommandée avec accusé de réception adressée au moins (maximum 6)..... mois avant l'expiration de la période en cours. La non-reconduction de la convention à l'issue de l'une ou l'autre de ces périodes n'ouvre droit à aucune indemnité à la charge de l'une ou l'autre des parties.

ARTICLE 6

Sous réserve des règles fixées par la présente convention et le cahier des charges ci-annexé, l'exploitant dispose de tous pouvoirs en ce qui concerne la gestion des services.

Il s'engage à assurer le bon entretien et, si nécessaire, le renouvellement des biens nécessaires à l'exécution des services. Il a l'entière responsabilité du bon état des installations et du matériel.

L'autorité organisatrice se réserve le droit de faire procéder à ses frais, par un expert agréé par les deux parties, au contrôle de l'état d'entretien des installations et du matériel. En cas d'insuffisance d'entretien, elle peut mettre en demeure l'exploitant d'y remédier dans le délai fixé par l'expert.

A défaut d'exécution, l'autorité organisatrice fait assurer, aux frais de l'exploitant, la remise en état des installations et du matériel.

L'exploitant est tenu d'assurer la continuité des services quelles que soient les circonstances, sauf cas de force majeure ou de grève ; en dehors de ces cas, il supporte la charge de toutes les dépenses engagées par l'autorité organisatrice pour assurer provisoirement les services.

Si, du fait de l'exploitant, la sécurité publique vient à être compromise par le mauvais état des installations ou du matériel, l'autorité organisatrice propose aux autorités compétentes en matière de police de prendre immédiatement aux frais et risques de l'exploitant toutes les mesures nécessaires pour prévenir tout danger.

TITRE II : RÉGIME FINANCIER

Biens nécessaires à l'exploitation

ARTICLE 7

L'autorité organisatrice met à la disposition de l'exploitant les biens qui figurent à l'inventaire A annexé à la présente convention. Cet inventaire sera complété si d'autres biens sont mis en cours de contrat à la disposition de l'exploitant. Il précise la date à laquelle les biens sont mis à la disposition de l'exploitant et, le cas échéant, le montant du loyer correspondant.

L'autorité organisatrice transfère à l'exploitant les droits à déduction de la T.V.A. correspondant à ces biens ; l'exploitant s'engage à faire connaître à l'autorité organisatrice, à chaque imputation ou remboursement, avant le 15 du mois suivant celui du dépôt de la déclaration de T.V.A. ou celui du remboursement, le montant de la T.V.A. imputée ou reversée pour le compte de l'autorité organisatrice. Les sommes transférées sont reversées à l'autorité organisatrice avant la fin du troisième mois suivant celui de la déclaration de T.V.A. ou du remboursement.

ARTICLE 8

L'exploitant s'engage à fournir les biens nécessaires à l'exploitation des services autres que ceux qui sont mis à sa disposition par l'autorité organisatrice. Leur financement doit être réalisé par autofinancement dans la proportion d'au moins 10 p. 100.

Tous projets de contrats relatifs au nantissement de ces biens nécessaires à l'exploitation doivent être soumis pour approbation à l'autorité organisatrice.

Au fur et à mesure de leur mise en service, ces biens sont inscrits à l'inventaire B annexé à la présente convention. Cet inventaire mentionne ceux de ces biens qui ont été financés au moyen d'emprunts garantis par l'autorité organisatrice.

ARTICLE 8 BIS

L'autorité organisatrice s'engage à accorder sa garantie aux emprunts contractés par l'exploitant pour assurer le financement des installations et du matériel énumérés ci-dessous et aux conditions suivantes :

Tarifs

ARTICLE 9

L'exploitant est autorisé à percevoir auprès des usagers des prix calculés sur la base des tarifs applicables.

Les tarifs initiaux sont fixés par le cahier des charges. L'exploitant est libre de les aménager et de les réviser dans le cadre de la réglementation en vigueur. Toutefois, il est tenu de communiquer à l'autorité organisatrice au moins à l'avance toutes les modifications qu'il envisage.

L'autorité organisatrice peut imposer à l'exploitant des réductions tarifaires pour certaines catégories d'usagers. Dans ce cas, elle compense les moins-values de recettes qui en résultent.

À cette fin l'exploitant présente à l'autorité organisatrice, avant le de chaque année, pour l'exercice suivant, le montant de cette moins-value. Sur la base de ce montant prévisionnel l'autorité organisatrice verse à l'exploitant des acomptes trimestriels ; ces acomptes sont réglés à terme échu dans le mois suivant la demande formulée par l'exploitant. Le règlement des sommes dues est soldé en fin d'exercice, sur production des pièces justificatives ;

ce règlement doit intervenir dans le mois suivant la demande formulée par l'exploitant.

L'autorité organisatrice peut à tout moment décider la modification ou la suppression des réductions tarifaires imposées à l'exploitant sans que cela donne droit à indemnisation pour celui-ci. Les sommes dues à celui-ci sont alors soldées à la date d'effet de la décision. Si, durant deux exercices consécutifs, les sommes versées à l'exploitant en application du troisième alinéa du présent article sont supérieures à p. 100 des charges d'exploitation, l'autorité organisatrice et l'exploitant conviennent qu'il est mis fin au présent contrat. Les cocontractants s'engagent à négocier en temps utile un nouveau type de contrat tenant compte des modifications intervenues dans les conditions de l'exploitation. En cas d'échec de cette négociation, il est fait application de l'article 18 ci-après.

Redevance

ARTICLE 9 BIS

L'exploitant s'engage à verser annuellement à l'autorité organisatrice une redevance calculée sur le montant des recettes brutes d'exploitation et dont le taux est fixé à Le montant de la redevance due au titre d'une année est versé à l'autorité organisatrice avant le de l'année suivante.

Charges d'exploitation

ARTICLE 10

L'exploitant supporte toutes les charges d'exploitation, y compris :

- le service des emprunts contractés pour assurer le financement des biens nécessaires à l'exploitation ;
- sauf recours contre qui de droit, toutes les indemnités qui pourraient être dues à des tiers, à la suite de l'exécution des services, ou de l'entretien des installations ;
- les frais de timbre et les droits d'enregistrement éventuels du présent contrat ;
- les impôts et redevances éventuelles du domaine public auxquels sont assujettis les services ;
- les frais versés au titre du contrôle des services de transports publics d'intérêt local effectués pour le compte de l'autorité organisatrice à concurrence d'un montant de p. 100 des recettes d'exploitation après compensations éventuelles.

Comptabilité

ARTICLE 11

L'exploitant doit tenir pour les services de transport qui font l'objet du présent contrat une comptabilité particulière conforme au plan comptable applicable en la matière.

Il présente à l'autorité organisatrice, avant le de chaque année le compte d'exploitation de ces services et un compte rendu d'activité comprenant les éléments statistiques définis en annexe qui caractérisent l'activité des services.

Avant la même date, il adresse à l'autorité organisatrice les éléments justifiant les sommes qui lui sont dues au titre de la compensation des réductions de tarifs.

TITRE III : INCIDENTS EN COURS DE CONVENTION

Sanctions

ARTICLE 12

Si l'exploitant ne s'acquitte pas en temps voulu des sommes dues à l'autorité organisatrice et, réciproquement, en cas de retard du versement par l'autorité organisatrice des sommes dues à l'exploitant, elles sont de plein droit majorées d'intérêts de retard calculés au taux d'es-compte de la Banque de France.

Résiliation unilatérale

ARTICLE 13

L'autorité organisatrice peut résilier unilatéralement le présent contrat à tout moment au cours de son exécution. Dans ce cas :

a) Les biens mis à la disposition de l'exploitant par l'autorité organisatrice (lesquels figurent à l'inventaire A annexé à la présente convention) font retour gratuitement à cette dernière en bon état d'entretien et de fonctionnement compte tenu de leur âge;

b) Les biens fournis par l'exploitant (lesquels figurent à l'inventaire B annexé à la présente convention) et financés au moyen d'emprunts garantis par l'autorité organisatrice sont remis à cette dernière à charge pour elle de se substituer à l'exploitant pour le paiement des annuités restant à courir et de lui verser la différence éventuelle entre la valeur vénale du bien, fixée à dire d'experts, et le montant du capital restant à rembourser;

c) Les autres biens fournis par l'exploitant ainsi que les approvisionnements et les stocks existants, s'ils sont nécessaires à la bonne exploitation des services, doivent être repris en tout ou partie par l'autorité organisatrice, si l'exploitant le lui demande, à prix fixé à dire d'experts;

d) L'autorité organisatrice verse en outre à l'exploitant à titre d'indemnité de résiliation une somme fixée à dire d'experts. A défaut d'accord, cette somme est fixée par la juridiction administrative compétente.

ARTICLE 14

Les sommes dues à l'exploitant en application de l'article 13 ci-dessus sont versées en capital.

Toutefois, si la résiliation intervient plus de années après l'entrée en vigueur de la convention, les sommes dues seront payées sous forme d'annuités. Il y aura autant d'annuités que d'années restant à courir jusqu'à la date d'expiration normale de la convention. Chaque annuité sera égale au montant total des sommes dues, divisé par le nombre d'années.

