

CAHIER DES CHARGES DE LA REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS

Article 0.1

Le présent cahier des charges s'applique aux réseaux de transport en commun dont la construction, l'équipement ou l'exploitation sont confiés à la Régie autonome des transports parisiens (RATP), en vertu de l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959. Il ne s'applique pas aux autres services qu'assurerait la Régie.

La RATP détermine les conditions de construction, d'équipement, d'exploitation de ces réseaux, dans le cadre des dispositions du présent cahier des charges.

TITRE I^{ER} LIGNES ET INSTALLATIONS NOUVELLES

Article 1er-1

Les projets d'investissement en matière d'infrastructure visés par les articles 1^{er}-2 et 1^{er}-3 ci-après sont pris en considération et sont approuvés par le Syndicat des transports d'Ile-de-France selon les modalités définies dans le présent titre.

Les documents soumis au Syndicat des transports d'Ile-de-France sont le schéma de principe et l'avant-projet.

Le schéma de principe expose les objectifs généraux de l'opération envisagée ainsi que la nature et l'importance des services rendus, indique la durée approximative des travaux et les caractéristiques principales des ouvrages. Il comprend une estimation très sommaire des dépenses évaluées par référence à des ouvrages similaires. Il présente les diverses solutions, variantes concevables à ce niveau d'étude, plus particulièrement en ce qui concerne les tracés et la situation des stations lorsqu'il s'agit de la construction de lignes nouvelles. Il comporte également une notice financière et économique indiquant notamment pour les différentes variantes le bilan pour la collectivité et l'incidence sur le compte d'exploitation.

L'avant-projet précise les caractéristiques essentielles des ouvrages à construire. Il propose leurs principes de fonctionnement et leurs dimensions principales. Il comporte une estimation par nature d'ouvrages qui fixe l'enveloppe financière du projet. Il présente les solutions variantes possibles correspondant à différents principes de fonctionnement ou de conception des ouvrages. Il indique les délais globaux de réalisation, les gênes et nuisances diverses ainsi que les interférences de l'ouvrage envisagé avec des ouvrages autres que ceux de la RATP. Il actualise et précise en tant que de besoin la notice financière et économique jointe au schéma de principe. D'une manière générale, l'avant-projet définit les objectifs de coût, de délai et de services rendus de l'opération.

Tout schéma de principe pris en considération par le conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile-de-France sera communiqué aux autorités responsables de l'établissement des documents d'urbanisme.

L'avant-projet donne lieu à une approbation du conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile-de-France portant fixation du montant de la dépense autorisée.

Les ouvrages et équipements sont construits sous la responsabilité de la Régie qui doit s'assurer de leur conformité avec l'avant-projet et veiller à l'application des textes réglementaires en vigueur.

Toute modification aux caractéristiques fonctionnelles d'un avant-projet approuvé fait l'objet d'un avant-projet rectificatif donnant lieu à approbation dans la même forme. S'il apparaît que l'objectif de coût, c'est-à-dire le montant en prix de base de la dépense autorisée, sera dépassé, la Régie est tenue de présenter au syndicat dès que ce dépassement devient prévisible, une demande de révision de la dépense autorisée avec, à l'appui, toutes justifications utiles.

Article 1er-2

Font l'objet d'un schéma de principe et d'un avant-projet :

La construction de lignes nouvelles en site propre ;

Le prolongement de lignes en site propre existantes ou la déviation de celles-ci sur une longueur supérieure à 1 km.

Article 1er-3

(Modifié par arrêté du 3 août 1981)

Font l'objet d'un avant-projet :

Quel qu'en soit le coût, l'établissement ou la modification de terminus communs à plus de deux lignes d'autobus ;

Lorsque le coût dépasse 40 millions de francs :

- la création ou le déplacement de stations, les déviations ne dépassant pas un kilomètre de longueur, ou les modifications du gros œuvre d'une ligne avec modifications corrélatives du tracé des voies ;

- les modifications importantes de la structure ou de l'équipement d'une ligne telles que l'allongement de stations ou l'adaptation au matériel sur pneumatiques.

Le montant de 40 millions de francs visé ci-dessus pourra être modifié par arrêté du ministre chargé des transports.

Article 1er-4

Le service chargé du contrôle est tenu informé de tout projet de mise en place de dispositifs dont les principes de fonctionnement diffèrent de ceux des dispositifs déjà utilisés, lorsque de ces dispositifs dépend la sécurité des voyageurs et notamment de ceux qui assurent la protection des trains (sécurité d'espacement et de manœuvre, pilotage automatique) et la sécurité de l'éclairage des ouvrages souterrains.

En ce qui concerne les appareils élévateurs ou translateurs, seul leur type est, sous réserve de l'application des textes réglementaires relatifs à l'introduction de nouveaux équipements, soumis à l'approbation du service du contrôle.

