

Date de parution : Lundi 17 Août 2009

RECUEIL DES ACTES ADMINISTRATIFS DU STIF



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

**N°61- juin 2009
et Conseil du 8 juillet 2009**

INFORMATIONS

Sont publiées au recueil des actes administratifs du STIF :

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

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

SOMMAIRE

	Pages
<u>Délibérations du conseil</u>	
<u>Grands projets d'investissement</u>	
Délibération du conseil n°2009-0566 du 8 juillet 2009 – ARC EXPRESS : Dossier d'objectifs et caractéristiques principales et dossier de saisine de la CNDP.....	13
Délibération du conseil n°2009-0567 du 8 juillet 2009 – Schéma de principe du RER D	14
Délibération du conseil n°2009-0568 du 8 juillet 2009 – Schéma directeur du RER C.....	15
Délibération du conseil n°2009-0569 du 8 juillet 2009 – Tangentielle Nord : Avant projet tronçon Epinay-sur-Seine-Le Bourget.....	16
Délibération du conseil n°2009-0570 du 8 juillet 2009 – TCSP Saint-Denis-Garges-Sarcelles : convention de financement tranche 3.....	99
Délibération du conseil n°2009-0571 du 8 juillet 2009 – Prolongement du T1 de Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay : approbation du bilan de la concertation 2008 et préparation du schéma de principe complémentaire et du dossier d'enquête.....	130
<u>Qualité de service et matériel roulant</u>	
Délibération du conseil n°2009-0576 du 8 juillet 2009 – Schéma directeur du matériel roulant ferroviaire (SDMR).....	132
Délibération du conseil n°2009-0577 du 8 juillet 2009 – Programmation du schéma directeur accessibilité.....	133
Délibération du conseil n°2009-0578 du 8 juillet 2009 – Investissements de qualité de service dans les gares de banlieue. Mise en œuvre du PQI et du plan IMPAQT.....	150
<u>Contrats, conventions financières</u>	
Délibération du conseil n°2009-0572 du 8 juillet 2009 – Contrat de partenariat entre le STIF et RFF.....	166

Délibération du conseil n°2009-0573 du 8 juillet 2009 – Avenant n° 1 à la convention STIF-SNCF relative au francilien : accélération de la livraison.....	203
Délibération du conseil n°2009-0574 du 8 juillet 2009 – Convention de financement pour l’achat du matériel roulant MP 05 pour la ligne 14.....	215
 <u>Offre de transport</u>	
Délibération du conseil n°2009-0579 : Evolution du service PAM.....	230
Délibération du conseil n° 2009-580 du 8 juillet 2009 - Avenant de prolongation du service PAM 75.....	240
Délibération du conseil n°2009-0581 du 8 juillet 2009 – Avenant à la convention Allobus.....	244
Délibération du conseil n°2009-0582 du 8 juillet 2009 – Délégation de compétence pour la mise en œuvre des services locaux (lignes régulières et TAD) : Desserte locale du Pecq.....	251
Délibération du conseil n°2009-0583 du 8 juillet 2009 – Délégation de compétence pour la mise en œuvre des services locaux (lignes régulières et TAD) : TAD de la communauté de communes du Provinois.....	265
Délibération du conseil n°2009-0584 du 8 juillet 2009 – Délégation de compétence pour la mise en œuvre des services locaux (lignes régulières et TAD) : TAD de la communauté de communes de Seine Ecole.....	306
 <u>Patrimoine</u>	
Délibération du conseil n°2009-0585 du 8 juillet 2009 – Désaffectation et déclassement du terrain Desnouettes.....	340
 <u>Marchés</u>	
Délibération du conseil n°2009-0586 du 8 juillet 2009 – convention de groupement de commandes pour les travaux dans le parc relais de Vaires-sur-Marne.....	341
Délibération du conseil n°2009-0587 du 8 juillet 2009 – marché 2009-05 : entretien et nettoyage des locaux du STIF rue de Châteaudun.....	348
Délibération du conseil n°2009-0588 du 8 juillet 2009 – marché 2009-07 : assistance à maîtrise d’ouvrage et fourniture de prestations liées aux procédures de concertation préalable et d’enquêtes d’utilité publique menées par le STIF.....	349
Délibération du conseil n°2009-0589 du 8 juillet 2009 – marché 2009-10 : contrôle de fin de travaux.....	350
Délibération du conseil n°2009-0590 du 8 juillet 2009 – accord-cadre 2009-12 : audit, contrôle et expertise financière des contrats et conventions signées par le STIF.....	351
Délibération du conseil n°2009-0591 du 8 juillet 2009 – marché 2009-29 : évaluation environnementale du PDUIF.....	352

Délibération du conseil n°2009-0592 du 8 juillet 2009 – marché 2009-32 : mission de mise en œuvre, d’animation et de restitution de la démarche de concertation pour la révision du PDUIF.....	353
Délibération du conseil n°2009-0593 du 8 juillet 2009 – Avenant 2008-21 : assistance au pilotage et à la coordination de la révision du PDUIF.....	354
Délibération du conseil n°2009-0594 du 8 juillet 2009 – Avenant 2007-54 : gestion et attribution de la carte solidarité transport pour les personnes en situation de précarité.....	355
Délibération du conseil n°2009-0595 du 8 juillet 2009 – Avenant 2008-64 : TMA (tierce maintenance applicative) – serveur d’application d’informations cartographiques.....	356
Délibération du conseil n°2009-0596 du 8 juillet 2009 – Avenant 2006-05 : mise en œuvre d’un système d’information décisionnel s’appuyant sur des données de validation télébilletique.....	357

Divers

Délibération du conseil n°2009-0597 du 8 juillet 2009 – Amélioration de la qualité de service régularisation de subventions.....	358
Délibération du conseil n°2009-0598 du 8 juillet 2009 accueil des élèves et étudiants en contrat d’apprentissage.....	359
Délibération du conseil n°2009-0610 du 8 juillet 2009 – Remboursement d’agents du STIF pour vols d’effets personnels.....	361
Délibération du conseil n°2009-0611 du 8 juillet 2009 – Prise en charge des frais de déplacement.....	362
Délibération du conseil n°2009-0635 du 8 juillet 2009 – Désignation d’un membre du Conseil pour représenter le STIF au Conseil d’Administration de l’EPAD.....	363

Décisions de la directrice générale

Offre de transport

Décisions du mois de juin 2009 :

Décision de la directrice générale n° 2009-0538 du 03/06/2009 portant sur la modification de la ligne n°020-149-007 " Bourg La Reine – Bourg La Reine " exploitée par l’entreprise BIEVRE BUS MOBILITES	364
Décision de la directrice générale n° 2009-0539 du 05/06/2009 portant sur la modification de la ligne n°068-913-001 "Etampes (Gare RER) - Etampes (Gare RER)" exploitée par l’entreprise ORMONT TRANSPORT.....	365
Décision de la directrice générale n° 2009-0540 du 05/06/2009 portant sur la modification de la ligne n°068 -913 -002 "Etampes (Gare RER) - Etampes (Gare RER) " exploitée par l’entreprise ORMONT TRANSPORT.....	366