ARTICLE 15

L'autorité organisatrice se réserve le droit de résilier sans indemnité

le présent contrat :

- en cas de dissolution de la société;
- en cas de règlement judiciaire ou de mise en liquidation de biens;
- en cas de cession du bénéfice du présent contrat à un tiers sans l'autorisation de l'autorité organisatrice;

- au cas où il aura été fait appel à la garantie prévue à l'article 8 bis pour assurer le service des emprunts pendant exercices consécutifs.

La résiliation prend effet à compter du huitième jour franc de sa notification à l'exploitant. S'agissant du sort des biens, la résiliation sans indemnité entraîne les mêmes conséquences que la résiliation unilatérale.

Déchéance

ARTICLE 16

L'exploitant peut être déchu du bénéfice du présent contrat :

- en cas de fraude ou de malversation de sa part;
- en cas d'inobservation grave ou de transgression répétée des clauses du présent contrat et notamment si le service vient à être interrompu totalement ou partiellement pendant plus de jours, cas de force majeure ou de grève excepté, ou si, du fait de l'exploitant, la sécurité vient à être compromise par défaut d'entretien des installations et du matériel.

La déchéance est prononcée par l'autorité organisatrice après mise en demeure de l'exploitant de remédier aux fautes constatées dans un délai qu'elle lui impartit. Cette déchéance prend effet à compter du jour de sa notification à l'exploitant. Au cas où la déchéance est prononcée, l'autorité organisatrice a la faculté :

- soit de reprendre les biens de l'exploitant mentionnés aux b et c de l'article 13 et aux conditions prévues par ces dispositions;
- soit de pourvoir à une adjudication des biens fournis par l'exploitant.

L'adjudicataire sera soumis aux clauses de la présente convention et du cahier des charges et substitué aux droits et charges de l'exploitant évincé qui recevra le prix de l'adjudication, déduction faite des sommes dont il pourrait se trouver redevable à l'égard de l'autorité organisatrice.

L'adjudicataire ou, si l'adjudication n'amène aucun résultat, l'autorité organisatrice sera tenu de se substituer à l'exploitant pour le remboursement des emprunts qui auraient pu être contractés avec la garantie de l'autorité organisatrice pour le financement des installations, sous réserve que le prix de ces biens, fixé à dire d'experts, tienne compte du montant du capital restant à rembourser.

L'adjudication sera ouverte sur une mise à prix des terrains acquis, des installations, du matériel, des

objets mobiliers et des approvisionnements.

Cette mise à prix est fixée par l'autorité organisatrice après avis du service du contrôle, l'exploitant entendu.

L'exploitant recevra notification de la proposition de l'autorité organisatrice et aura un délai de quinze jours pour présenter ses observations, à peine de forclusion.

Nul ne sera admis à concourir à l'adjudication s'il n'a, au préalable, été agréé par l'autorité organisatrice et s'il n'a fait, à la caisse des dépôts et consignations ou à la trésorerie générale du département où sont situés les biens, un dépôt de garantie égal à 10 p. 100 de la mise à prix.

TITRE IV : EXPIRATION DE LA CONVENTION

ARTICLE 17

Lorsque le contrat arrive à échéance :

a) Les biens mis à la disposition de l'exploitant par l'autorité organisatrice (lesquels figurent à l'inventaire A annexé à la présente convention) font retour gratuitement à cette dernière en bon état d'entretien et de fonctionnement compte tenu de leur âge;

b) Les biens fournis par l'exploitant (lesquels figurent à l'inventaire B annexé à la présente convention) et qui ont été financés au moyen d'emprunts contractés avec la garantie de l'autorité organisatrice sont remis à cette dernière, à charge pour elle de se substituer à l'exploitant pour le paiement des annuités restant à courir et de lui verser la différence éventuelle entre la valeur vénale du bien, fixée à dire d'experts, et le montant du capital restant à rembourser;

c) Les autres biens fournis par l'exploitant peuvent être repris par l'autorité organisatrice, moyennant indemnité de rachat fixée à dire d'experts ou sans indemnité si ces biens sont amortis. Déduction faite des créances éventuelles de l'autorité organisatrice, le montant de cette indemnité est versé à l'exploitant dans les mois qui suivent la fin du contrat;

d) L'autorité organisatrice se réserve le droit d'acquérir, en totalité ou en partie, les approvisionnements et les stocks existants, à prix fixé à dire d'experts.

TITRE V : CLAUSES DIVERSES

ARTICLE 18

L'autorité organisatrice et l'exploitant conviennent que les litiges qui résulteraient de l'application du présent contrat font l'objet d'une tentative de conciliation par un expert désigné d'un commun accord.

A défaut de conciliation, les litiges sont soumis à la juridiction administrative compétente.

ARTICLE 19

À défaut de notification faite à l'exploitant par les représentants quali-

fiés de l'autorité organisatrice et constatée par reçu, les notifications sont valablement effectuées par lettre recommandée avec accusé de réception.

ARTICLE 20

L'autorité organisatrice prend avis de l'exploitant selon la procédure la plus appropriée, avant toute décision de sa compétence relative à la circulation générale et au stationnement, pouvant avoir des répercussions sur le fonctionnement des services.

Elle s'engage à intervenir auprès des autorités responsables de la circulation sur les voies publiques pour faciliter la circulation des véhicules de transport en commun, notamment en préconisant la création de voies de circulation réservées et des modifications dans l'organisation de la circulation générale, et en soutenant tout effort pour obtenir l'étalement des pointes journalières du trafic.

ANNEXES

INVENTAIRE A

Biens mis à la disposition de l'exploitant par l'autorité organisatrice.

INVENTAIRE B

Biens fournis par l'exploitant.

CONVENTION TYPE POUR LA GESTION AVEC GARANTIE DE RECETTES

Entre les soussignés :

M..... agissant en qualité de , autorité organisatrice, en application de la délibération de en date du , D'une part, et M..... agissant en qualité de au nom et pour le compte de exploitant, faisant élection de domicile inscrit au registre du commerce à sous le numéro

D'autre part, il a été convenu et arrêté ce qui suit :

TITRE I : OBJET ET DURÉE DE LA CONVENTION

Objet

ARTICLE 1ER

L'autorité organisatrice confie à la gestion avec garantie de recettes des services de transport public de voyageurs et de marchandises dont la consistance et les modalités d'exploitation sont décrites au cahier des charges ci-annexé.

ARTICLE 2

L'autorité organisatrice peut imposer

ser en cours de contrat des modifications à la consistance et aux modalités d'exploitation des services dans les conditions prévues à l'article 14 du décret n° 80-851 du 29 octobre 1980.

De son côté, l'exploitant peut prendre l'initiative de telles modifications sous réserve de l'accord préalable de l'autorité organisatrice. Cet accord est réputé tacite faute de réponse dans un délai de

Ces modifications doivent être régularisées par avenant au cahier des charges.

ARTICLE 3

L'autorité organisatrice et l'exploitant se réservent chacun le droit de conclure avec des tiers tout autre contrat relatif à des services de transport qui ne sont pas de nature à concurrencer les services qui font l'objet du présent contrat.

ARTICLE 4

L'autorité organisatrice peut autoriser l'exploitant à sous-traiter partiellement les services qui font l'objet du présent contrat. Dans ce cas, l'exploitant reste entièrement responsable vis-à-vis de l'autorité organisatrice de l'exécution des services sous-traités.

Durée

ARTICLE 5

La présente convention est passée pour une durée de à compter du Elle est renouvelée par tacite reconduction pour une durée de, sauf dénonciation par l'une ou l'autre des parties, par lettre recommandée avec accusé de réception adressée au moins (maximum 6)..... mois avant l'expiration de la période en cours. La non-reconduction de la convention à l'issue de l'une ou l'autre de ces périodes n'ouvre droit à aucune indemnité à la charge de l'une ou l'autre des parties.

ARTICLE 6

Sous réserve des règles fixées par la présente convention et le cahier des charges ci-annexé, l'exploitant dispose de tous pouvoirs en ce qui concerne la gestion des services.

Il s'engage à assurer le bon entretien et, si nécessaire, le renouvellement des biens nécessaires à l'exécution des services. Il a l'entière responsabilité du bon état des installations et du matériel.

L'autorité organisatrice se réserve le droit de faire procéder à ses frais, par un expert agréé par les deux parties, au contrôle de l'état d'entretien des installations et du matériel. En cas d'insuffisance d'entretien, elle peut mettre en demeure l'exploitant d'y remédier dans le délai fixé par l'expert.

A défaut d'exécution, l'autorité organisatrice fait assurer, aux frais

de l'exploitant, la remise en état des installations et du matériel.

L'exploitant est tenu d'assurer la continuité des services définis au cahier des charges quelles que soient les circonstances, sauf cas de force majeure ou de grève ; en dehors de ces cas, il supporte la charge de toutes les dépenses engagées par l'autorité organisatrice pour assurer provisoirement les services.

Si, du fait de l'exploitant, la sécurité publique vient à être compromise par le mauvais état des installations ou du matériel, l'autorité organisatrice propose aux autorités compétentes en matière de police de prendre immédiatement aux frais et risques de l'exploitant toutes les mesures nécessaires pour prévenir tout danger.

TITRE II : RÉGIME FINANCIER

Biens nécessaires à l'exploitation

ARTICLE 7

L'autorité organisatrice met à la disposition de l'exploitant les biens qui figurent à l'inventaire A annexé à la présente convention. Cet inventaire sera complété si d'autres biens sont mis en cours de contrat à la disposition de l'exploitant. Il précise la date à laquelle les biens sont mis à la disposition de l'exploitant et, le cas échéant, le montant du loyer correspondant.