Article 1er-5

Les opérations de réception concernant soit les installations pour lesquelles un avant-projet a été soumis à l'approbation du conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile-de-France, soit le premier engin d'une série de matériels élévateurs ou translateurs sont effectuées par le Syndicat des transports d'Ile-de-France et le service chargé du contrôle.

Pour les installations autres que visées ci-dessus, la réception est effectuée sous la responsabilité de la Régie sous réserve de l'application des textes réglementaires en vigueur. L'avis de mise en service est adressé pour information au Syndicat des transports d'Ile-de-France et au service chargé du contrôle.

Article 1er-6

1^{er}-6.1. Dans le cas de construction d'un ouvrage public affectant les emprises d'une ligne en site propre existante, visée par le présent cahier des charges, toutes dispositions nécessaires sont prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à l'exploitation du service confié à la RATP ni aucun frais pour celle-ci.

1^{er}-6.2. Si la RATP demande des aménagements audit ouvrage en fonction de projets futurs prévus dans l'intérêt de son exploitation, elle ne supporte pas le supplément de dépenses qui en résulte lorsque les travaux correspondant à ces projets doivent être achevés dans un délai n'excédant pas quatre années à compter de la date de mise en service de l'installation nouvelle. Elle supporte le supplément à concurrence de 50 % si le délai susvisé est compris entre quatre et dix années et de la totalité s'il excède dix années. Dans le cas où la RATP ne donne pas suite, dans les délais prévus, aux projets visés au présent alinéa, les sommes qu'elle est tenue de rembourser portent intérêt au taux légal en matière civile calculé à compter de la date de mise en service de l'installation nouvelle.

Des dispositions réciproques sont adoptées dans le cas où la RATP construit une ligne nouvelle affectant un ouvrage public existant.

Toutefois, si la construction de l'ouvrage public est à la charge d'une commune de moins de 5 000 habitants, le supplément des dépenses incombant à celle-ci en raison des aménagements demandés par la RATP ne doit pas être supérieur au coût des travaux réalisés dans le seul intérêt de cette collectivité.

1^{er}-6.3. Si, lors de l'instruction mixte d'un projet de construction d'une ligne nouvelle de la RATP, il est demandé à celle-ci d'aménager son projet pour permettre la construction d'un ouvrage public lui-même en projet et contigu à un ouvrage de la ligne nouvelle, les dépenses afférentes à la partie commune des installations, aux mesures conservatoires ou aux travaux supplémentaires nécessités par la coexistence de ces ouvrages, sont partagées par les maîtres d'ouvrages des projets au prorata de leurs intérêts respectifs.

Dans le cas où des modifications à un projet de construction d'une ligne nouvelle sont entraînées postérieurement au début des travaux par une modification du projet de l'ouvrage public contigu, la charge résultant de ces modifications est supportée par le maître de cet ouvrage public, sauf dans le cas où ce dernier n'aurait pas été saisi du projet par la RATP avant la dévolution des travaux par celle-ci. Toutefois cette charge est supportée par les deux maîtres d'ouvrages au prorata de leurs intérêts respectifs, lorsque les modifications imposées à la RATP procurent à celle-ci un avantage.

Des dispositions réciproques sont adoptées dans le cas où la RATP demande des modifications à un projet d'ouvrage public pour permettre la construction d'une nouvelle ligne en site propre dépendant de ses réseaux.

1^{er}-6.4. Dans le cas où la RATP, pour aménager des installations existantes, demande que soient apportées des modifications à un ouvrage public contigu à ses propres ouvrages, la charge de ces modifications incombe à la RATP. Toutefois, si cette modification procure un avantage au maître d'ouvrage public, la charge est partagée entre la RATP et le maître de l'ouvrage public au prorata des avantages respectifs qu'ils retirent de l'aménagement des installations RATP et de la modification de l'ouvrage public.

Des dispositions réciproques sont adoptées si la RATP doit modifier ses installations pour permettre la réalisation ou l'aménagement d'un ouvrage contigu à ses propres ouvrages.

1^{er}-6.5. Dans le cas de remplacement d'un passage à niveau par un ouvrage de franchissement à niveaux différents, la RATP n'est tenue de supporter aucune dépense autre que celle correspondant aux avantages qu'elle retirera effectivement de l'opération. Pour l'évaluation de ces avantages, il est, en particulier, tenu compte des possibilités d'automatisation des passages à niveau.

1^{er}-6.6. La RATP ne peut être appelée à participer aux charges d'entretien, de renouvellement ou d'exploitation des installations et ouvrages objet des paragraphes 1^{er}-6.1, 1^{er}-6.2, 1^{er}-6.3 et 1^{er}-6.4 ci-dessus, que pour une part correspondant à sa participation aux charges de construction ou de modification de ces installations et ouvrages. Un accord peut intervenir entre la RATP et le maître de ces installations et ouvrages pour le règlement en une seule fois par la RATP de la valeur actualisée des dépenses à sa charge.