Décision de la directrice générale n° 2009-0541 du 05/06/2009 portant sur la modification de la ligne n°068-913-030 "Etampes (Hôpital) - Etampes (Hôpital)" exploitée par l'entreprise ORMONT TRANSPORT.....	367
Décision de la directrice générale n° 2009-0542 du 11/06/2009 portant sur la modification de la ligne n°014-014-902 "Fosses (Mairie Annexe)-Mortefontaine (Institut Saint Dominique)" exploitée par l'entreprise CIF	368
Décision de la directrice générale n° 2009-0543 du 11/06/2009 portant sur la modification de la ligne n°030-030-034 "Cormeilles En Paris - La Frette Sur Seine " exploitée par l'entreprise CARS LACROIX.....	369
Décision de la directrice générale n° 2009-0544 du 11/06/2009 portant sur la modification de la ligne n°030-030-032 "Herblay (Lycée/collège) - Cormeilles en Paris " exploitée par l'entreprise "CARS LACROIX.....	370
Décision de la directrice générale n° 2009-0545 du 11/06/2009 portant sur la modification de la ligne n°057-057-022 "Mantes la Ville (Gare Routière) - Saint Germain en Laye (Gare RER)" exploitée par l'entreprise "C.T.V.M.I.....	371
Décision de la directrice générale n° 2009-0546 du 11/06/2009 portant sur la modification de la ligne n°057-318-208 "Poissy (Peugeot) - Buchelay (Aureines) "exploitée par l'entreprise C.T.V.M.I.....	372
Décision de la directrice générale n° 2009-0547 du 11/06/2009 portant sur la modification de la ligne n°065-166-010 "Chatillon - Chatillon " exploitée par l'entreprise VEOLIA TRANSPORT MOISSY.....	373
Décision de la directrice générale n° 2009-0548 du 11/06/2009 portant sur la modification de la ligne n°100-100-168 "Garges Sarcelles RER - Saint Denis Porte de Paris " exploitée par l'entreprise "RATP	374
Décision de la directrice générale n° 2009-0549 du 11/06/2009 portant sur la suppression de la ligne n° 100-511-002 "Navette du Pont de Neuilly 557 N°43 " exploitée par l'entreprise RATP.....	375
Décision de la directrice générale n° 2009-0557 du 15/06/2009 portant sur la modification de la ligne n°062-258-009 "La Grande Paroisse - Fontainebleau Avon" exploitée par l'entreprise VEOLIA TRANSPORT SAMOREAU.....	376
Décision de la directrice générale n° 2009-0558 du 15/06/2009 portant sur la création de la ligne n°066-066-026 " Melun (Gare) - Vaux Le Pénil (ZI saint Just Clémenceau)" exploitée par l'entreprise VEOLIA TRANSPORT VAUX LE PENIL.....	377
Décision de la directrice générale n° 2009-0559 du 15/06/2009 portant sur la création de la ligne n°084-184-014 "Malesherbes (Gare) - Avon (Gare) " exploitée par l'entreprise LES CARS BLEUS.....	378
Décision de la directrice générale n° 2009-0560 du 15/06/2009 portant sur la création de la ligne n°228-228-051 "Nangis (Gare Sncf) - Nangis (Gare Sncf) exploitée par l'entreprise " PROCARS.....	379
Décision de la directrice générale n°2009-0561 du 15/06/2009 portant sur le report du terminus du Roissybus à la gare routière Roissypôle T3 de la ligne N°100-100-352 "Paris (Opéra) - Tremblay En France (Roissypôle) " exploitée par l'entreprise RATP	380

Décision de la directrice générale n° 2009-0564 du 15/06/2009 portant sur l'ajustement de l'offre de transport le lundi de pentecôte et la veille de ce lundi exploitée par l'entreprise " RATP.....	381
Décision de la directrice générale n°2009-0565 du 16/06/2009 portant sur la modification de la ligne n°016-616-001 "Argenteuil (Gare d'Argenteuil) - Sartrouville (Gare de Sartrouville) " exploitée par l'entreprise TRANSPORT DU VAL D'OISE.....	382
Décision de la directrice générale n° 2009-0600 du 23/06/2009 portant sur la modification de la ligne n°016-616-009 "Sartrouville (Gare de Sartrouville) - Argenteuil (Gare d'Argenteuil)" exploitée par l'entreprise TRANSPORT DU VAL D'OISE.....	383
Décision de la directrice générale n° 2009-0601 du 23/06/2009 portant sur la modification de la ligne n°025-195-015 "Neuilly En Vexin - Cergy " exploitée par l'entreprise LES CARS GIRAUX.....	384
Décision de la directrice générale n° 2009-0602 du 23/06/2009 portant sur la modification de la ligne n°025-195-016 " Frouville – Cergy " exploitée par l'entreprise LES CARS GIRAUX	385
Décision de la directrice générale n° 2009-0603 du 23/06/2009 portant sur la modification de la ligne n°030-030-029 "Saint Ouen l'aumône - Mériel " exploitée par l'entreprise LES CARS LACROIX.....	386
Décision de la directrice générale n° 2009-0604 du 23/06/2009 portant sur la modification de la ligne n°051-177-018 "Meaux (Gare SnCF) - Melun (Gare SnCF) " exploitée par l'entreprise AUTOCARS DE MARNE LA VALLEE.....	387
Décision de la directrice générale n°2009-0605 du 23/06/2009 portant sur la modification de la ligne n°065-487-077 "Lieuxaint (Sénart Centre) - Melun (Place Saint Jean)" exploitée par l'entreprise VEOLIA TRANSPORT MOISSY.....	388
Décision de la directrice générale n° 2009-0606 du 23/06/2009 portant sur la modification de la ligne n°067-067-061 "Lizy Sur Ourcq - La Ferté Sous Jouarre" exploitée par l'entreprise MARNE ET MORIN.....	389
Décision de la directrice générale n°2009-0607 du 23/06/2009 portant sur la modification de la ligne n°230-410-475 "Elancourt - Paris " exploitée par l'entreprise SQYBUS.....	390
Décision de la directrice générale n°2009-0608 du 23/06/2009 portant sur la modification de la ligne n°230-410-463 "Montigny Le Bretonneux - Elancourt exploitée par l'entreprise SQYBUS	391
Décision de la directrice générale n° 2009-0609 du 23/06/2009 portant sur la modification de la ligne n°015-015-054 "Poissy (Gare) – Pois (Technoparc) exploitée par l'entreprise" LES COURRIERS SEINE ET OISE.....	392
<u>Qualité de service</u>	
Décision de la directrice générale n° 2009-0555 du 11/06/2009 – Produit des amendes 2009 : opérations comprises entre 200 000 € et 2 000 000 €.....	393
Décision de la directrice générale n° 2009-0556 du 11/06/2009 – Produit des amendes 2009 : opérations inférieures à 200 000 €.....	395

Versement de Transport

Décision de la directrice générale n° 2009-0553 du 11/06/2009 relative à l'exonération du versement transport..... 397

Décision de la directrice générale n° 2009-0554 du 12/06/2009 relative à l'exonération du versement transport..... 399

Décision de la directrice générale n° 2009-0612 du 25/06/2009 relative à l'exonération du versement transport..... 401

Délégation de signature

Décision de la directrice générale n° 2009-0537 du 02/06/2009 portant délégation de signature..... 405

Décision de la directrice générale n° 2009-0614 du 26/06/2009 portant délégation de signature..... 406

Décision de la directrice générale n° 2009-0615 du 26/06/2009 portant délégation de signature..... 407

Décision de la directrice générale n° 2009-0636 du 30/06/2009 portant délégation de signature..... 408

Délibération n° 2009/0566

Séance du 8 juillet 2009

ARC EXPRESS

**DOSSIER D'OBJECTIFS ET DE CARACTERISTIQUES PRINCIPALES
DOSSIER DE SAISINE DE LA CNDP**

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

- VU** les articles L 121-8 et suivants du code de l'environnement ;
- VU** les articles L 300-2 et R 300-1 du code de l'urbanisme relatifs à la concertation préalable ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission Nationale du Débat Public ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013 signé le 23 mars 2007 ;
- VU** le rapport n° 2008/0566 ;
- VU** les avis de la commission de la démocratisation du 1^{er} juillet 2009 et de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 6 juillet 2009;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales du projet Arc Express.

ARTICLE 2: de mandater la directrice générale pour saisir la Commission Nationale du Débat Public sur la base du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales.