L'autorité organisatrice transfère à l'exploitant les droits à déduction de la T.V.A. correspondant à ces biens ; l'exploitant s'engage à faire connaître à l'autorité organisatrice, à chaque imputation ou remboursement, avant le 15 du mois suivant celui du dépôt de la déclaration de T.V.A. ou celui du remboursement, le montant de la T.V.A. imputée ou reversée pour le compte de l'autorité organisatrice. Les sommes transférées sont reversées à l'autorité organisatrice avant la fin du troisième mois suivant celui de la déclaration de T.V.A. ou du remboursement.

ARTICLE 8

L'exploitant s'engage à fournir les biens nécessaires à l'exploitation des services autres que ceux qui sont mis à sa disposition par l'autorité organisatrice. Leur financement doit être réalisé par autofinancement dans la proportion d'au moins 10 p. 100.

Tous projets de contrats relatifs au nantissement de ces biens nécessaires à l'exploitation doivent être soumis pour approbation à l'autorité organisatrice.

Au fur et à mesure de leur mise en service, ces biens sont inscrits à l'inventaire B annexé à la présente convention. Cet inventaire mentionne ceux de ces biens qui ont été financés au moyen d'emprunts garantis par l'autorité organisatrice.

ARTICLE 8 BIS

L'autorité organisatrice s'engage à accorder sa garantie aux emprunts

contractés par l'exploitant pour assurer le financement des installations et du matériel énumérés ci-dessous et aux conditions suivantes:

Tarifs

ARTICLE 9

L'exploitant est autorisé à percevoir auprès des usagers des prix calculés sur la base des tarifs applicables.

Les tarifs initiaux sont fixés par le cahier des charges. L'exploitant est libre de les aménager et de les réviser dans le cadre de la réglementation en vigueur. Toutefois, il est tenu de communiquer à l'autorité organisatrice au moins à l'avance toutes les modifications qu'il envisage.

L'autorité organisatrice peut imposer à l'exploitant des réductions tarifaires pour certaines catégories d'usagers. Dans ce cas, elle compense les moins-values de recettes qui en résultent.

A cette fin l'exploitant présente à l'autorité organisatrice, avant le de chaque année, pour l'exercice suivant, le montant de cette moins-value. Sur la base de ce montant prévisionnel l'autorité organisatrice verse à l'exploitant des acomptes trimestriels ; ces acomptes sont réglés à terme échu dans le mois suivant la demande formulée par l'exploitant. Le règlement des sommes dues est soldé en fin d'exercice, sur production des pièces justificatives ; ce règlement doit intervenir dans le mois suivant la demande formulée par l'exploitant.

L'autorité organisatrice peut à tout moment décider la modification ou la suppression des réductions tarifaires imposées à l'exploitant sans que cela donne droit à indemnisation pour celui-ci. Les sommes dues à celui-ci sont alors soldées à la date d'effet de la décision.

Garantie de recettes

ARTICLE 10

Pour chacun des services ou groupe de services mentionnés ci-dessous l'autorité organisatrice garantit une recette de F, actualisé tous les selon la formule suivante :

Cette formule a une durée de validité de

L'autorité organisatrice s'engage à verser à l'exploitant, le cas échéant, la différence entre le montant ainsi garanti et les produits d'exploitation effectivement perçus pour ces services ou groupes de services. A cette fin, l'exploitant présente à l'autorité organisatrice avant le de chaque année le montant prévisionnel des sommes que celle-ci sera amenée à lui régler. Sur la base de ce montant prévisionnel, l'autorité organisatrice verse à l'exploitant des acomptes trimestriels ; ces acomptes sont réglés à terme échu dans le mois suivant la demande formulée par l'exploitant. Le règlement des sommes dues est soldé en fin d'exercice sur production des pièces justificatives ; ce règlement doit intervenir dans le mois suivant la demande formulée

par l'exploitant.

Liste des services bénéficiant de la garantie de recettes:

ARTICLE 11

Si, durant deux exercices consécutifs, les sommes versées à l'exploitant sont supérieures à % des charges d'exploitation, l'autorité organisatrice et l'exploitant conviennent qu'il est alors mis fin au présent contrat. Les contractants s'engagent à négocier en temps utile un nouveau type de contrat tenant compte des modifications intervenues dans les conditions de l'exploitation. En cas d'échec de cette négociation, il est fait application de l'article 20 ci-après.

Charges d'exploitation

ARTICLE 12

L'exploitant supporte toutes les charges d'exploitation, y compris :

- le service des emprunts contractés pour assurer le financement des biens nécessaires à l'exploitation ;
- sauf recours contre qui de droit, toutes les indemnités qui pourraient être dues à des tiers, à la suite de l'exécution des services, ou de l'entretien des installations ;
- les frais de timbre et les droits d'enregistrement éventuels du présent contrat ;
- les impôts et redevances éventuelles du domaine public auxquels sont assujettis les services ;
- les frais versés au titre du contrôle des services de transports publics d'intérêt local effectués pour le compte de l'autorité organisatrice à concurrence d'un montant de p. 100 des recettes d'exploitation après compensations éventuelles.

Comptabilité

ARTICLE 13

L'exploitant doit tenir pour les services de transport qui font l'objet du présent contrat une comptabilité particulière conforme au plan comptable applicable en la matière.

Il présente à l'autorité organisatrice, avant le de chaque année le compte d'exploitation de ces services et un compte rendu d'activité comprenant les éléments statistiques définis en annexe qui caractérisent l'activité des services.

Avant la même date, il adresse à l'autorité organisatrice les éléments justifiant les sommes qui lui sont dues.

TITRE III : INCIDENTS EN COURS DE CONVENTION

Sanctions

ARTICLE 14

Si l'exploitant ne s'acquitte pas en temps voulu des sommes dues à l'autorité organisatrice et, réciproquement, en cas de retard du versement par l'autorité organisatrice des sommes dues à l'exploitant, elles sont de plein droit majorées d'intérêts de retard calculés au taux d'es-compte de la Banque de France.

Résiliation unilatérale

ARTICLE 15

L'autorité organisatrice peut résilier unilatéralement le présent contrat à tout moment au cours de son exécution. Dans ce cas :

a) Les biens mis à la disposition de l'exploitant par l'autorité organisatrice (lesquels figurent à l'inventaire A annexé à la présente convention) font retour gratuitement à cette dernière en bon état d'entretien et de fonctionnement compte tenu de leur âge ;

b) Les biens fournis par l'exploitant (lesquels figurent à l'inventaire B annexé à la présente convention) et financés au moyen d'emprunts garantis par l'autorité organisatrice sont remis à cette dernière à charge pour elle de se substituer à l'exploitant pour le paiement des annuités restant à courir et de lui verser la différence éventuelle entre la valeur vénale du bien, fixée à dires d'experts, et le montant du capital restant à rembourser ;

c) Les autres biens fournis par l'exploitant ainsi que les approvisionnements et les stocks existants, s'ils sont nécessaires à la bonne exploitation des services, doivent être repris en tout ou partie par l'autorité organisatrice, si l'exploitant le lui demande, à prix fixé à dires d'experts ;

d) L'autorité organisatrice verse en outre à l'exploitant à titre d'indemnité de résiliation une somme fixée à dires d'experts. A défaut d'accord, cette somme est fixée par la juridiction administrative compétente.

ARTICLE 16

Les sommes dues à l'exploitant en application de l'article 13 ci-dessus sont versées en capital.

Toutefois, si la résiliation intervient plus de années après l'entrée en vigueur de la convention, les sommes dues seront payées sous forme d'annuités. Il y aura autant d'annuités que d'années restant à courir jusqu'à la date d'expiration normale de la convention. Chaque annuité sera égale au montant total des sommes dues, divisé par le nombre d'années.

ARTICLE 17

L'autorité organisatrice se réserve le droit de résilier sans indemnité le présent contrat :

- en cas de dissolution de la société ;
- en cas de règlement judiciaire ou de mise en liquidation de biens ;
- en cas de cession du bénéfice du présent contrat à un tiers sans l'autorisation de l'autorité organisatrice ;

- au cas où il aura été fait appel à la garantie prévue à l'article 8 bis pour assurer le service des emprunts pendant exercices consécutifs.

La résiliation prend effet à compter du huitième jour franc de sa notification à l'exploitant. S'agissant du sort des biens, la résiliation sans indemnité entraîne les mêmes conséquences que la résiliation unilatérale.

Déchéance

ARTICLE 18

L'exploitant peut être déchu du bénéfice du présent contrat :

- en cas de fraude ou de malversation de sa part ;
- en cas d'infraction grave ou de transgression répétée des clauses du présent contrat et notamment si le service vient à être interrompu totalement ou partiellement pendant plus de jours, cas de force majeure ou de grève exceptée, ou si, du fait de l'exploitant, la sécurité vient à être compromise par défaut d'entretien des installations et du matériel.

La déchéance est prononcée par l'autorité organisatrice après mise en demeure de l'exploitant de remédier aux fautes constatées dans un délai qu'elle lui impartit. Cette déchéance prend effet à compter du jour de sa notification à l'exploitant.