1^{er}-6.7. Les dispositions des paragraphes 1^{er}-6.2 à 1^{er}-6.6 du présent article ne s'appliquent pas aux ouvrages établis à titre précaire sur le domaine de lignes en site propre de la Régie.

Article 1er-7

Dans le cas où une voie routière est située à proximité immédiate d'une voie en sise propre de la Régie et où l'installation de dispositifs particuliers de protection destinés à éviter la pénétration accidentelle de véhicules routiers sur la voie de la Régie serait reconnue nécessaire, aucune participation financière ne peut être demandée à la Régie pour l'installation de ces dispositifs.

De son côté, la Régie prend à ses frais toutes mesures reconnues nécessaires pour prévenir les troubles susceptibles d'être apportés par l'exploitation de sa ligne à la circulation routière.

Article 1er-8

L'autorisation d'édifier ou de maintenir des constructions, de pratiquer des excavations, d'établir des dépôts à des distances inférieures à celles prévues aux articles 5, 6, 7 et 8 de la loi du 15 juillet 1845 peut être accordée par le service chargé du contrôle, sur demande de la RATP.

Article 1er-9

La Régie est investie, pour l'exécution des travaux lui incombant, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics, notamment pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation et l'occupation temporaire.

Article 1er-10

La Régie est tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et conditions exigées par les lois et règlements concernant les travaux mixtes.

TITRE II

VEHICULES AFFECTES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS

DISPOSITIONS COMMUNES

Article 2-1

Les caractéristiques générales du service offert au public par tout nouveau type de matériel sont soumises à l'approbation préalable du Syndicat des transports d'Ile-de-France sur le rapport du service chargé du contrôle.

Le premier véhicule d'une série donne lieu à réception par le service chargé du contrôle.

Pour les matériels autres que le premier véhicule d'une série la réception est effectuée sous la responsabilité de la RATP. Le procès-verbal de réception est adressé pour information au service chargé du contrôle.

Article 2-2

Les véhicules doivent être construits conformément à la réglementation en vigueur, suivant des modèles et avec des matériaux qui assurent la sécurité et le confort des voyageurs.

Les véhicules doivent être constamment entretenus en bon état.

Article 2-3

Les dispositifs destinés à assurer la sécurité des voyageurs doivent être conçus de telle sorte qu'en cas de défaillance la sécurité soit garantie.

Lorsque la commande des portes est laissée à l'usage des voyageurs, le dispositif d'ouverture et de fermeture doit être simple et commode.

Les véhicules dont les portes s'ouvrent ou se ferment de manière automatique doivent être équipés d'un dispositif permettant l'ouverture en cas de défaillance du mécanisme automatique.

DISPOSITIONS PARTICULIERES APPLICABLES AUX VEHICULES DU RESEAU FERRE, URBAIN ET REGIONAL

Article 2-4

Les parties non métalliques des véhicules sont constituées avec des matériaux incombustibles ou non inflammables chaque fois que cela est possible, ces qualifications, ainsi que celles visées dans la suite du présent article, s'entendant au sens de la classification des matériaux faisant l'objet de l'arrêté du ministre de l'intérieur du 4 juin 1973. Toutefois, pour les parties du matériel pour lesquelles ces contraintes se révéleraient trop sévères eu égard aux autres exigences auxquelles doit satisfaire le matériel, il peut être fait appel à des matériaux difficilement inflammables. L'emploi de matériaux de catégories inférieures ne peut être admis que pour la constitution d'éléments isolés au protégés.

Les matériaux non incombustibles voisins des conducteurs de courant électrique, même protégés, sont séparés de ces conducteurs et de leurs enveloppes par une matière non inflammable durable et résistante. Tous les circuits électriques sont protégés par des coupe-circuit.

Article 2-5

Les véhicules doivent être équipés d'au moins deux systèmes de freinage.

Le premier doit être assez puissant pour que, dans les conditions normales, un véhicule ou un train en pleine charge, lancé à la vitesse maximale autorisée, puisse s'arrêter en respectant la signalisation. Il doit être capable de maintenir les véhicules immobilisés. Il agit automatiquement et immédiatement en cas de rupture d'attelage.

Le second système de freinage doit pouvoir, en toute circonstance, maintenir en permanence les véhicules en pleine charge immobilisés sur la plus forte déclivité susceptible d'être rencontrée.

Ces deux dispositifs doivent être d'un type agréé par le service chargé du contrôle.

Article 2-6

Les motrices et voitures entrant dans la composition d'un train sont liées entre elles par des dispositifs installés de façon à éviter soit au démarrage, soit pendant la marche, soit au moment de l'arrêt, toute réaction dangereuse ou incommode entre les divers véhicules.