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

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



Jean Paul HUCHON

Délibération n° 2009/0567

Séance du 8 juillet 2009



**SCHEMA DE PRINCIPE
RER D+**

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

- VU** les articles L 121-8 et suivants du code de l'environnement ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Contrat de Projets Etat Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
- VU** le rapport n° 2009/0567 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 6 juillet 2009 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

ARTICLE 1 : d'approuver le schéma de principe RER D+.

ARTICLE 2 : d'inviter les maîtres d'ouvrage à réaliser le dossier d'enquête publique type Bouchardeau pour les aménagements des gares de Goussainville et de Corbeil-Essonnes, en prenant en compte les avis et observations formulés dans le cadre de l'instruction du schéma de principe.

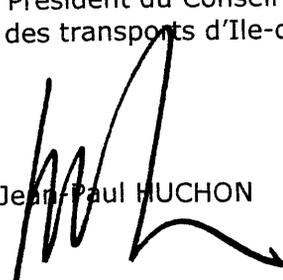
ARTICLE 3 : d'inviter les maîtres d'ouvrage à établir l'avant-projet du RER D+. En ce qui concerne les aménagements des gares de Goussainville et de Corbeil-Essonnes, il sera tenu compte des résultats de l'enquête publique.

ARTICLE 4 : d'engager les études des horizons moyen terme (2015 > 2020) et long terme (au-delà de 2020) du schéma directeur du RER D.

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

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

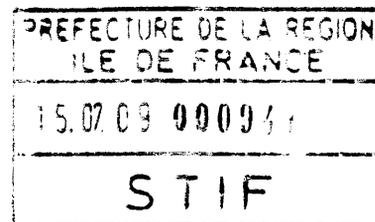
Jean-Paul HUCHON



Délibération n° 2009/0568

Séance du 8 juillet 2009

SCHEMA DIRECTEUR DU RER C



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

- VU** les articles L 121-8 et suivants du code de l'environnement ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013 signé le 23 mars 2007 ;
- VU** le rapport n° 2009/0568 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 6 juillet 2009 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver le schéma directeur de la ligne C du RER.

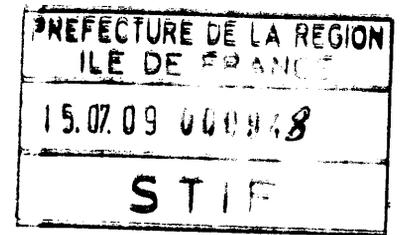
ARTICLE 2 : d'engager les études du Schéma de Principe, en vue d'une approbation par le Conseil du STIF sur la base du scénario cible « 2017 » pour un montant d'investissement total évalué à 440 M€ correspondant à 370 M€ en infrastructures et à 70 M€ pour les gares. Le Schéma de Principe présentera également une étape intermédiaire estimée à 180 M€ correspondant à 110 M€ en infrastructures et à 70 M€ pour les gares.

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

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

Jean-Paul HUCHON





Délibération n° 2009/0569

Séance du 8 juillet 2009

TANGENTIELLE NORD
AVANT-PROJET EPINAY SUR SEINE – LE BOURGET
ETUDES D'AVANT-PROJET ET ACQUISITIONS FONCIERES
SARTROUVILLE – EPINAY SUR SEINE
ET LE BOURGET – NOISY LE SEC

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile de France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France ;
- VU** le contrat de Plan Etat-Région 2000-2006, signé le 18 mai 2000, et le contrat de projets Etat-Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
- VU** la décision du conseil d'administration du 28 septembre 2004 approuvant le schéma de principe complémentaire relatif à la solution « train léger » et invitant les maîtres d'ouvrage à réaliser le dossier d'enquête publique sur la première phase du projet Tangentielle nord (liaison Sartrouville – Noisy le Sec) ;
- VU** la décision du Conseil du 5 juillet 2006 approuvant le dossier d'enquête publique relatif à la liaison Sartrouville – Noisy le Sec et invitant les maîtres d'ouvrage RFF et SNCF à établir un premier avant-projet portant sur la section Epinay sur Seine – Le Bourget ;
- VU** le décret n° DEVT0805528D du 27 mai 2007 déclarant « d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation de la liaison ferroviaire Tangentielle Nord entre Sartrouville et Noisy le Sec »,
- VU** le rapport n° 2009/0569 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 6 juillet 2009 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : l'avant-projet relatif à la création d'un premier tronçon du projet Tangentielle nord entre Epinay sur Seine et Le Bourget, annexé à la présente délibération, est approuvé, sous réserve :

- que les maîtres d'ouvrage fournissent les compléments d'information sollicités par le STIF (cf. courrier du 11 juin 2009 annexé à la présente délibération), les éléments demandés visant principalement à s'assurer que l'ingénierie et les moyens de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre sont adaptés à la bonne réalisation de ce projet majeur ;
- que les principes généraux et les coûts de l'exploitation aient fait l'objet d'échanges avec les maîtres d'ouvrage et l'exploitant et aient été validés par le STIF

ARTICLE 2 : le coût d'objectif du projet s'élève à **491,88 M€** hors taxes aux conditions économiques de janvier 2006, tous périmètres confondus.

ARTICLE 3 : les maîtres d'ouvrage sont invités à engager les travaux, dans le respect des dispositions réglementaires, dans les meilleurs délais pour permettre une mise en service le 1^{er} septembre 2014.

ARTICLE 4 : la directrice générale est habilitée à préparer avec RFF et la SNCF, au plus tard 18 mois avant la mise en service du projet, la convention d'exploitation pour la prise en compte de l'impact de cette mise en service sur le compte d'exploitation de l'entreprise dans le cadre des mécanismes conventionnels qui seront alors en vigueur.

ARTICLE 5 : le protocole-cadre pour la conduite de l'opération d'investissement « Tangentielle Nord / Tronçon Epinay – Le Bourget » ainsi que la « convention de financement n°1 » rattachée à ce protocole et relative à une première tranche de travaux pour les exercices 2009 et 2010, d'un montant de **138,8 M€** hors taxes aux conditions économiques de janvier 2006, avec :

- l'Etat,
- la Région Ile de France,
- le Conseil Général de Seine-Saint-Denis,
- le Conseil Général du Val d'Oise,
- Réseau ferré de France,

et le STIF, annexés à la présente délibération, sont approuvés.

ARTICLE 6 : les conventions de financement des études d'avant-projet et d'une première partie des acquisitions foncières pour les tronçons Sartrouville – Epinay sur Seine et Le Bourget – Noisy le Sec, respectivement d'un montant de **15,65 M€** hors taxes et **7,32 M€** hors taxes, aux conditions économiques de janvier 2006, avec :

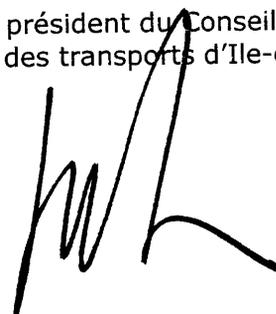
- l'Etat,
- la Région Ile-de-France,
- le Conseil Général de Seine-Saint-Denis,
- le Conseil Général du Val d'Oise,
- Réseau ferré de France,

et le STIF, annexées à la présente délibération, sont approuvées.

ARTICLE 7 : la directrice générale du STIF est habilitée à signer ledit protocole-cadre et lesdites conventions ainsi que tous les documents permettant de concrétiser cette opération.

ARTICLE 8 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile de France.