Au cas où la déchéance est prononcée, l'autorité organisatrice a la faculté :

- soit de reprendre les biens de l'exploitant mentionnés aux b et c de l'article 15 et aux conditions prévues par ces dispositions ;

- soit de pourvoir à une adjudication des biens fournis par l'exploitant.

L'adjudicataire sera soumis aux clauses de la présente convention et du cahier des charges et substitué aux droits et charges de l'exploitant évincé qui recevra le prix de l'adjudication, déduction faite des sommes dont il pourrait se trouver redevable à l'égard de l'autorité organisatrice.

L'adjudicataire ou, si l'adjudication n'amène aucun résultat, l'autorité organisatrice sera tenu de se substituer à l'exploitant pour le remboursement des emprunts qui auraient pu être contractés avec la garantie de l'autorité organisatrice pour le financement des installations, sous réserve que le prix de ces biens, fixé à dires d'experts, tienne compte du montant du capital restant à rembourser.

L'adjudication sera ouverte sur une mise à prix des terrains acquis, des installations, du matériel, des objets mobiliers et des approvisionnements.

Cette mise à prix est fixée par l'autorité organisatrice après avis du service du contrôle, l'exploitant entendu.

L'exploitant recevra notification de la proposition de l'autorité organisatrice et aura un délai de quinze jours pour présenter ses observations, à peine de forclusion.

Nul ne sera admis à concourir à l'adjudication s'il n'a, au préalable, été agréé par l'autorité organisatrice et s'il n'a fait, à la caisse des dépôts et consignations ou à la trésorerie générale du département où sont situés les biens, un dépôt de garantie égal à 10 p. 100 de la mise à prix.

TITRE IV : EXPIRATION DE LA CONVENTION

ARTICLE 19

Lorsque le contrat arrive à échéance :

a) Les biens mis à la disposition de l'exploitant par l'autorité organisatrice (lesquels figurent à l'inventaire A annexé à la présente convention) font retour gratuitement à cette dernière en bon état d'entretien et de fonctionnement compte tenu de leur âge ;

b) Les biens fournis par l'exploitant (lesquels figurent à l'inventaire B annexé à la présente convention) et qui ont été financés au moyen d'emprunts contractés avec la garantie de l'autorité organisatrice sont remis à cette dernière, à charge pour elle de se substituer à l'exploitant pour le paiement des annuités restant à courir et de lui verser la différence éventuelle entre la valeur vénale du bien, fixée à dires d'experts, et le montant du capital restant à rembourser.

c) Les autres biens fournis par l'exploitant peuvent être repris par l'autorité organisatrice, moyennant indemnité de rachat fixée à dires d'experts ou sans indemnité si ces biens sont amortis. Déduction faite des créances éventuelles de l'autorité organisatrice, le montant de cette indemnité est versé à l'exploitant dans les mois qui suivent la fin du contrat.

d) L'autorité organisatrice se réserve le droit d'acquérir, en totalité ou en partie, les approvisionnements et les stocks existants, à prix fixé à dires d'experts.

TITRE V: CLAUSES DIVERSES

ARTICLE 20

L'autorité organisatrice et l'exploitant conviennent que les litiges qui résulteraient de l'application du présent contrat font l'objet d'une tentative de conciliation par un expert désigné d'un commun accord.

A défaut de conciliation, les litiges sont soumis à la juridiction administrative compétente.

ARTICLE 21

A défaut de notification faite à l'exploitant par les représentants qualifiés de l'autorité organisatrice et constatée par reçu, les notifications sont valablement effectuées par lettre recommandée avec accusé de réception.

ARTICLE 22

L'autorité organisatrice prend avis de l'exploitant selon la procédure la plus appropriée, avant toute décision de sa compétence relative à la circulation générale et au stationnement, pouvant avoir des répercussions sur le fonctionnement des services.

Elle s'engage à intervenir auprès des autorités responsables de la circulation sur les voies publiques pour faciliter la circulation des véhicules de transport en commun, notamment en préconisant la création de voies de circulation réservées et des modifications dans l'organisation de la circulation générale, et en soutenant tout effort pour obtenir l'étalement des pointes journalières du trafic

ANNEXES

INVENTAIRE A

Biens mis à la disposition de l'exploitant par l'autorité organisatrice.

INVENTAIRE B

Biens fournis par l'exploitant.

CONVENTION TYPE POUR LA GESTION A PRIX FORFAITAIRE

Entre les soussignés :

M.....agissant en qualité deautorité organisatrice, en application de la délibération de en date du....., D'une part, et
M..... agissant en qualité de..... au nom et pour le compte de..... exploitant, faisant éléction de domicile inscrit au registre du commerce à sous le numéro
D'autre part,
il a été convenu et arrêté ce qui suit:

TITRE I : OBJET ET DURÉE DE LA CONVENTION

Objet

ARTICLE 1ER

L'autorité organisatrice confie àla gestion à prix forfaitaire des services de transport public de voyageurs et de marchandises dont la consistance et les modalités d'exploitation sont décrites au cahier des charges ci-annexé.

ARTICLE 2

L'autorité organisatrice peut imposer en cours de contrat des modifications à la consistance et aux modalités d'exploitation des services dans les conditions prévues à l'article 14 du décret n° 80-851 du 29 octobre 1980.

Toutefois, ces modifications ne peuvent être imposées que dans la limite de p. 100 du nombre de kilomètres fixé initialement au cahier des charges.

Dans la même limite, l'exploitant peut être autorisé par l'autorité organisatrice à procéder à de telles modifications.

Ces modifications doivent être régularisées par avenant au cahier des charges.

ARTICLE 3

L'autorité organisatrice et l'exploitant se réservent chacun le droit de conclure avec des tiers tout autre contrat relatif à des services de transport qui ne sont pas de nature à concurrencer les services qui font l'objet du présent contrat.

ARTICLE 4

L'autorité organisatrice peut autoriser l'exploitant à sous-traiter partiellement les services qui font l'objet du présent contrat. Dans ce cas, l'exploitant reste entièrement responsable vis-à-vis de l'autorité organisatrice de l'exécution des services sous-traités.

Durée

ARTICLE 5

La présente convention est passée pour une durée de à compter du

Elle est renouvelée par tacite reconduction pour une durée de, sauf dénonciation par l'une ou l'autre des parties, par lettre recommandée avec accusé de réception adressée au moins (maximum 6)..... mois avant l'expiration de la période en cours. La non-reconduction de la convention à l'issue de l'une ou l'autre de ces périodes n'ouvre droit à aucune indemnité à la charge de l'une ou l'autre des parties.

ARTICLE 6

Sous réserve des règles fixées par la présente convention et le cahier des charges ci-annexé, l'exploitant dispose de tous pouvoirs en ce qui concerne la gestion des services.

Il s'engage à assurer le bon entretien et, si nécessaire, le renouvellement des biens nécessaires à l'exécution des services. Il a l'entière responsabilité du bon état des installations et du matériel.

L'autorité organisatrice se réserve le droit de faire procéder à ses frais, par un expert agréé par les deux parties, au contrôle de l'état d'entretien des installations et du matériel. En cas d'insuffisance d'entretien, elle peut mettre en demeure l'exploitant d'y remédier dans le délai fixé par l'expert.

A défaut d'exécution, l'autorité organisatrice fait assurer, aux frais de l'exploitant, la remise en état des installations et du matériel.

L'exploitant est tenu d'assurer la continuité des services définis au cahier des charges quelles que soient les circonstances, sauf cas de force majeure ou de grève ; en dehors de ces cas, il supporte la charge de toutes les dépenses engagées par l'autorité organisatrice pour assurer provisoirement les services.

Si, du fait de l'exploitant, la sécurité publique vient à être compromise par le mauvais état des installations ou du matériel, l'autorité organisatrice propose aux autorités compétentes en matière de police de prendre immédiatement aux frais et risques de l'exploitant toutes les mesures nécessaires pour prévenir tout danger.

TITRE II : RÉGIME FINANCIER

Biens nécessaires à l'exploitation

ARTICLE 7

L'autorité organisatrice met à la disposition de l'exploitant les biens qui figurent à l'inventaire A annexé à la présente convention. Cet inventaire sera complété si d'autres biens sont mis en cours de contrat à la disposition de l'exploitant. Il précise la date à laquelle les biens sont mis à la disposition de l'exploitant et, le cas échéant, le montant du loyer correspondant.

L'autorité organisatrice transfère à l'exploitant les droits à déduction de la T.V.A. correspondant à ces biens ; l'exploitant s'engage à faire connaître à l'autorité organisatrice, à chaque imputation ou remboursement, avant le 15 du mois suivant celui du dépôt de la déclaration de T.V.A. ou celui du remboursement, le montant de la T.V.A. imputée ou reversée pour le compte de l'autorité organisatrice. Les sommes transférées sont reversées à l'autorité organisatrice avant la fin du troisième mois suivant celui de la déclaration de T.V.A. ou du remboursement.

ARTICLE 8

L'exploitant s'engage à fournir les biens nécessaires à l'exploitation des services autres que ceux qui sont mis à sa disposition par l'autorité organisatrice. Leur financement doit être réalisé par autofinancement dans la proportion d'au moins 10 p. 100.

Tous projets de contrats relatifs au nantissement de ces biens nécessaires à l'exploitation doivent être soumis pour approbation à l'autorité organisatrice.

Au fur et à mesure de leur mise en service, ces biens sont inscrits à l'inventaire B annexé à la présente convention. Cet inventaire mentionne ceux de ces biens qui ont été financés au moyen d'emprunts garantis par l'autorité organisatrice.