Article 2-7

Les véhicules comportent un dispositif permettant de contrôler de la cabine de conduite la fermeture des portes avant le départ des trains.

Chaque cabine de conduite et chaque compartiment de voyageurs sont équipés d'au moins un dispositif d'alarme. Les dispositifs de commande mis à la disposition des voyageurs sont ostensiblement repérés par les mots « *signal d'alarme* ».

Les cabines de conduire doivent en outre être équipées d'un appareil avertisseur sonore qui permet d'émettre un signal audible par toute personne se trouvant sur les quais ou sur la voie.

Article 2-8

L'intérieur des véhicules doit être pourvu de sources lumineuses produisant un bon éclairage.

En cas d'interruption du courant de traction, un dispositif dont l'alimentation ne dépend pas directement du courant de traction doit permettre de rétablir rapidement un éclairage de secours sur les véhicules.

Article 2-9

En cas d'interruption du courant de traction, les opérations intéressant la sécurité des voyageurs sont assurées par des dispositifs alimentés de manière indépendante.

Article 2-10

La RATP effectue, sous sa propre responsabilité, à une fréquence égale au moins à celle prévue par l'article 50 de l'arrêté du 17 juillet 1954, des visites périodiques des véhicules du réseau routier tendant à vérifier qu'ils sont en bon état de marche et en état satisfaisant d'entretien.

Il est tenu un livret d'entretien pour chaque véhicule. Ce livret doit être constamment à jour et indiquer la date de la mise en service du véhicule, les visites techniques, le nombre total de kilomètres parcourus depuis la mise en circulation, les vérifications du freinage et des organes de sécurité et l'échange des organes essentiels.

TITRE III EXPLOITATION TECHNIQUE

Article 3-1

La RATP est tenue d'effectuer le transport des voyageurs dans les meilleures conditions de sécurité, de confort et de qualité de service. Elle assure l'exécution de cette obligation selon les modalités les mieux adaptées à ses possibilités techniques.

Toute modification apportée aux caractéristiques générales de l'exploitation technique sur un réseau ou une partie de réseau est soumise à l'approbation préalable du Syndicat des transports d'Ile-de-France, sur le rapport du service chargé du contrôle.

De plus, toute interruption du service pour une durée supérieure à six semaines d'un accès ou d'un passage ouverts au public fait l'objet d'une information préalable au Syndicat des transports d'Ile-de-France et au service chargé du contrôle.

Article 3-2

Lorsque la RATP est amenée à interrompre le service d'une ligne du réseau ferré pendant plus de deux heures, elle assure le transport des voyageurs, par les moyens des plus appropriés.

Lorsqu'elle est amenée à interrompre le service d'une ligne ou section de ligne du réseau routier pendant plus de deux jours, elle en informe le Syndicat des transports d'Ile-de-France et le service chargé du contrôle et doit préciser les mesures prises pour informer les voyageurs et faciliter leurs déplacements.

Article 3-3

Les lignes et toutes leurs dépendances sont constamment entretenues en bon état, de manière que les besoins du trafic et la circulation correspondante puissent toujours y être assurés avec facilité et sécurité.

Toutefois, lorsqu'il a été procédé sur une ligne ou section de ligne à une réduction ou suppression de service, l'obligation sus-énoncée est limitée, soit aux nécessités du service réduit maintenu, soit aux mesures rendues nécessaires en ce qui concerne le gros œuvre de l'infrastructure pour assurer la sécurité publique ou le respect des droits des tiers. La RATP peut en outre, décider la suppression des installations rendues inutiles par les transformations apportées dans l'exploitation.

La RATP est autorisée à réduire ou à suspendre sur une ligne ou section de ligne du réseau ferré le service offert au public lorsqu'une telle mesure est rendue temporairement nécessaire pour permettre l'exécution de travaux concernant ses ouvrages. Elle assure alors un service de transport de remplacement, sauf exception justifiée auprès du service chargé du contrôle.

Article 3-4

Les installations d'éclairage doivent répondre dans toutes leurs parties (câbles, fils, appareils, etc.) aux prescriptions réglementaires sur les distributions d'énergie électrique et, en ce qui concerne les installations d'exploitation au réseau ferré, à celles ayant trait aux installations ferroviaires.

Article 3-5

Les lignes de contact servant à alimenter les trains en courant de traction sont divisées en secteurs distincts pouvant être isolés les uns des autres. Un dispositif spécial doit permettre de provoquer instantanément la coupure du courant dans un secteur et simultanément de circonscrire la zone de recherche de l'incident et d'avertir aussitôt le personnel chargé de procéder ultérieurement à la remise du courant. Sur les lignes alimentées par une barre de courant située au niveau du sol, des appareils de commande de ce dispositif sont situés dans chaque gare et station ainsi qu'en certains points de la voie courante régulièrement espacés, suffisamment rapprochés les uns des autres et nettement repérés.