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



Jean-Paul HUCHON

2009

Tangentielle Nord

Avant-projet Epinay sur Seine – Le Bourget

Convention de financement n°1
relative à la réalisation de l'opération





Convention de financement n°1

régissant les rapports entre

l'Etat, le Conseil Régional d'île de France, le Conseil Général de Seine Saint Denis, le Conseil Général du Val d'Oise, Réseau Ferré de France, la SNCF et le STIF

relative à la réalisation de l'opération

« Tangentielle Nord - Tronçon Epinay-Le Bourget »

et rattachée

au protocole cadre « Tangentielle Nord - Tronçon Epinay-Le Bourget »

*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*



Version	date	auteur	commentaires
0	09/09/08	RFF(SM)	Création
1a	22/09/08	RFF(SM-FBE)	Compléments
1b	05/10/08	RFF(SM)	Compléments – transmission à TN
1c	12/10/08	TN (JS)	Compléments
1d	02/12/08	RFF(SM)	Envoi Etat / RIF / STIF
1e	18/12/09	RFF(SME-FBL)	Version avec phasage financement
1f	24/12/09	RFF(SME-FBL-LNE)	Envoi Etat /RIF / STIF / TN
2	15/04/09	RFF(SME – FBL)	Ajustement + Envoi Etat / RIF / STIF / SNCF
3	04/05/09	RFF(BCH- SME - FBL)	Création version avec rattachement au protocole cadre
4	12/05/09	RFF(SME)	Modif CE / courant - envoi E/R/S/S
5	14/05/09	RFF(SME)	Modifs suite à réunion STIF du 13/05/09 + envoi partenaires
6	20/05/09	SNCF(CLM)	Remarques SNCF
7	26/05/09	RFF(SME)	Modif clés suite à participation CG 95
8	26/05/09	SNCF(CLM)	Compléments
8a	27/05/09	RFF(JMD-FRO-ASA-FBL-SME)	Compléments-relecture avant envoi CE
8b	28/05/09	RFF(SME)	Recalcul courant - échéancier
9	23/06/09	RFF (SME)	Relecture – mise en forme – version pré-minute
10	24/06/09	STIF (HG)	Relecture – Mise en forme pour le Conseil du STIF

Entre,

En premier lieu,

- l'**Etat**, représenté par le Préfet de la Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris,
- la **Région Ile-de-France**, représentée par le Président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n° [à compléter] de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du [à compléter],
- le Conseil Général de **Seine Saint Denis**, représenté par le Président du Conseil Général, dûment mandaté par délibération n° [à compléter] en date du [à compléter],
- le Conseil Général du **Val d'Oise**, représenté par le Président du Conseil Général, dûment mandaté par délibération n° [à compléter] en date du [à compléter],
- **RFF**, Réseau Ferré de France, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-412 280 737 N°APE 632 A, dont le siège est à Paris 13ème, 92 avenue de France, représenté par son Président,

ci-après désignés par les financeurs.

En deuxième lieu,

- **RFF**, Réseau Ferré de France, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-412 280 737 N°APE 632 A, dont le siège est à Paris 13ème, 92 avenue de France, représenté par son Président,
- la **SNCF**, Société Nationale des Chemins de Fer, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-552 049 447, dont le siège est à Paris 14ème, 34 rue du Commandant Mouchotte, représentée par son Président,

ci-après désignés par les maîtres d'ouvrages.

En troisième lieu,

- le **STIF**, Syndicat des Transports d'Ile de France, représenté par sa Directrice Générale, dûment mandatée par délibération n°[à compléter] du Conseil du STIF en date du °[à compléter] ,

ci-après désigné comme le STIF ou l'autorité organisatrice.

Vu le contrat de plan Etat-Région île de France 2000-2006 signé le 18 mai 2000

Vu le contrat de projets Etat-Région Ile de France 2007-2013 signé le 23 mars 2006,

Vu le protocole entre l'Etat et la Région Ile-de-France signé le 13 octobre 2008 et relatif à la mise en oeuvre des actions du plan "Espoir Banlieues" pour la desserte des quartiers en difficultés

Vu le contrat particulier Région île de France – Département de Seine Saint Denis signé le XXX (à compléter RIF)

Vu la délibération du Conseil Général du Val d'Oise n°xxx du XXX (à compléter STIF)

Vu le schéma de principe modificatif de l'opération « Tangentielle Nord – Solution train léger » approuvé le 24 septembre 2004,

Vu le décret n° DEVT0805528D du 27 mai 2008 déclarant le projet d'utilité publique

Vu le dossier d'avant-projet approuvé par le Conseil d'Administration de RFF le 14 mai 2009, par le Conseil d'Administration de la SNCF le 27 mai 2009, et par le Conseil du STIF le XXX.....,

Vu la délibération du Conseil d'Administration de RFF du 11 juin 2009 autorisant son président à signer la présente convention,

Vu le Protocole-cadre régissant les rapports entre les financeurs, les maîtres d'ouvrage et le Syndicat des Transports d'Ile de France, pour la conduite de l'opération d'investissement « Tangentielle Nord - Tronçon Epinay-Le Bourget » signé le XXX par l'ensemble des financeurs, des maîtres d'ouvrages, et du STIF.

Il est précisé et convenu ce qui suit :

Préambule

Le projet « Tangentielle Nord » consiste à créer une liaison ferrée, composée de deux voies nouvelles entre Sartrouville et Noisy-le-Sec, soit 28 km, dédiée aux voyageurs, le long de l'infrastructure existante de la Grande Ceinture. Le matériel roulant est de type « tram-train ».

Le projet « Tangentielle Nord » a fait l'objet d'un schéma de principe approuvé par le Conseil du STIF le 28 septembre 2004, et a été déclaré d'utilité publique par décret au Journal Officiel de la République Française le 29 mai 2008.

Conformément à la décision du STIF du 28 septembre 2004, le projet de ligne nouvelle Tangentielle Nord sera engagé en commençant par le tronçon central Epinay – Le Bourget.

Par ailleurs, l'Etat, la Conseil Régional d'île de France, le Conseil Général d'Île de France, le Conseil Général du Val d'Oise, le STIF, Réseau Ferré de France, et la SNCF, ont définis leurs rapports pour la conduite de l'opération d'investissement « Tangentielle Nord - Tronçon Epinay-Le Bourget » dans un protocole cadre signé le XXX.

Ce protocole décrit en particulier, le cout global de l'opération, le délai global, les engagements des financeurs, le mode de gouvernance du projet (comité de suivi) ainsi que la gestion des écarts (couts délais).

Il précise que le financement de la tangentielle nord premier tronçon Epinay Le Bourget sera assuré par plusieurs convention de financement, qui lui seront rattachées indiquant, pour chacune d'entre-elles, les travaux réalisés et les financements mis en place correspondants.

Dans la suite du document les termes « protocole » et « protocole cadre » désignent le document suivant :

« protocole-cadre régissant les rapports entre l'Etat, le Conseil Régional d'île de France, le Conseil Général de Seine Saint Denis, le Conseil Général du Val d'Oise, Réseau Ferré de France, la SNCF et le STIF, pour la conduite de l'opération d'investissement « **Tangentielle Nord - Tronçon Epinay-Le Bourget** ».

Article 1. Rattachement et objet de la convention

1.1. Rattachement de la convention de financement au protocole-cadre

La présente convention est rattachée au protocole-cadre régissant les rapports entre les financeurs, les maîtres d'ouvrage et le Syndicat des Transports d'Ile de France, pour la conduite de l'opération d'investissement : « Tangentielle Nord - Tronçon Epinay-Le Bourget ».

A ce titre, les articles suivant du protocole sont intégralement repris dans la présente convention avec la correspondance suivante :

Articles du protocole	Articles de la présente convention
2	2
4	4.1
7	7.1
8	8
9	9
10	10
11	11
12	12
13	13
14	14
15	15

1.2. Objet de la convention

L'objet de la convention est de préciser les engagements réciproques des parties par lesquels est réalisée et financée une première tranche financière d'études, d'acquisitions, et de travaux liés à l'opération « Tangentielle Nord – 1^{er} tronçon Epinay-Le Bourget ».