ARTICLE 8 BIS

L'autorité organisatrice s'engage à accorder sa garantie aux emprunts contractés par l'exploitant pour assurer le financement des installations et du matériel énumérés ci-dessous et aux conditions suivantes :

ARTICLE 9

L'exploitant est autorisé à percevoir auprès des usagers des prix calculés sur la base des tarifs applicables.

La structure et le niveau de ces tarifs sont fixés par l'autorité organisatrice.

ARTICLE 10

L'autorité organisatrice garantit à l'exploitant un montant forfaitaire annuel de produits d'exploitation pour l'ensemble des services de transport qui font l'objet du présent contrat. Ce montant est égal au produit du prix kilométrique forfaitaire par le nombre de kilomètres parcourus.

Le prix kilométrique forfaitaire est fixé à F hors taxe au

Il est actualisé tous les selon la formule suivante Cette formule

a une validité de ans.

Lors de la révision de la formule, l'exploitant présente à l'autorité organisatrice les comptes d'exploitation des années précédentes relatifs aux services faisant l'objet du présent contrat.

Si, au titre d'un exercice, il est constaté que les produits d'exploitation sont inférieurs au montant du forfait, l'autorité organisatrice couvre la différence dans la limite du forfait. Si, au contraire, il est constaté que ces produits sont supérieurs au forfait, l'autorité organisatrice reçoit de l'exploitant la différence entre les produits et le forfait. Les produits d'exploitation comprennent les recettes afférentes aux contrats de publicité souscrits par l'exploitant.

L'autorité organisatrice règle, chaque mois, à l'exploitant, un compte déterminé en fonction des services qu'il a effectués. Sur production des pièces justificatives, le règlement définitif des comptes a lieu dans les trois mois qui suivent la clôture de l'exercice.

L'exploitant est rémunéré des doublages par l'autorité organisatrice sur la base d'un prix kilométrique forfaitaire fixé à F hors taxe, au

Rémunération complémentaire

ARTICLE 10 BIS

En outre, l'autorité organisatrice verse à l'exploitant, pour chaque année et avant le 1er juin de l'année suivante, une rémunération complémentaire déterminée en fonction des évolutions respectives de la clientèle et de l'offre de transport. Cette rémunération est calculée comme suit :

Elle est actualisée selon la formule suivante :

Cette formule a une durée de validité de ans.

Charges d'exploitation

ARTICLE 11

L'exploitant supporte toutes les charges d'exploitation, y compris :

- le service des emprunts contractés pour assurer le financement des biens nécessaires à l'exploitation ;
- sauf recours contre qui de droit, toutes les indemnités qui pourraient être dues à des tiers à la suite de l'exécution des services ou de l'entretien des installations ;
- les frais de timbre et les droits d'enregistrement éventuels du présent contrat ;
- les impôts et redevances éventuelles du domaine public auxquels sont assujettis les services ;
- les frais versés au titre du contrôle des services de transports publics d'intérêt local effectués pour le compte de l'autorité organisatrice à concurrence d'un montant de p. 100 des recettes d'exploitation après compensations éventuelles.

Comptabilité

ARTICLE 12

L'exploitant doit tenir, pour les ser-

vices de transport qui font l'objet du présent contrat, une comptabilité particulière conforme au plan comptable applicable en la matière. Il présente à l'autorité organisatrice, avant le de chaque année, le compte d'exploitation de ces services et un compte rendu d'activité comprenant les éléments statistiques définis en annexe qui caractérisent l'activité des services. Pour chaque exercice, l'exploitant présente à l'autorité organisatrice, avant le de l'année précédente :

- d'éventuelles propositions de modifications de la consistance des services ;
- une prévision du trafic et du niveau de recettes commerciales correspondant, en fonction de différentes hypothèses tarifaires ;
- un calcul préliminaire du prix kilométrique forfaitaire.

Avant la même date, il adresse à l'autorité organisatrice les éléments justifiant les sommes qui lui sont éventuellement dues.

TITRE III : INCIDENTS EN COURS DE CONVENTION

Sanctions

ARTICLE 13

Si l'exploitant ne s'acquitte pas en temps voulu des sommes dues à l'autorité organisatrice et, réciproquement, en cas de retard du versement par l'autorité organisatrice des sommes dues à l'exploitant, elles sont de plein droit majorées d'intérêts de retard calculés au taux d'es-compte de la Banque de France.

Résiliation unilatérale

ARTICLE 14

L'autorité organisatrice peut résilier unilatéralement le présent contrat à tout moment au cours de son exécution. Dans ce cas :

- Les biens mis à la disposition de l'exploitant par l'autorité organisatrice (lesquels figurent à l'inventaire A annexé à la présente convention) font retour gratuitement à cette dernière en bon état d'entretien et de fonctionnement compte tenu de leur âge ;
- Les biens fournis par l'exploitant (lesquels figurent à l'inventaire B annexé à la présente convention) et financés au moyen d'emprunts garantis par l'autorité organisatrice sont remis à cette dernière à charge pour elle de se substituer à l'exploitant pour le paiement des annuités restant à courir et de lui verser la différence éventuelle entre la valeur vénale du bien, fixée à dires d'experts, et le montant du capital restant à rembourser ;
- Les autres biens fournis par l'exploitant ainsi que les approvisionnements et les stocks existants, s'ils sont nécessaires à la bonne exploitation des services, doivent être repris en tout ou partie par l'autorité organisatrice, si l'exploitant le lui demande, à prix fixé à dires d'experts ;
- L'autorité organisatrice verse

en outre à l'exploitant à titre d'indemnité de résiliation une somme fixée à dire d'experts. A défaut d'accord, cette somme est fixée par la juridiction administrative compétente.

ARTICLE 15

Les sommes dues à l'exploitant en application de l'article 14 ci-dessus sont versées en capital.

Toutefois, si la résiliation intervient plus de années après l'entrée en vigueur de la convention, les sommes dues seront payées sous forme d'annuités. Il y aura autant d'annuités que d'années restant à courir jusqu'à la date d'expiration normale de la convention. Chaque annuité sera égale au montant total des sommes dues, divisé par le nombre d'années.

ARTICLE 16

L'autorité organisatrice se réserve le droit de résilier sans indemnité le présent contrat :

- en cas de dissolution de la société ;
- en cas de règlement judiciaire ou de mise en liquidation de biens ;
- en cas de cession du bénéfice du présent contrat à un tiers sans l'autorisation de l'autorité organisatrice ;
- au cas où il aura été fait appel à la garantie prévue à l'article 8 bis pour assurer le service des emprunts pendantexercices consécutifs.

La résiliation prend effet à compter du huitième jour franc de sa notification à l'exploitant. S'agissant du sort des biens, la résiliation sans indemnité entraîne les mêmes conséquences que la résiliation unilatérale.

Déchéance

ARTICLE 17

L'exploitant peut être déchu du bénéfice du présent contrat :

- en cas de fraude ou de malversation de sa part ;
- en cas d'observation grave ou de transgression répétée des clauses du présent contrat et notamment si le service vient à être interrompu totalement ou partiellement pendant plus de jours, cas de force majeure ou de grève excepté, ou si, du fait de l'exploitant, la sécurité vient à être compromise par défaut d'entretien des installations et du matériel.

La déchéance est prononcée par l'autorité organisatrice après mise en demeure de l'exploitant de remédier aux fautes constatées dans un délai qu'elle lui impartit. Cette déchéance prend effet à compter du jour de sa notification à l'exploitant.

Au cas où la déchéance est prononcée, l'autorité organisatrice a la faculté :

- soit de reprendre les biens de l'exploitant mentionnés aux b et c de l'article 14 et aux conditions prévues par ces dispositions ;
- soit de pourvoir à une adjudication des biens fournis par l'exploitant.

L'adjudicataire sera soumis aux clauses de la présente convention et du cahier des charges et substitué aux droits et charges de l'exploitant évincé qui recevra le prix de l'adjudication, déduction faite des sommes dont il pourrait se trouver redevable à l'égard de l'autorité organisatrice.

L'adjudicataire ou, si l'adjudication n'amène aucun résultat, l'autorité organisatrice sera tenu de se substituer à l'exploitant pour le remboursement des emprunts qui auraient pu être contractés avec la garantie de l'autorité organisatrice pour le financement des installations, sous réserve que le prix de ces biens, fixé à dire d'experts, tienne compte du montant du capital restant à rembourser.

L'adjudication sera ouverte sur une mise à prix des terrains acquis, des installations, du matériel, des objets mobiliers et des approvisionnements.

Cette mise à prix est fixée par l'autorité organisatrice après avis du service du contrôle, l'exploitant entendu.

L'exploitant recevra notification de la proposition de l'autorité organisatrice et aura un délai de quinze jours pour présenter ses observations, à peine de forclusion.

Nul ne sera admis à concourir à l'adjudication s'il n'a, au préalable, été agréé par l'autorité organisatrice et s'il n'a fait, à la caisse des dépôts et consignations ou à la trésorerie générale du département où sont situés les biens, un dépôt de garantie égal à 10 p. 100 de la mise à prix.