A titre exceptionnel et pour un temps limité, la RATP peut décider la mise hors service de ce dispositif lorsque des circonstances particulières l'exigent.

Article 3-6

Les parties des gares et stations du réseau ferré pour lesquelles l'article 17 du décret n° 73-1007 du 31 octobre 1973 relatif à la protection contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du public prévoit des règles particulières sont soumises, à titre provisoire et jusqu'à la publication des textes prévus par l'article 17 précité, aux dispositions ci-après :

La RATP doit aménager ses installations de façon à éviter la naissance et la propagation d'un incendie.

En particulier, aucun stockage de produits explosifs ou toxiques, ou de liquides inflammables, ne peut être effectué dans les gares et stations, sur les quais et sur les voies des parties souterraines, sauf pour les nécessités du service. Dans ce cas, ces produits ou liquides sont contenus dans des récipients fermés et disposés hors d'atteinte des voyageurs et des agents non qualifiés.

Toute galerie mettant en communication une partie souterraine avec les sous-stations ou postes de redressement doit être munie d'une porte pleine, à l'épreuve du feu, tenue fermée pour éviter l'envahissement du tunnel par des fumées ou flammes pouvant provenir de ces sous-stations ; toutefois lorsque la sous-station ou le poste de redressement assure la ventilation du tunnel par la galerie, ou bien lorsque le poste de redressement est ventilé par de l'air pris en tunnel par la galerie, celle-ci peut présenter un débouché grillagé.

Chaque quai des gares et stations est équipé d'au moins un extincteur accessible au public et en bon état de fonctionnement.

Aucune installation fixe ou amovible non indispensable à l'exploitation du réseau ne doit entraver la circulation des voyageurs. Lorsque des matériels ou matériaux sont déposés à titre temporaire sur les quais ou dans les autres dépendances des réseaux de la RATP accessibles au public, toutes dispositions sont prises afin que ces dépôts ne créent aucun risque pour la sécurité des voyageurs.

Les portes ou portillons contrôlant les passages susceptibles d'être utilisés par le public sont conçus pour donner le maximum de commodité et de sécurité à la circulation des voyageurs dans les conditions normales d'exploitation. En cas d'incident ces passages doivent permettre l'évacuation rapide des voyageurs sans compromettre leur sécurité.

Pendant toute la durée du service, les tunnels et les stations sont éclairés ; toutefois, les accès extérieurs et les stations aériennes ne le sont que si l'éclairage naturel est insuffisant. Toutes les parties souterraines sont pourvues d'au moins trois circuits issus de deux sources d'alimentation. Deux de ces circuits sont raccordés sur chacune des deux sources d'alimentation, le troisième est alimenté normalement par l'une des deux sources et permute automatiquement sur l'autre source en cas de défaillance de la première.

La répartition et l'intensité des foyers lumineux doivent permettre la circulation des personnes, même au cas où un seul des éclairages subsisterait.

De plus, un éclairage d'une durée limitée alimenté par batterie locale permet en cas de disparition totale de l'éclairage normal l'évacuation des voyageurs.

Article 3-7

Chaque rame comporte au moins un extincteur dans chaque cabine de motrice.

Article 3-8

La RATP prend les mesures propres à éviter le danger de contact accidentel des voyageurs avec l'appareillage électrique.

Elle est tenue de disposer dans les stations du réseau ferré des moyens de secours en cas d'accident ; en particulier chaque station ouverte aux voyageurs est munie d'une boîte de secours de type agréé. L'appel aux services des sapeurs-pompiers et de police-secours fait l'objet de consignes spéciales permettant de provoquer une intervention rapide. Dans chaque station, les instructions concernant les dangers présentés par les courants électriques et notamment les premiers soins à donner en attendant l'arrivée du médecin sont affichées bien en vue.

Article 3-9

Chaque quai de gares et stations du réseau ferré est équipé d'un dispositif d'appel permettant aux voyageurs d'alerter en cas de besoin l'agent responsable de la surveillance de la station.

Article 3-10

La RATP met à la disposition des voyageurs des appareils élévateurs dans les gares et stations qui comportent des dénivellations importantes, et des transporteurs horizontaux dans celles qui comportent des parcours étendus.

Lorsque les circonstances le permettent, des appareils élévateurs doivent être installés :

Dans toute station réunissant cette double condition que la distance verticale entre le sol ou débouché de l'accès et le quai dépasse dix mètres et que la distance verticale entre le plancher de la salle des recettes, d'une part, et le quai ou le sol, d'autre part, dépasse six mètres ;

Dans les intercommunications des stations de correspondance, toutes les fois que la distance verticale entre les quais des lignes en correspondance est supérieure à huit mètres.