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés à l'opération objet de la présente convention la dénomination unique suivante :

« Tangentielle Nord 1^{er} tronçon Epinay – Le Bourget – Convention de financement n°1 »

ARTICLE 2. DESIGNATION ET COORDINATION DES MAITRES D'OUVRAGE

Le présent article reprend l'article 2 du protocole cadre

2.1. Désignation des Maîtres d'Ouvrage

Conformément aux dispositions de la loi n°97-135 du 13 février 1997 et de ses décrets d'application, RFF est maître d'ouvrage pour les éléments de l'infrastructure du réseau ferré national.

La SNCF assure la maîtrise d'ouvrage des biens dévolus à l'exploitation des services de transport.

Les maîtres d'ouvrage de l'opération sont RFF et la SNCF.

La codification et la définition des périmètres respectifs d'intervention de maîtrise d'ouvrage sont détaillés à l'article 3.1 du protocole.

2.2. Responsabilité des maîtres d'ouvrage et du maître d'ouvrage coordinateur

2.2.1. Maîtres d'Ouvrage

La responsabilité des maîtres d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP. Les maîtres d'ouvrage sont notamment responsables de la conception du système et des ouvrages qui le composent tels que définis dans le dossier d'Avant-projet pour leurs périmètres respectifs approuvés par le conseil d'administration de RFF du 14 mai 2009, et par le conseil d'administration de la SNCF le 27 mai 2009..

2.2.2. Maître d'ouvrage coordinateur

2.2.2.1. Désignation du maître d'ouvrage coordinateur

RFF est désigné maître d'ouvrage coordinateur.

2.2.2.2. Mission du maître d'ouvrage coordinateur

Les missions du maître d'ouvrage coordinateur consistent à rassembler les informations obtenues auprès des maîtres d'ouvrage de l'opération, à identifier -le plus en amont possible- les questions posées par

l'articulation des périmètres et par les conditions d'intervention des différents maîtres d'ouvrage, à les formaliser, à susciter les échanges réguliers entre maîtres d'ouvrage pour trouver les réponses à ces questions et/ou à présenter à la médiation du STIF les dites questions, à établir un planning d'ensemble des opérations faisant apparaître l'état d'avancement général des études et travaux des différents maîtres d'ouvrage, et à en assurer une mise à jour et un suivi régulier.

Le maître d'ouvrage coordinateur rend compte de l'exercice de cette mission au STIF et aux financeurs du projet.

Afin de permettre au maître d'ouvrage coordinateur d'exercer sa mission, les maîtres d'ouvrage s'engagent à lui fournir les informations validées et présentées selon les modèles pré-établis dans un délai de 4 semaines maximum à compter de la demande du maître d'ouvrage coordinateur.

Une fois intégré le maître d'ouvrage coordinateur re-transmet aux maîtres d'ouvrage, les éléments-pré-cités pour vérification de leurs données avant envoi officiel des documents au STIF.

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

Par ailleurs, chaque maître d'ouvrage s'engage à apporter les éléments d'information qui le concernent pour que le maître d'ouvrage coordinateur puisse exercer la mission qui lui est dévolue.

ARTICLE 3. DESCRIPTION DES TRAVAUX ENGAGES DANS LE CADRE DE LA PRESENTE CONVENTION DE FINANCEMENT

3.1. Pour le périmètre de maîtrise d'ouvrage de RFF :

Ce montant permet l'engagement par RFF :

- Des études de niveau « projet », pour l'ensemble de l'opération tangentielle nord 1^{er} tronçon Epinay-Le Bourget
- D'une partie des acquisitions foncières nécessaires à l'ensemble de l'opération tangentielle nord 1^{er} tronçon Epinay – Le Bourget,
- D'une partie des travaux du poste réseaux,
- D'une première tranche de travaux correspondant à :

Travaux préparatoires au travaux de l'atelier

Travaux de reconstitution du faisceau DN à Noisy le Sec

Travaux de raccordement ligne fret grande ceinture avec voies tangentielles

Travaux préparatoires aux travaux de génie civil principaux – zone d'Epinay sur Seine à Stain

Travaux ferroviaire connexes aux travaux de génie civil principaux

Déplacement des voies de la grande ceinture du pk 45,9 au pk 47,9

Lot génie civil T202 – Epinay- Villetaneuse

Lot génie Civil T102 – Epinay / Villetaneuse – Pierrefitte

Lot génie Civil T103 – Pierrefitte Stains

3.2. Pour le périmètre de maîtrise d'ouvrage de la SNCF :

La présente convention de financement permet l'engagement par la SNCF :

- aux études "projet" des gares
- aux études « projet » du PCC et SAEIV
- aux études "projet" du centre de remisage et de maintenance de Noisy- le -Sec
- aux études « projet » et travaux de l'ouvrage routier de l'accès au site de Noisy- le -Sec
- à la rénovation du Batiment voyageurs existant d'Epinay- sur- Seine
- acquisitions foncières nécessaires à l'ensemble de l'opération tangentielle nord 1er tronçon Epinay – Le Bourget,

ARTICLE 4. DELAI ET CALENDRIER DE REALISATION

4.1. Durée globale de réalisation

Le présent article reprend l'**Erreur ! Source du renvoi introuvable.** du protocole cadre

La durée prévisionnelle de réalisation globale des travaux et des procédures du premier tronçon Epinay – Le Bourget est estimée à 78 mois (selon le calendrier annexé en annexe 2), à compter de la notification de la présente convention de financement, et sous réserve que l'enchaînement des prochaines conventions de financement et leurs notifications aux maîtres d'ouvrages ne génèrent pas de retards ou d'arrêts dans les études de projet, les acquisitions foncières et la réalisation des travaux.

Le calendrier prévisionnel de réalisation du premier tronçon Epinay – Le Bourget, joint en annexe 2, indique les événements clés pour chaque lot de travaux, qui apparaissent – au jour de la présente convention – déterminants pour assurer le respect du délai global. Ce planning prévisionnel n'a pas de valeur contractuelle.

4.2. Durée de réalisation des études et travaux de la présente convention

La durée de réalisation des études et travaux engagés dans la présente convention et définis à l'Article 3 est estimée à 36 mois à compter de la signature de la présente par l'ensemble des signataires et l'attribution par les financeurs des AE et AP correspondantes.

ARTICLE 5. ESTIMATION DES DEPENSES

5.1. Estimation des dépenses de l'opération et coûts d'objectifs par maître d'ouvrage

Sauf indication contraire tous les montants ci-dessous sont des montants hors taxes exprimés aux conditions économiques de janvier 2006.

5.1.1. Base de comparaison des coûts

Pour être comparables, tous les coûts finaux de réalisation doivent être ramenés aux conditions économiques de référence du présent protocole (CE 01/2006), par application des indices professionnels pertinents.

Le choix définitif des indices et de leur pondération éventuelle est proposé par les maîtres d'ouvrage en fonction du type de travaux et / ou du type de dépenses concernées, en concertation avec le STIF et les financeurs. A défaut d'accord entre les parties, l'index TP01 est utilisé.

5.1.2. Estimation des dépenses du 1^{er} tronçon Epinay - Le Bourget

Les dépenses afférentes à la réalisation du premier tronçon Epinay – Le Bourget depuis les études de schéma principe complémentaire jusqu'à la mise en service sont évaluées aux conditions économiques de janvier 2006 à 491,88 M€ tous périmètres confondus pour autant que l'enchaînement des conventions de financement et leurs notifications aux maîtres d'ouvrages ne génèrent pas de retards, ou d'arrêts dans les études de projet, les acquisitions foncières et la réalisation des travaux.

L'estimation de ces dépenses inclue les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre ainsi qu'une provision pour aléas et imprévus, déterminée au stade de l'avant-projet et destinée à couvrir un ensemble de petits postes de dépenses non individualisés et les aléas normaux.