TITRE IV : EXPIRATION DE LA CONVENTION

ARTICLE 18

Lorsque le contrat arrive à échéance :

a) Les biens mis à la disposition de l'exploitant par l'autorité organisatrice (lesquels figurent à l'inventaire A annexé à la présente convention) font retour gratuitement à cette dernière en bon état d'entretien et de fonctionnement compte tenu de leur âge ;

b) Les biens fournis par l'exploitant (lesquels figurent à l'inventaire B annexé à la présente convention) et qui ont été financés au moyen d'emprunts contractés avec la garantie de l'autorité organisatrice sont remis à cette dernière, à charge pour elle de se substituer à l'exploitant pour le paiement des annuités restant à couvrir et de lui verser la différence éventuelle entre la valeur vénale du bien, fixée à dire d'experts, et le montant du capital restant à rembourser ;

c) Les autres biens fournis par l'exploitant peuvent être repris par l'autorité organisatrice, moyennant indemnité de rachat fixée à dire d'experts ou sans indemnité si ces biens sont amortis. Déduction faite des créances éventuelles de l'autorité organisatrice, le montant de cette indemnité est versé à l'exploitant dans les mois qui suivent la fin du contrat ;

d) L'autorité organisatrice se réserve le droit d'acquérir, en totalité ou en partie, les approvisionnements et les stocks existants, à prix fixé à dire d'experts.

TITRE V : CLAUSES DIVERSES

ARTICLE 19

L'autorité organisatrice et l'exploitant conviennent que les litiges qui résulteraient de l'application du présent contrat font l'objet d'une tentative de conciliation par un expert désigné d'un commun accord.

A défaut de conciliation, les litiges sont soumis à la juridiction administrative compétente.

ARTICLE 20

A défaut de notification faite à l'exploitant par les représentants qualifiés de l'autorité organisatrice et constatée par reçu, les notifications sont valablement effectuées par lettre recommandée avec accusé de réception.

ARTICLE 21

L'autorité organisatrice prend avis de l'exploitant selon la procédure la plus appropriée, avant toute décision de sa compétence relative à la circulation générale et au stationnement, pouvant avoir des répercussions sur le fonctionnement des services.

Elle s'engage à intervenir auprès des autorités responsables de la circulation sur les voies publiques pour faciliter la circulation des véhicules de transport en commun, notamment en préconisant la création de voies de circulation réservées et des modifications dans l'organisation de la circulation générale, et en soutenant tout effort pour obtenir l'étalement des pointes journalières du trafic.

ANNEXES

INVENTAIRE A

Biens mis à la disposition de l'exploitant par l'autorité organisatrice.

INVENTAIRE B

Biens fournis par l'exploitant.

CONVENTION TYPE POUR L'EXPLOITATION EN GÉRANCE

Entre les soussignés :

M.....agissant en qualité de
.....autorité organisatrice, en
application de la délibération de

en date du.....,
D'une part, et

M.....agissant
en qualité de.....au nom et pour
le compte de.....
exploitant, faisant élection de domicile
.....inscrit au registre
du commerce àsous
le numéro

D'autre part,
il a été convenu et arrêté ce qui suit :

TITRE I : OBJET ET DURÉE DE LA CONVENTION

ARTICLE 1ER

L'autorité organisatrice confie àl'exploitation en gérance des services de transport public de voyageurs et de marchandises dont la consistance et les modalités d'exploitation sont décrites au cahier des charges ci-annexé. L'autorité organisatrice peut imposer en cours de contrat des modifications à la consistance et aux modalités d'exploitation des services dans les conditions prévues à l'article 14 du décret n° 80-851 du 29 octobre 1980.

De son côté, l'exploitant peut prendre l'initiative de telles modifications sous réserve de l'accord préalable de l'autorité organisatrice. Cet accord est réputé acquis faute de réponse dans un délai dejours.

L'autorité organisatrice et l'exploitant se réservent chacun le droit de conclure avec des tiers tout autre contrat relatif à des services de transport qui ne sont pas de nature à concurrencer les services qui font l'objet du présent contrat.

ARTICLE 2

L'autorité organisatrice peut autoriser l'exploitant à sous-traiter partiellement les services qui font l'objet du présent contrat. Dans ce cas, l'exploitant reste entièrement responsable vis-à-vis de l'autorité organisatrice de l'exécution des services sous-traités.

ARTICLE 3

La présente convention est passée pour une durée de(maximum 5 ans).....à compter duElle est renouvelée par tacite reconduction pour une durée de(maximum 5 ans), sauf dénonciation par l'une ou l'autre des parties, par lettre recommandée avec accusé de réception adressée au moins ..(maximum 6).. mois avant l'expiration de la période en cours. La non-reconduction de la convention à l'issue de l'une ou l'autre de ces périodes n'ouvre droit à aucune indemnité à la charge de l'une ou l'autre des parties.

ARTICLE 4

L'autorité organisatrice :
- définit la politique générale dont les objectifs sont énoncés dans un programme d'action pluriannuel ;
- assure le financement des investissements ;
- assure l'équilibre financier de l'exploitation.

L'exploitant apporte son concours à la préparation des décisions chaque fois que ses compétences en matière de transport sont utiles à l'autorité organisatrice. Dans le cadre de la politique définie par celle-ci, il étudie, notamment sur le plan financier, et propose les mesures à prendre pour répondre aux besoins des usagers.

ARTICLE 5

L'autorité organisatrice arrête le programme d'action pluriannuel élaboré avec le concours de l'exploitant. Il est déterminé pour une durée de et peut faire l'objet de révisions.

Le programme d'action pluriannuel comporte notamment :

- les objectifs concernant l'évolution du trafic, la qualité des services et la productivité ;
- la consistance des services à créer ou à modifier ;
- les actions à engager en ce qui concerne la promotion des transports publics ;
- la création d'infrastructures et les priorités de circulation des transports publics ;
- l'évolution de l'effectif du personnel affecté aux services de transport faisant l'objet du présent contrat ;
- le renouvellement et le développement des matériels et des équipements ;
- les moyens de financement ;
- des indicateurs permettant de mesurer le degré de réalisation de ce programme.

L'exploitant rend compte annuellement à l'autorité organisatrice de l'état d'avancement du programme d'action pluriannuel.

ARTICLE 6

Sous réserve des règles fixées par la présente convention et le cahier des charges ci-annexé, l'exploitant dispose de tous pouvoirs en ce qui concerne la gestion des services.

Il s'engage à assurer un bon entretien des installations et du matériel et doit, avec l'accord de l'autorité organisatrice, souscrire une police d'assurance comportant éventuellement une franchise.

L'autorité organisatrice se réserve le droit de faire procéder à ses frais, par un expert agréé par les deux parties, au contrôle de l'état d'entretien des installations et du matériel. En cas d'insuffisance d'entretien, elle peut mettre en demeure l'exploitant d'y remédier dans le délai fixé par l'expert.

A défaut d'exécution, l'autorité organisatrice fait assurer, aux frais de l'exploitant, la remise en état des installations et du matériel.

L'exploitant est tenu d'assurer la continuité des services quelles que soient les circonstances, sauf cas de force majeure ou de grève ; en dehors de ces cas, il supporte la charge de toutes les dépenses engagées par l'autorité organisatrice pour assurer provisoirement les services.

Si, du fait de l'exploitant, la sécurité publique vient à être compromise par le mauvais état des installations ou du matériel, l'autorité organisatrice propose aux autorités compétentes en matière de police de prendre immédiatement aux frais et risques de l'exploitant toutes les mesures nécessaires pour prévenir tout danger.

TITRE II: RÉGIME FINANCIER

Biens nécessaires à l'exploitation

ARTICLE 7

L'autorité organisatrice met gratuitement à la disposition de l'exploitant tous les biens meubles et immeubles nécessaires à l'exploitation des services. Elle en assure le financement. Ces biens sont sa propriété.

Ils figurent à l'inventaire annexé à la présente convention, lequel doit être tenu à jour.

L'autorité organisatrice arrête chaque année le programme des investissements à réaliser sur la base des renseignements et des demandes présentés par l'exploitant.

Les opérations d'investissement sont retracées dans un compte particulier tenu par l'exploitant au nom de l'autorité organisatrice. Celle-ci détermine, conformément aux dispositions du code des marchés publics, les différentes sortes d'opérations, les modalités d'intervention de l'exploitant et, éventuellement, les délégations dont il dispose.

Budget et charges d'exploitation

ARTICLE 8

L'autorité organisatrice définit avant le les grandes lignes de la consistance des services, le montant des charges, l'évolution de la structure et du niveau tarifaire ainsi que le montant de sa contribution.

Sur ces bases, le budget est établi par l'exploitant avant le Il est approuvé par l'autorité organisatrice avant le

Il est recouru à une révision du budget avant le et, si nécessaire, à des révisions exceptionnelles au cours de l'exercice.

Cependant, sous réserve de ne pas accroître le montant de la contribution inscrite au budget, l'exploitant peut, à tout moment, sans qu'il soit recouru à la procédure de révision, procéder aux ajustements budgétaires qu'il juge opportuns.

ARTICLE 9

L'exploitant est autorisé à percevoir sur les usagers des prix calculés sur la base des tarifs arrêtés par l'autorité organisatrice.