Article 3-11

La RATP est habilitée à établir dans le cadre de la réglementation existante les dispositifs destinés à produire et à transmettre les signaux de télécommunication nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Article 3-12

Sont applicables à la RATP, pour les lignes du réseau ferré régional, les dispositions de l'article 10 du décret du 19 janvier 1934, modifié par le décret n° 58-390 du 14 avril 1958, qui détermine les conditions dans lesquelles il peut être dérogé à l'obligation de maintenir les clôtures prévues par l'article 4 de la loi du 15 juillet 1845.

Article 3-13

Les règlements d'administration publique qui déterminent les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et la sécurité de l'exploitation des lignes ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent seront pris la RATP entendue. Les dépenses qu'entraîne l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements sont à la charge de la RATP.

Les règlements relatifs à l'exploitation des lignes de la RATP sont approuvés par le préfet de la région parisienne. Ils sont obligatoires, non seulement pour la RATP, mais encore pour quiconque utilise les installations de ces lignes.

TITRE IV EXPLOITATION COMMERCIALE

Article 4-1

Les tarifs des transports de voyageurs assurés par la RATP sont fixés par le Syndicat des transports d'Ile-de-France selon les modalités établies par le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959.

Article 4-2

La RATP doit offrir un nombre de places suffisant pour faire face aux besoins normaux et réguliers du public.

Article 4-3

La RATP peut, en fonction des besoins du public, modifier la consistance du service, et notamment la fréquence de passage des trains, autobus ou autres véhicules. Lorsqu'elle modifie les heures de début ou de fin de service des lignes du réseau ferré elle en avise préalablement le Syndicat des transports d'Ile-de-France qui peut notifier son opposition dans le délai d'un mois.

La RATP informe le Syndicat des transports d'Ile-de-France et le service chargé du contrôle de la fréquence des passages aux heures creuses et aux heures de pointe sur chaque ligne.

Article 4-4

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

4-1.1. Sur le réseau ferré urbain, des affiches placées sur chacun des quais renseignent les voyageurs sur les heures approximatives de passage des premiers et derniers trains ainsi que sur l'intervalle des passages aux heures creuses.

Dans les stations de correspondance, l'affichage indique les heures de passage des premiers et derniers trains sur les différentes lignes en correspondance. Lorsque des stations, se trouvent desservies à un intervalle supérieur à dix minutes, un tableau horaire des trains à destination ou en provenance de ces stations est affiché sur l'ensemble de la ligne concernée. Cet horaire ne comprend que les périodes correspondant à la desserte réduite définie ci-dessus ;

4-1.2. Sur le réseau ferré régional, les horaires de chaque ligne sont affichés dans toutes les gares et stations de cette ligne ;

4-4.3. Sur le réseau routier, les principales caractéristiques de l'exploitation des lignes (service du soir et du dimanche, heures du premier et du dernier passage, fréquence aux heures de pointe et aux heures creuses) sont indiquées au public dans les terminus et aux points d'arrêt des lignes intéressées.

En outre, des tableaux horaires sont affichés dans les bureaux stations gardés ainsi qu'aux points d'arrêt des lignes sur lesquelles les intervalles entre départs sont supérieurs à quinze minutes.

Article 4-5

Lorsqu'une ligne du réseau ferré comporte plusieurs branches, les voyageurs sont informés de la destination des trains par un dispositif adéquat de signalisation ; les quais des lignes sur lesquelles sont assurés, sur tout ou partie du parcours, des services directs et des services non directs sont équipés d'une signalisation indiquant les stations desservies par les trains.

Article 4-6

Lorsque des changements importants et de longue durée 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 plusieurs jours à l'avance par des affiches, par la presse et par tous autres moyens appropriés ; en outre, lorsqu'un tel changement concerne une ligne de métro, un avis public est apposé dans les stations ou gares desservies par les lignes en correspondance avec la ligne concernée.

Article 4-7

Les conditions dans lesquelles les paquets ou autres objets (valises, poussettes, skis, etc.) et les animaux de petite taille peuvent être admis dans les véhicules sont fixées par la RATP et portées à la connaissance du public par des affiches et par la presse.

Article 4-8

Les véhicules du réseau routier ne chargent et ne déchargent de voyageurs que dans des conditions assurant la sécurité des voyageurs. Normalement l'accès et la sortie des véhicules n'ont lieu qu'aux points d'arrêt.

Chaque point d'arrêt est signalé au public au moyen de plaques indicatrices qui portent, pour chacune des lignes le desservant, l'indication de la ligne et des principaux points desservis.

Article 4-9

Les voitures en service au réseau routier doivent porter, de manière très apparente, l'indication des principaux points de l'itinéraire et, en particulier à l'avant, celle du repère de la ligne et du point de destination de la voiture.