Elles ne comprennent pas de provision destinée à couvrir les aléas exceptionnels. Ces aléas sont financés selon les modalités prévues à l'**Erreur ! Source du renvoi introuvable.**

5.1.3. Coût du périmètre RFF – 1^{er} tronçon Epinay - Le Bourget

Les dépenses afférentes à la réalisation du premier tronçon Epinay – Le Bourget depuis les études de schéma principe complémentaire jusqu'à la mise en service pour le périmètre de Réseau Ferré de France et pour autant que l'enchaînement des conventions de financement et leurs notifications aux maîtres d'ouvrages ne génèrent pas de retards, ou d'arrêts dans les études de projet, les acquisitions foncières et la réalisation des travaux sont évaluées à

- à **382,7 M€ constants aux CE 06,**
- **soit 464,6 M€ courants suivant l'hypothèse d'actualisation de l'article** Erreur ! Source du renvoi introuvable. **et le planning général prévisionnel de l'annexe 2.**

Ce coût intègre 21,7 M€ (constant CE 2006) d'études et de travaux d'ouvrages tiers et de concessionnaires pour lesquels RFF n'est pas maître d'ouvrage.

	CE 2006
ACQUISITIONS FONCIERES	27,7
Démolitions	2,8
Terrassements - Assainissements	49,1
Ouvrages de franchissements et murs de soutènement	96,5
Voie ferrée	36,5
Installations de traction électrique	30,0
Installations de commande, de contrôle et d'exploitation	39,5
Quais et accès	10,8
Voirie	1,6
Protections acoustiques et insertion paysagère	16,2
<i>dont ouvrages pour suppression des passages à niveau</i>	13,5
<i>dont accessibilité PMR</i>	3,3
<i>dont Points Noirs Bruit</i>	9,5
<i>dont installations de terminus provisoires</i>	1,1
<i>dont travaux sur RER D</i>	23,9
<i>dont travaux sur autres radiales</i>	7,0
<i>dont travaux connexes à Maîtrise d'Ouvrage SNCF / TN</i>	9,1
<i>dont Provisions pour risques</i>	32,2
TOTAL TRAVAUX y/c Provisions pour Risques	282,9
DEVOIEMENTS DE RESEAUX ET OUVRAGES SOUS MOA TIERS	21,7
MAÎTRISE D'ŒUVRE	31,7
COORDINATION SPS	1,3
COMMUNICATION	1,0
DEPENSES MOA	1,8
MANDAT DE MAÎTRISE D'OUVRAGE	8,9
FRAIS DE MAÎTRISE D'OUVRAGE	1,8
Dépenses antérieures (part du SDP complémentaire + DUP affectée au tronçon Epinay-Le Bourget)	4,0
TOTAL	382,7

5.1.3.1. Coût d'objectif du périmètre Prr

Le coût d'objectif du premier tronçon correspondant au périmètre Prr défini à l'article 3.1.2 du protocole, correspondant aux travaux sous maîtrise d'ouvrage de RFF est estimé à 361,0 M€ (constant aux CE 01/2006) sur lequel RFF s'engage.

5.1.3.2. Coût d'objectif du périmètre Prt

Le coût d'objectif du premier tronçon correspondant au périmètre Prt défini à l'article 3.1.3 du protocole, correspondant aux travaux sous maîtrise d'ouvrage tiers inclus dans le périmètre de RFF est estimé à 21,7 M€ (constants aux CE 01/2006).

5.1.4. Coût d'objectif du périmètre SNCF – 1^{er} tronçon Epinay - Le Bourget

Ce coût correspond aux dépenses du schéma de principe complémentaire (Sartrouville Noisy-le-Sec) et à la réalisation du premier tronçon Epinay – Le Bourget depuis l'avant projet jusqu'à la mise en service pour le périmètre de la SNCF pour autant que l'enchaînement des conventions de financement et leurs notifications aux maîtres d'ouvrages ne génèrent de retards, ou d'arrêts dans les études de projet, les acquisitions foncières et la réalisation des travaux sont évaluées à

- à 93,0 M€ aux CE 06,
- à 121,9 M€ courants suivant l'hypothèse d'actualisation de l'article Erreur ! Source du renvoi introuvable. et le planning général prévisionnel de l'annexe 2.

	(en M€, CE 01/06)
Acquisitions foncières	0,95
Voies et équipements (PCC + SAEIV)	4,91
Développement durable	2,31
Gares	26,07
Atelier de maintenance du MR	42,25
Dont Provisions pour risques	7,55
Total Travaux y/c provisions pour risque	76,49
Maitrise d'œuvre	9,74
Coordination SPS	0,71
Communication	0,96
Dépense MOA	2,14
Contrôle technique	0,71
Dépenses antérieures (SDP complémentaire + DUP)	2,20
Total	92,95

5.2. Cout du périmètre STIF – 1^{er} tronçon Epinay – Le Bourget

Le coût d'objectif du premier tronçon correspondant au périmètre Pi défini à l'article Erreur ! Source du renvoi introuvable. est estimé à 16,23 M€ (constant aux CE 01/2006).

5.3. Estimation des dépenses pour la présente convention

5.3.1. Périmètre de RFF

Le coût des travaux objet de la présente et décrits à l'article 3 pour le périmètre de RFF est évalué à :

- 128,3 M€ constants aux CE 06,
- soit encore 149,89 M€ euros courants.

	M€ courant
1 ^{ère} partie des Acquisitions foncières	11,06
Etudes « projet »	13,37
1 ^{ère} partie de travaux réseaux	6,81
Travaux	118,65
Total	10,50

5.3.2. Périmètre de la SNCF

Le coût des travaux objet de la présente et décrits à l'article 3 pour le périmètre de la SNCF est évalué à :

- 10,50 M€ constants aux CE 06,
- soit 12,63 M€ euros courants.

	M€ CE 01/2006
Etudes « projet » des gares et rénovation de la gare d'Epinay- sur- Seine	1,49
Etudes « projet » du centre de remisage et de maintenance et des études « projet » et travaux du pont routier d'accès à Noisy- le- Sec	7,72
Etudes « projet » du PCC	0,34
Acquisitions foncières	0,95
Total	10,50

5.3.3. Périmètre global RFF + SNCF

Le coût des travaux objet de la présente et décrits à l'article 3 pour le périmètre RFF + SNCF est évalué à :

- 138,8 M€ € constants aux CE 06,
- soit encore 162.51 M€ euros courants.

ARTICLE 6. FINANCEMENT

6.1. Engagement des financeurs

La présente convention vaut engagement financier des financeurs pour une première partie de financement destinée à couvrir les études PRO, une partie des acquisitions foncières et travaux, pour un montant total courant de 162,57 M€.

6.2. Plan de financement

Le plan de financement de la première partie des études, acquisitions foncières et travaux de la présente convention est le suivant (en euros courants) :

Plan de financement TLN – 1^{er} tronçon : convention de financement n°1 – périmètre RFF + SNCF					
	Etat	Région	CG93	CG95	Total
Euros courants	50,00	84,83	9,90	1,52	146,25
clé CPER + PEB	34,19%	58,00%	6,77%	1,04%	100,00 %

*dont 15 M€ d'AE au titre du plan de relance de l'économie du gouvernement.

Ce tableau se décompose en deux sous tableaux pour chacun des deux maîtres d'ouvrages.

Auquel s'ajoute 16,26 M€ courant de part d'autofinancement de RFF (affectée sur son périmètre uniquement), soit un montant total de 162,51 M€.

6.2.1. Plan de financement périmètre RFF

Plan de financement TLN – 1^{er} tronçon : convention de financement n°1 – périmètre RFF						
	Etat	Région	CG93	CG95	RFF	Total R1
Euros courants	45,69	77,51	9,04	1,39	16,26	149,89
clé CPER + PEB*	30,48%	51,71%	6,03%	0,93%	10,85%	100,00 %

* dont 15 M€ d'AE courant au titre du plan de relance de l'économie du gouvernement.