Le compte d'exploitation supporte la totalité des charges d'exploitation, qui comprennent notamment :

- sauf recours contre qui de droit, toutes les indemnités qui pourraient être dues à des tiers à la suite de l'exécution du service ou de l'entretien des installations ;
- les frais de timbre et les droits d'enregistrement éventuels du présent contrat ;
- les impôts et redevances éventuelles du domaine public auxquels sont assujettis les services ;
- les frais versés au titre du contrôle des services de transports publics d'intérêt local effectués pour le compte de l'autorité organisatrice correspondant à p. 100 des recettes après compensations éventuelles ;

- la rémunération de l'exploitant.

Rémunération de l'exploitant

ARTICLE 10

L'autorité organisatrice assure à l'exploitant une rémunération annuelle qui comprend :

- a) Une somme fixe de actualisée selon la formule suivante :
- b) Une somme variable qui tient compte de la qualité de la gestion et qui est déterminée comme suit :

La somme variable ne peut pas dépasser (maximum 50) p. 100 de la somme fixe.

ARTICLE 11

L'exploitant présente trimestriellement à l'autorité organisatrice un compte d'exploitation prévisionnel pour le trimestre suivant. Figure sur ce compte, au titre des charges, le quart de la rémunération prévisionnelle annuelle de l'exploitant.

S'il résulte de ce compte prévisionnel que les charges dépassent les produits d'exploitation, l'autorité organisatrice verse à l'exploitant, à titre d'acompte, dans le premier mois du trimestre suivant, une somme égale au montant de la différence.

L'autorité organisatrice peut, au vu des justificatifs qui lui sont fournis par l'exploitant, mettre à sa disposition les ressources de trésorerie indispensables à l'exploitation.

ARTICLE 12

Au terme de l'exercice, s'il est constaté que les produits d'exploitation sont inférieurs au montant des charges du compte d'exploitation, l'autorité organisatrice verse à l'exploitant le montant du déficit. Si, au contraire, il est constaté que ces produits sont supérieurs aux charges, l'exploitant verse à l'autorité organisatrice le montant de l'excédent.

Les produits d'exploitation comprennent les recettes afférentes aux contrats de publicité souscrits par l'exploitant.

Comptabilité - Documents justificatifs

ARTICLE 13

La comptabilité des activités confiées à l'exploitant est tenue par celui-ci, conformément aux prescriptions du plan comptable applicable en la matière.

L'exploitant présente avant le de chaque année à l'autorité organisatrice le compte d'exploitation de l'exercice précédent et les principaux éléments statistiques définis en annexe qui caractérisent l'activité des services.

L'exploitant présente à l'autorité organisatrice avant le de chaque année le compte rendu général d'activité de l'exercice précédent, comportant les éléments suivants :

ARTICLE 14

L'exploitant tient à la disposition de l'autorité organisatrice, en justifi-

cation de ces comptes rendus, tous documents comptables, tous relevés d'exploitation ligne par ligne, tous éléments statistiques concernant l'activité des services faisant l'objet du contrat. L'autorité organisatrice peut faire procéder à ses frais à toute vérification qu'elle juge utile.

TITRE III : INCIDENTS EN COURS DE CONVENTION

Sanctions

ARTICLE 15

Si l'exploitant ne s'acquitte pas en temps voulu des sommes dues à l'autorité organisatrice et, réciproquement, en cas de retard du versement par l'autorité organisatrice des sommes dues à l'exploitant, elles sont de plein droit majorées d'intérêts de retard calculés au taux d'escompte de la Banque de France.

Résiliation unilatérale

ARTICLE 16

L'autorité organisatrice peut résilier unilatéralement le présent contrat à tout moment au cours de son exécution. Elle verse alors à l'exploitant une indemnité fixée à dire d'experts. En cas de désaccord, le montant de l'indemnité est fixé par la juridiction administrative compétente. La dévolution des biens s'opère comme il est dit à l'article 18.

ARTICLE 17

L'autorité organisatrice se réserve le droit de résilier sans indemnité le présent contrat :

- en cas de dissolution de la société ;
- en cas de règlement judiciaire ou de mise en liquidation des biens ;
- en cas de cession du bénéfice du présent contrat à un tiers sans l'autorisation de l'autorité organisatrice ;
- en cas de fraude ou de malversation de sa part ;
- en cas d'inobservation grave ou de transgression répétée des clauses du présent contrat et notamment si le service vient à être interrompu totalement ou partiellement pendant plus de jour(s), cas de force majeure ou grève excepté, ou si, du fait de l'exploitant, la sécurité vient à être compromise par défaut d'entretien des installations ou du matériel ;
- dans tous les cas où par incapacité, négligence ou mauvaise foi, l'exploitant compromettrait l'intérêt général.

La résiliation prend effet à compter du huitième jour franc de sa notification à l'exploitant.

TITRE IV: EXPIRATION DE LA CONVENTION

ARTICLE 18

Lorsque le contrat arrive à échéance, l'exploitant est tenu de remettre gratuitement à l'autorité organisatrice, en bon état d'entretien et de fonctionnement compte tenu de leur âge, tous les biens meubles et immeubles mis à sa disposition.

TITRE V : CLAUSES DIVERSES

ARTICLE 19

L'exploitant s'engage à effectuer gratuitement à la demande de l'autorité organisatrice toutes opérations auprès de l'administration compétente, et notamment :

- à établir et signer les déclarations de taxe sur la valeur ajoutée relative à l'exploitation des services ;
- à liquider la taxe sur la valeur ajoutée due par l'autorité organisatrice en exerçant, dans les conditions prévues par la réglementation en vigueur, les droits à déduction de celle-ci ; l'exploitant verse à l'autorité organisatrice les éventuels crédits de T.V.A. dans les trois mois suivant la date de leur récupération ;

- à payer les taxes dues au titre de l'exploitation des services ;

- à introduire toute demande ou réclamation relative aux opérations mentionnées ci-dessus auprès de l'administration compétente.

ARTICLE 20

L'autorité organisatrice et l'exploitant conviennent que les litiges qui résulteraient de l'application du présent contrat font l'objet d'une tentative de conciliation par un expert désigné d'un commun accord.

A défaut de conciliation, les litiges sont soumis à la juridiction administrative compétente.

ARTICLE 21

A défaut de notification faite à l'exploitant par les représentants qualifiés de l'autorité organisatrice et constatée par reçu, les notifications sont valablement effectuées par lettre recommandée avec accusé de réception.

ARTICLE 22

L'autorité organisatrice s'engage à intervenir auprès des autorités responsables de la circulation sur les voies publiques pour faciliter la circulation des véhicules de transport en commun, notamment en préconisant la création de voies de circulation réservées et des modifications dans l'organisation de la circulation générale, et en soutenant tout effort pour obtenir l'étalement des pointes journalières du trafic.

ANNEXE

INVENTAIRE

Biens mis à la disposition de l'exploitant par l'autorité organisatrice.

CAHIER DES CHARGES TYPE POUR L'EXPLOITATION DES SERVICES DE TRANSPORTS PUBLICS D'INTÉRÊT LOCAL

TITRE I : OBJET ET CONSISTANCE DES SERVICES

ARTICLE 1ER

Le présent cahier des charges a pour objet de fixer les conditions d'exploitation des services de transports publics d'intérêt local exploités conformément à la convention du (contrat) ou au règlement intérieur du (régie) auquel il est annexé.

Il précise notamment les obligations de l'exploitant (ou de la régie) à l'égard des usagers et des tiers.

ARTICLE 2

Les services exploités comprennent les lignes inscrites au tableau n° 1 annexé au présent cahier des charges.

Ce tableau indique pour chaque ligne les nombres minimaux d'aller et retour, les horaires, les fréquences et, si nécessaire, les correspondances entre les lignes.

Ce tableau est tenu à jour par l'exploitant (ou la régie) en fonction des modifications, créations ou suppressions de lignes.

TITRE II : TARIFS ET CONDITIONS DE TRANSPORT

ARTICLE 3

Tarifs

Les tarifs applicables aux voyageurs, sont indiqués au tableau annexe n° 2 du présent cahier des charges. Ce tableau définit en particulier les catégories d'usagers pouvant bénéficier de la gratuité de circulation (fonctionnaires et agents participant au contrôle du service, agents du réseau, etc.) ou de réductions tarifaires.

L'exploitant (ou la régie) tient ce tableau à jour en fonction des modifications qui interviennent selon les modalités fixées par :

- la présente convention (contrats) ;
- le présent règlement intérieur (régies).

ARTICLE 4

Conditions de transports

Le tableau annexe n° 2 définit également les conditions dans lesquelles certaines catégories de voyageurs ont accès en priorité aux véhicules des services et aux places assises ainsi que les conditions de transport des bagages, paquets ou autres objets (skis, poussettes, etc.) et des animaux.

ARTICLE 5

Information des voyageurs

Les modalités selon lesquelles les informations sont portées à la connaissance du public sont soumises aux conditions minimales ci-après :

1° Informations à bord des véhicules, aux points d'arrêt et aux stations

Les véhicules doivent porter de manière très apparente l'indicatif de la ligne et le point de destination du véhicule.

Les véhicules assurant des services spéciaux ou occasionnels doivent être signalés de manière à être distingués par les usagers.

Des avis apposés à l'intérieur de chaque voiture ou aux points d'arrêt et stations portent à la connaissance du public :

- les principaux arrêts et, éventuellement, les points de correspondance et le schéma de la ligne ;
- les avis de service intéressant le public ;

- éventuellement, les principales caractéristiques de l'exploitation des lignes (service du soir et du dimanche, heure du premier et du dernier passage, fréquence aux heures de pointe et aux heures creuses, ou horaires pour les lignes dont les intervalles entre départs sont supérieurs à minutes, désignation du plus proche point de vente des titres de transport).