Les voitures sont munies, près de la porte d'accès, d'une plaque portant l'indicatif de la ligne.

Un plan comportant l'indication du sectionnement et des points d'arrêt ainsi que les dispositions relatives aux tarifs et les avis de service intéressant le public sont affichés à l'intérieur de chaque voiture en service.

Article 4-10

Les agents de la RATP sont habilités à veiller au bon ordre dans les voitures et les installations des réseaux et à l'application des règlements.

Article 4-11

La RATP peut faire assermenter les agents qu'elle charge soit de la perception des droits, soit de la surveillance et de la police de ses réseaux et de leurs dépendances. Elle doit faire assermenter les agents qui seraient chargés, conformément aux prescriptions de l'article R. 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 4-12

4-12.1. La RATP n'assure aucun transport de marchandises. Les modalités d'exécution par la SNCF du service des marchandises sur les lignes du réseau ferré régional sont fixées par des conventions passées entre la RATP et la SNCF.

4-12.2. Les conditions dans lesquelles est assuré le transport des bagages enregistrés sur les lignes du réseau ferré régional sont fixées par la RATP et la SNCF.

Article 5-1

L'état se réserve la faculté d'implanter le long des sections non souterraines des voies du réseau ferré régional, sans nuire au service du chemin de fer, les équipements nécessaires à l'établissement de lignes de télécommunications.

Les installations de lignes réalisées par l'administration des postes et télécommunications doivent satisfaire aux conditions de sécurité déterminées par le ministre chargé des transports, sur propositions de la RATP et après avis du ministre chargé des télécommunications.

Les conditions d'établissement et d'exploitation de ces installations sont fixées par une convention passée entre l'administration des postes et télécommunications et la RATP et approuvée par le ministre chargé des transports.

Article 5-2

L'Etat peut autoriser la SNCF à raccorder sur les lignes du réseau ferré régional des lignes existantes ou des lignes nouvelles ouvertes au trafic des voyageurs dans le but de permettre la circulation de trains de voyageurs de la SNCF sur le réseau de la RATP ou celle de trains de la RATP sur le réseau de la SNCF.

Des conventions passées entre la SNCF et la RATP règlent les conditions d'établissement et d'exploitation de ces raccordements. Les dispositions de principe de ces conventions sont soumises au Syndicat des transports d'Ile-de-France dans le cadre des procédures d'approbation des avant-projets prévues au titre Ier du présent cahier des charges.

Article 5-3

L'Etat peut autoriser la SNCF à raccorder sur les parties de lignes du réseau ferré régional situées hors de Paris des voies permettant d'y acheminer des trains destinés à assurer la desserte du service de marchandises sur ces parties de lignes.

La RATP ne peut mettre aucun obstacle à ces raccordements ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, une indemnité quelconque pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation des trains de voyageurs ni aucun frais pour elle.

Des conventions passées entre la SNCF et la RATP règlent les conditions d'établissement et d'exploitation de ces raccordements.

Article 5-4

Lorsqu'un train de la SNCF, de voyageurs ou de marchandises, circule sur les voies de la RATP, son mouvement est entièrement pris en charge par la RATP. Il est soumis à tous les règlements d'exploitation et de sécurité en vigueur sur la ligne utilisée.

Lorsqu'un train de la RATP circule sur les voies de la SNCF, il est soumis à tous les règlements d'exploitation et de sécurité en vigueur sur la ligne utilisée.

Article 5-5

Sur demande de la SNCF, la RATP peut accepter des embranchements particuliers sur les lignes du réseau ferré régional. La RATP construit, entretient et renouvelle à ses frais les installations nécessaires au raccordement de la voie particulière sur les voies du réseau ferré régional et perçoit de l'embranché les redevances y afférentes

Les autres taxes, redevances, allocations et bonifications relatives à l'embranchement particulier sont comptabilisées, encaissées ou payées par la SNCF, qui assure les relations commerciales avec l'embranché.

Les traités passés avec les embranchés sont établis par la RATP, en accord avec la SNCF, et signés par ces deux entreprises.

Au cas où la RATP, refuserait de donner son accord à une demande de création d'embranchement particulier, le ministre chargé des transports statue sur la demande, la RATP et la SNCF entendues.

TITRE VI DISPOSITIONS RELATIVES AU DOMAINE

Article 6-1

Les biens immobiliers affectés aux exploitations de la RATP comprennent :

Des biens appartenant à l'Etat, qui sont constitués par les voies ferrées d'intérêt général et leurs annexes nécessaires à l'exploitation composant le réseau régional ;

Des biens appartenant au Syndicat des transports d'Ile-de-France qui sont constitués, d'une part, par les biens de l'ancien département de la Seine et de la ville de Paris, au nombre desquels figurent notamment les lignes du métro urbain construites avant le 1^{er} janvier 1968, dont le transfert au syndicat a été opéré en application de l'article 19 de la loi n° 64-707 du 10 juillet 1964 et, d'autre part, par les prolongements, et leurs annexes nécessaires à l'exploitation des lignes du métro urbain réalisés ultérieurement ;

Des biens appartenant à la RATP acquis ou construits par elle-même pour son propre compte.