6.2.2. Plan de financement SNCF

Plan de financement TLN – 1^{er} tronçon : convention de financement n°1 – périmètre SNCF					
	Etat	Région	CG93	CG95	Total S1
Euros courants	4,31	7,33	0,85	0,13	12,63
clé CPER + PEB	34,19%	58,00%	6,77%	1,04%	100,00%

6.3. Echancier prévisionnel des dépenses par maître d'ouvrage pour la présente convention

L'échéancier prévisionnel joint en annexe 3, évalué en euros constants (janvier 2006) d'une part et en euros courants d'autre part, estime les dépenses, pour chaque maître d'ouvrage, relatives aux études, acquisitions foncières et travaux pour la présente convention de financement.

Cet échéancier prévisionnel de dépenses est établi sur la base d'un taux d'actualisation par rapport aux conditions économiques de référence (janvier 2006) déduit de l'évolution de l'index TP01 pour les années 2006 et 2008, puis d'un taux forfaitaire prévisionnel de 3% par an pour les années suivantes.

Il pourra être ajusté chaque année à l'occasion du comité de suivi prévu à l'Article 7 ci-après, au cours de sa réunion annuelle et sur proposition des maîtres d'ouvrage, en fonction de l'avancement des études, du déroulement du chantier et de l'évolution effective de l'indice du TP01.

ARTICLE 7. MODALITES D'ATTRIBUTION DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME ET DES CREDITS DE PAIEMENT

7.1. Autorisations de programme

Le présent article reprend l'article 7 protocole cadre

Les autorisations de programme nécessaires à la réalisation de l'opération Tangentielle Nord 1^{er} étape, leurs affectations et leur échelonnement relèvent de la responsabilité de chaque financeur.

Si ces affectations et leur échelonnement génèrent un retard ou un arrêt dans les études de projet, les acquisitions foncières et la réalisation des travaux, ou un report de l'opération, et sous réserve qu'un dépassement du coût d'origine n'en soit pas à l'origine, les charges, pour les maîtres d'ouvrage, induites par le retard de paiement de l'un des financeurs, ou par un report de l'opération demandé par l'un des financeurs sont supportées par ce dernier. Sur présentation des maîtres d'ouvrages, le comité de suivi de l'opération, valide l'estimation du préjudice financier et définira les modalités de compensation due par le ou les financeurs auquel(s) le retard est imputable.

7.2. Crédits de paiement

Les crédits de paiement sont versés par les financeurs selon les modalités de l'article **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**

Les crédits de paiement relatifs aux dépenses réalisées par les maîtres d'ouvrage sur des autorisations d'engagement notifiées antérieurement à la présente convention continueront d'être versés indépendamment de la signature de la présente convention.

7.3. Versement et règlement

Le versement des montants de subventions appelés par le maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai de 45 jours à compter de la date de réception des appels de fonds (utilisation éventuelle d'un courrier avec accusé de réception).

A défaut de paiement dans ce délai, les sommes sont passibles d'intérêts moratoires (calculés sur la période courant entre la date limite de paiement et la date effective de paiement), au taux d'intérêt légal en vigueur majoré de deux points.

La date et les références de paiement sont portées par courrier à la connaissance de RFF et de la SNCF.

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

Pour les appels auprès de la Région île de France, le cumul des versements sera effectué suivant la décision du CR 140-07.

Les appels de fonds se feront, pour l'ensemble des financeurs, sur présentation par chaque maître d'ouvrage des certificats d'avancement visés par leur directeur d'opération respectifs. Cette situation d'avancement comportera le pourcentage en cumul estimé, un état des principaux travaux réalisés, ainsi que la référence de la présente convention.

Le cumul des fonds appelés en phase réalisation ne pourra pas excéder 95 % du montant plafonné défini au plan de financement.

7.4. Solde

Après achèvement de l'intégralité des travaux, chaque maître d'ouvrage présente le relevé de dépenses finales comptabilisées sur la base des dépenses constatées au titre de la présente convention de financement, dans lequel apparait le forfait des dépenses de maîtrise d'ouvrage de RFF et de la SNCF révisé à la date de présentation du solde

Sur la base de celui-ci, chaque maître d'ouvrage procède, selon le cas, soit au remboursement du trop perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

7.5. Bénéficiaires et facturation

Les participations et subventions sont versées à :

RFF

sur le compte ouvert au nom de RFF à la Société Générale, Agence Opéra à Paris, dont le RIB est le suivant :

Code banque : 30003

Code guichet : 03620

N° de compte : 00 020 062 145

Clé : 94.

Le paiement est effectué à RFF par virement bancaire, portant dans son libellé le numéro de référence de la facture.

SNCF

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

Code banque : 30001

Code guichet : 00064

N° de compte : 000000 6 2385

Clé : 95.

La domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers est :

Parties	Coordonnées
RFF	Direction financière 92 avenue de France 75648 Paris Cedex 13
SNCF Transilien	Délégation Financière, Division Investissements – Subventions 209-211 rue de Bercy 75585 PARIS CEDEX 12

ARTICLE 8. COMITE DE SUIVI

Le présent article reprend l'article 8 protocole cadre

Les parties conviennent d'assurer un suivi du déroulement de l'opération. Pour cela, il est créé un comité de suivi organisé par le STIF et co-présidé par les financeurs et comprenant l'ensemble des signataires, qui se réunit au moins une fois par an à l'initiative des co-présidents jusqu'à la mise en service de l'opération. Ce comité est commun au protocole et à l'ensemble des conventions de financements relatives à l'opération « Tangentielle Nord ».

A la demande d'un des signataires, il peut se réunir de façon exceptionnelle si une décision urgente doit être prise.

En préparation du Comité de suivi, chaque maître d'ouvrage transmet au maître d'ouvrage coordinateur et au STIF un état technique, administratif et financier de l'avancement de l'opération.

Le maître d'ouvrage coordinateur établit un compte-rendu de l'exécution de ses missions et des différentes analyses réalisées sur la base des documents transmis par les différents maîtres d'ouvrage. Ce compte rendu est analysé par le STIF et fait l'objet d'un avis du STIF aux financeurs.

A cette fin, l'ensemble des documents centralisés par le maître d'ouvrage coordinateur devra être transmis au STIF sous forme de minute, 2 semaines avant le comité de suivi.

Le compte-rendu comporte :

- le point sur l'avancement des travaux,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- le point sur le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu,
- un état comparatif entre d'une part le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il est estimé à la date du comité de suivi au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser et d'autre part le coût d'objectif fixé pour chaque maître d'ouvrage dans la présente convention,
- la liste des principaux marchés signés avec leur montant d'engagement et notamment une analyse des résultats des appels d'offres au cours de la période par rapport aux estimations prévisionnelles du maître d'ouvrage,
- la liste des principaux marchés à venir,
- un état des lieux sur la consommation des provisions définies à l'article 5, pour chacun des postes définis dans l'avant-projet,
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais, et notamment l'indication des réclamations ou d'éventuels contentieux de la part des entreprises titulaires des marchés,
- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des subventions versées,
- l'estimation du préjudice financier consécutif à un éventuel retard de versement de la part de l'un des financeurs
- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre), ainsi que la désignation nominative des principales fonctions de direction de la maîtrise d'ouvrage,

- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).

Les maîtres d'ouvrage effectuent également une mise à jour des prévisions pluriannuelles de leurs dépenses et des autorisations de programme budgétaire pour chaque convention de financement active. Ils présentent également des prévisions pour les périodes d'études et de travaux non encore couverte par une convention de financement. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'opération. Ils sont établis en euros courants et en euros aux conditions économiques de janvier 2006 pour toute la période de réalisation.

ARTICLE 9. MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI

Le présent article reprend l'article 9 protocole cadre

9.1. Comptabilité de l'opération

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à faire ressortir dans leur comptabilité les dépenses propres à l'opération et les éventuelles subventions ou financements complémentaires spécifiques qui pourraient être accordés par des tiers sur l'opération.