Le tableau des tarifs en vigueur faisant mention de la date d'homologation doit être affiché dans chaque voiture et dans les stations.

2° Modifications ou suppressions de services

Les usagers doivent être informés, par les moyens les plus appropriés, des modifications ou suppressions temporaires des services.

Lorsque des changements importants et d'une durée supérieure à jours sont apportés aux conditions d'exploitation d'une ligne ainsi que dans les cas de création, suppression, prolongement ou raccourcissement de ligne, le public en est prévenu jours à l'avance par des affiches, par la presse ou par tous les autres moyens appropriés.

ARTICLE 6

Exploitation

Le transport des voyageurs doit être effectué dans les meilleures conditions de régularité, de confort, de propreté, de sécurité, de rapidité.

Pour ce faire, l'exploitant (ou la régie) doit disposer, à tout moment, de matériel roulant permettant d'assurer normalement les services prévus à l'article 2 ci-dessus et offrir un nombre de places suffisant pour faire face aux besoins du public, le cas échéant au moyen de doublages.

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

Un registre de réclamations et suggestions est tenu à la disposition du public au siège d'exploitation ; il

est visé par l'autorité organisatrice tous les

ARTICLE 7

Vente des titres de transport

Les titres de transport sont vendus par l'exploitant (ou la régie) ou ses correspondants sur la base des tarifs applicables.

ARTICLE 8

Contrôle des titres de transport

Les usagers doivent être en possession de titres de transport validés et des justifications requises pour leur utilisation, conformément aux indications figurant à l'intérieur des véhicules ou aux points d'arrêt.

L'exploitant (ou la régie) doit faire contrôler fréquemment les titres de transport et faire poursuivre, conformément à la loi et aux règlements, les usagers qui circuleraient sur le réseau sans titre de transport ou avec un titre de transport non valable et qui n'accepteraient pas de s'acquiescer des sanctions pécuniaires prévues par les textes en vigueur.

Les prescriptions d'utilisation des titres de transport, ainsi que le montant des indemnités dues en cas d'infraction, sont rappelés à l'attention des usagers à l'intérieur des véhicules ou aux points d'arrêts et stations.

ARTICLE 9

Signalisation des arrêts

Les arrêts des services routiers sont équipés d'un signal dont l'entretien est à la charge de l'exploitant (ou de la régie).

Un abri pour voyageurs doit être placé aux points d'arrêts suivants :

Si toutefois, l'autorité organisatrice concède à un tiers le droit d'implanter des abris pour voyageurs aux arrêts, elle fait son affaire auprès de ce tiers, après consultation de l'exploitant (ou de la régie) de la fourniture, de la pose et de l'entretien de ces abris ainsi que de la réservation d'une surface d'affichage suffisante pour permettre à l'exploitant (ou à la régie) d'exécuter ses obligations d'information du public.

ARTICLE 10

Publicité

L'exploitant (ou la régie) est autorisé(e) à faire procéder à une publicité aux emplacements réservés à cet usage.

Les panneaux publicitaires ne doivent pas masquer les plaques indicatrices, affiches et avis destinés au public. Toute affiche maculée ou détériorée est immédiatement retirée ou remplacée.

Cette publicité ne doit pas être de nature à troubler l'ordre public.

ARTICLE 10 BIS

Appareils automatiques et vitrines

Des appareils automatiques (distributeurs, etc.) et des vitrines peu-

vent être installés. Ils doivent être placés de manière à permettre en toute circonstance l'évolution des voyageurs avec ordre et sécurité.

ARTICLE 11

Constatation des infractions - Assermentation des agents

Les agents de l'exploitant (ou de la régie) sont habilités à veiller au bon ordre dans les voitures et les installations des services et à l'application des règlements.

L'exploitant (ou la régie) doit faire

assermenter les agents qu'il (elle) charge de la surveillance et de la police de son réseau et de ses dépendances ainsi que de la perception des sommes visées à l'article 8 ci-dessus.

Il (elle) doit faire également assermenter les agents qui seraient chargés, conformément aux prescriptions de l'article 250-1 du code de la route, de constater les contraventions aux dispositions concernant l'arrêt et le stationnement qui affectent la circulation, l'arrêt ou le stationnement de ses propres véhicules.

ARTICLE 12

Assurances

L'exploitant (ou la régie) est tenu(e) conformément à la loi de contracter une assurance illimitée du "risque tiers et voyageurs transportés", couvrant les responsabilités que lui-même (elle-même) et la collectivité contractante encourent du fait de l'exploitation des services. Une assurance contractée pour le compte de l'autorité organisatrice doit, en outre, garantir, selon les usages du droit commun, les risques

découlant de l'exploitation des services. Les polices d'assurance doivent comporter une renonciation formelle à tout recours contre l'autorité organisatrice.

Cette dernière peut, à tout moment, demander toutes justifications concernant l'accomplissement des obligations ci-dessus.

ARTICLE 13

Disposition finale

L'exploitant (ou la régie) fait élection de domicile à



Service technique national du ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement, et des transports, le CERTU a été créé en février 1994. Il est issu de deux services:

- le centre d'études des transports urbains (CETUR)
- le service technique de l'urbanisme (STU)

Les 170 personnes travaillant au CERTU ont pour mission de contribuer au progrès des connaissances et des métiers de l'environnement urbain: planification urbaine, équipement des agglomérations, infrastructures de transports, conception et gestion des réseaux autour desquels s'organisent la ville, leurs rapports avec les formes urbaines et architecturales et avec les services de gestion quotidienne de la vie en ville.

Plus précisément, dans le domaine des transports, le CERTU développe les activités suivantes:

- Observation de l'évolution de la mobilité et du secteur des transports collectifs urbains et non urbains (annuaire statistique national).
- Évaluation des demandes de déplacements sous divers modes.
- Aide à la définition de politiques globales de déplacement dans un cadre plurimodal.
- Élaboration d'outils nécessaires à la planification.

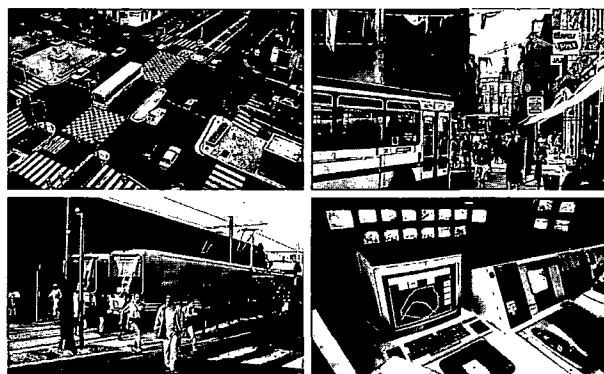
- Étude de l'organisation des transports publics urbains, départementaux et régionaux ainsi que des modes d'organisation et des cadres juridiques et financiers adaptés à la gestion des services urbains.

- Étude des systèmes d'exploitation et de régulation du trafic.
- Étude des matériels de transport.

Pour mener à bien sa mission de diffusion des connaissances et des solutions nouvelles, le centre est chargé de conduire des études plu-

ridisciplinaires et des études de spécialité pour le compte de l'État et au bénéfice des services, collectivités, établissements ou entreprises, chargés de missions de service public. Il peut aussi intervenir à la demande de professionnels exerçant une activité dans son champ de compétence.

Il a également pour objectif d'assurer une fonction de tête de réseau par l'animation d'une partie des activités du réseau technique du ministère, notamment des 7 Centres d'Études Techniques de l'Équipement (CETE) dans lesquels plus de 4.000 personnes développent des activités d'ingénierie publique pour le compte des services de l'État et des collectivités locales. Enfin, le CERTU est aussi chargé de renforcer les liens entre le réseau technique et les activités de recherche et d'enseignement.



Le CERTU est le Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques.

Cet ouvrage est en vente au CERTU
Bureau de vente - 9, rue Juliette Récamier
69456 LYON Cedex 06
Tél : 72 74 59 59
Télécopie : 72 74 59 00

Document réalisé à l'initiative de la Direction des Transports Terrestres pour le Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement et des Transports.

Tél : (1) 40 81 21 22 - Télécopie : (1) 40 81 16 40

Conception et réalisation

Version 1990 : PRINZ & RABY (1) 45 87 10 53

Mise à jour (version 1995) : SYSTRA (1) 40 16 64 64

ISBN 2 11 08 9113-0

Imprimé par AUGUSTIN S.A. Tél : (1) 40 36 10 15

Achevé d'imprimer le 20 septembre 1995

Ce document, qui actualise une version précédente de 1990, présente l'organisation institutionnelle actuelle des transports publics urbains en France.

Il détaille successivement les principaux aspects qui fondent la spécificité du système français - la mise en place d'autorités organisatrices locales, le partage des compétences entre l'État, ces autorités et les sociétés exploitantes, le statut des sociétés exploitantes et le financement des transports urbains - et l'illustre par des monographies.

La cohérence de cette organisation, facteur de renouveau des transports en commun, semble pouvoir intéresser les pays désireux d'améliorer leurs transports urbains.



Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement et des Transports

Arche Sud 92055 Paris - La Défense Cedex 04

Téléphone : (1) 40 81 21 22