Les actes qui confieront éventuellement à la RATP la construction ou l'exploitation d'autres lignes ou réseaux fixeront le régime des biens en dépendant.

Article 6-2

Les biens immobiliers n'appartenant pas à la RATP qui cessent de répondre aux exigences de l'exploitation ou de la technique peuvent être aliénés par les collectivités ou organismes propriétaires, à la demande de la RATP. Le produit de la vente est versé à un compte de remploi utilisé pour l'acquisition ou la construction d'immeubles nécessaires à l'exploitation.

Les biens immobiliers dont la RATP est propriétaire sont librement aliénés par elle-même. Le produit de leur vente lui est acquis pour la totalité.

Article 6-3

(Modifié par décret n° 96-1058 du 2 décembre 1996)

Le domaine affecté aux exploitations confiées à la RATP est utilisé librement par elle pour les besoins de ces exploitations et des activités qui s'y attachent.

La RATP peut consentir des locations, accorder des autorisations d'occupation du domaine public et percevoir les fruits et produits tels que loyers, redevances, revenus tirés de la publicité commerciale, sous réserve qu'il ne soit pas fait obstacle à l'accomplissement du service public.

La RATP a le pouvoir de délivrer, dans les conditions prévues au II de l'article R. 57-4 du code du domaine de l'Etat, les titres d'occupation du domaine public de l'Etat en application des articles L 34-1 à L 34-9 dudit code et de l'article 3 de la loi n° 94-631 du 25 juillet 1994. Elle perçoit les redevances correspondantes.

Article 6-4

Après la mise en exploitation de chaque ligne ou section de ligne, la RATP fait faire à ses frais un bornage ainsi qu'un plan cadastral de la voie et de ses dépendances.

Les terrains acquis par la RATP postérieurement au bornage général en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation et qui, par cela même, deviennent partie intégrante de la ligne, donnent lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires et sont ajoutés sur le plan cadastral.

TITRE VII DISPOSITIONS DIVERSES

Article 7-1

(Modifié par décret du 15 septembre 1993)

Les dispositions du présent cahier des charges sont applicables aux lignes exploitées par des modes de transport ressortissant à des technologies nouvelles dans la mesure où ces dispositions sont compatibles avec la nature particulière des modes de transport utilisés et, notamment, où elles ne sont pas en contradiction avec les « *instructions techniques* » établies par le ministre chargé des transports, qui se rapportent à chacun d'eux.

Pour application du présent cahier des charges, le tramway est, en tant que véhicule, assimilé aux véhicules du réseau ferré. Pour tous les autres aspects, exploitation technique et exploitation commerciale, les lignes de tramway sont considérées comme des lignes du réseau routier. Toutefois, l'article 3-5 est applicable à l'alimentation en énergie électrique de traction des lignes de tramway.

Article 7-2

Sont applicables au réseau routier les dispositions des articles 40 (1^{er} alinéa), 71, 72, 88, 89, 90 et 91 du décret du 22 mars 1942 sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local.

Article 7-3

En application de l'article 9 de la loi validée du 4 mars 1942 les frais de contrôle pour le métro urbain et le funiculaire de Montmartre sont calculés selon l'arrêté ministériel du 28 février 1951, éventuellement modifié ou remplacé par le ministre chargé des transports. Pour le calcul le funiculaire de Montmartre et le métro urbain seront considérés comme un réseau unique.

Les frais de contrôle pour les lignes du réseau ferré régional et pour les services routiers sont calculés selon les mêmes modalités. Pour le calcul les lignes du réseau ferré régional seront considérées comme formant un réseau et les services routiers comme formant un autre réseau ; les coefficients K applicables respectivement à ces deux réseaux sont $K = 0,161677$ et $K = 0,209242$.

Article 7-4

Les fonctionnaires et agents chargés du contrôle ont libre accès à tous les locaux de la RATP et sont transportés gratuitement à toutes les places et même en surcharge dans les voitures.

Article 7-5

Les ouvrages, installations et matériels qui, à la date d'entrée en vigueur du présent cahier des charges, ne seraient pas conformes aux dispositions des articles 2-2, 2-4, 3-6 (5^{ème}, 8^{ème}, et 10^{ème} alinéas), 3-9, 3-10 et 4-4.3 devront y être rendus conformes dans des délais fixés par le ministre chargé des transports. Toutefois, la RATP est autorisée à ne procéder à aucune modification systématique sur les véhicules construits avant 1940.