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

9.2. Information

Les maîtres d'ouvrage, pendant toute la durée de validité de la convention, s'engagent à :

- présenter en séance, à la demande du STIF, un compte-rendu d'avancement de l'opération devant le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,
- informer sans délai le STIF et les financeurs en cas de difficulté ayant une incidence financière ou une incidence sur le respect du calendrier.

9.3. Suivi de la maîtrise d'ouvrage

En complément du décret 59-157 du 7 janvier 1959, les financeurs chargent conjointement le STIF d'assurer pour leur compte le suivi des maîtres d'ouvrage. Celui-ci s'assurera notamment du suivi du respect par les maîtres d'ouvrage des dispositions techniques de l'avant-projet approuvé, des coûts d'objectif définis aux articles 5.1.3.1 et 5.1.4, et du délai indiqué à l'Article 4 pour la mise en service de l'opération.

Dans ce cadre, chaque maître d'ouvrage s'engage à remettre au STIF, sur sa demande, tous les documents relatifs à l'opération nécessaires au suivi de la maîtrise d'ouvrage, qu'ils soient à caractère organisationnel (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre) ou technique (dossier projet, marchés de travaux et contrôles techniques divers...) ; il s'engage également à autoriser les agents du STIF ou les experts missionnés par lui à assister sur leur demande à toute réunion permettant d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet, notamment les revues de projet.

Par ailleurs, complémentirement aux justificatifs propres à sa partie de maîtrise d'ouvrage, le maître d'ouvrage coordinateur s'engage à remettre au STIF les documents relatifs à l'exercice de sa mission de coordination telle que définie à l'article 2.2.2, ainsi que ceux relatifs à l'organisation des autres maîtrises d'ouvrage et de leurs maîtrises d'œuvre sous réserve de l'accord des dits maîtres d'ouvrages.

9.4. Intervention d'experts

Sur proposition du STIF aux financeurs, ou à la demande de l'un des financeurs après information préalable des autres financeurs et du STIF, les maîtres d'ouvrage s'engagent à permettre aux experts désignés ou missionnés par les demandeurs, d'effectuer des visites des lieux, installations et travaux relevant de la présente opération et à faciliter le contrôle de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives. Les frais relatifs à ces interventions sont à la charge du ou des demandeurs, les maîtres d'ouvrage étant chargés de l'organisation de la visite et du respect des règles de sécurité.

ARTICLE 10. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET

Le présent article reprend l'article 10 protocole cadre

Toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'avant-projet ou, sans faire obstacle à l'application des dispositions prévues à l'article Article 12, toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif du délai prévu à l'Article 4 ou des coûts d'objectif prévus à l'article 5.1.3 du présent protocole peut conduire, selon la réglementation applicable aux maîtres d'ouvrage ou selon l'appréciation du STIF, à la réalisation d'un Avant-projet Modificatif, présenté au Conseil d'Administration du STIF.

Le maître d'ouvrage concerné transmettra au maître d'ouvrage coordinateur, au STIF, et aux financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Le maître d'ouvrage concerné devra veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières sur les autres maîtres d'ouvrage. Le maître d'ouvrage coordinateur demandera l'avis à l'ensemble des maîtres d'ouvrage et s'assurera de la mise au point d'un accord dont il informera formellement le STIF. Au vu de l'ensemble de ces éléments, le STIF validera les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou appréciera l'opportunité d'une saisie du comité de suivi ainsi que la nécessité de réaliser un Avant-projet Modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

En cas de désaccord persistant entre maîtres d'ouvrage sur la consistance et la portée des modifications à apporter, le STIF tranchera par la rédaction d'un cahier des charges de l'Avant-projet Modificatif.

Cet Avant-projet Modificatif sera présenté au Conseil d'Administration du STIF. Il donnera lieu à la conclusion d'un avenant à la présente convention, indiquant toutes les conséquences de cet Avant-projet modificatif notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût d'objectif ou de périmètre par maître d'ouvrage, de répartition des financements et de délai de réalisation de l'opération ; les travaux concernés ne pourront avoir un début d'exécution qu'après la signature de l'avenant.

Cette disposition ne fait pas obstacle à la prise en compte par les maîtres d'ouvrage de demandes d'un des financeurs ou de tiers, d'adaptations localisées de l'opération, ne modifiant pas son aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'Avant-projet. Le STIF est informé de ces modifications. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge des demandeurs.

L'application des dispositions de cet article ne doit pas faire obstacle à la poursuite des travaux sur la partie non touchée par les modifications.

ARTICLE 11. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS

Le présent article reprend l'article 11 protocole cadre.

11.1. Respect des coûts d'objectif de chaque maître d'ouvrage

RFF s'engage sur le respect de son coût d'objectif, tel qu'il est défini à l'article 5.1.3.1.

La SNCF s'engage sur le respect de son coût d'objectif, tel qu'il est défini à l'article 5.1.4.

Par ailleurs chaque maître d'ouvrage s'engage à informer le STIF dans les conditions prévues au présent article de toute dérive sur le coût d'objectif des travaux tiers.

Pour permettre cette comparaison, il est précisé que le coût final estimé est déterminé en euros aux conditions économiques de janvier 2006.

A cet effet, au moment de l'établissement du solde des dépenses sur le projet, chaque maître d'ouvrage fournira aux financeurs le calcul du coût du projet actualisé à l'aide des index professionnels pertinents. Ce calcul servira de référence pour le solde de financement de l'opération.

Dès qu'à l'occasion d'un comité de suivi ou, en cas d'événement exceptionnel, à tout instant, il apparaît un dépassement prévisible du délai ou que le coût prévisionnel final estimé de l'opération dépasse le coût d'objectif, le maître d'ouvrage concerné indique au STIF et aux financeurs :

- l'existence et l'importance de cet écart,

- son origine,
- les mesures de toute nature qu'il propose pour y remédier.

Le STIF rend un avis aux financeurs sur les explications fournies par le maître d'ouvrage et les moyens proposés pour résorber l'écart constaté.

11.2. Modalités de modification du coût d'objectif

11.2.1. Dépassement du coût d'objectif

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures correctives proposées, le respect du coût d'objectif ne peut être assuré, le maître d'ouvrage concerné fournit au maître d'ouvrage coordinateur, au STIF et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences. Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux financeurs qui s'appuiera notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage coordinateur selon les dispositions de l'Article 10 du présent protocole et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un Avant-projet Modificatif.

Au vu de ce rapport, les financeurs précisent alors le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage ou de programme, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu au préambule de la présente au titre du coût d'objectif global de l'opération.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs et le STIF, les maîtres d'ouvrage étant entendus et informés de la nécessité éventuelle de la formalisation d'un Avant-projet Modificatif.

Si, en application des statuts du maître d'ouvrage, ou des règles qui lui sont applicables, ces propositions doivent faire l'objet d'une décision d'approbation au conseil du STIF, notamment au titre de l'Article 10 de la présente convention, le maître d'ouvrage transmet au STIF l'ensemble des pièces et dossier justificatif éventuel (Avant-projet Modificatif) accompagné de la réponse des financeurs.

Le STIF fait alors part de sa position aux maîtres d'ouvrage et financeurs, et, le cas échéant, approuve l'Avant-projet Modificatif et arrête un nouveau coût d'objectif pour le maître d'ouvrage concerné et pour l'opération.

En application de ces décisions, un avenant formalise l'ensemble des modifications apportées au présent protocole notamment en terme d'augmentation du coût d'objectif initial et d'incidence sur la rémunération du maître d'ouvrage résultant de l'application de la clause d'intéressement prévue à l'11.4.

11.2.2. Diminution du coût d'objectif

Le maître d'ouvrage concerné transmet aux financeurs et au STIF un rapport justificatif de la diminution proposée de son coût d'objectif. Ce rapport fait l'objet d'un avis du STIF aux financeurs indiquant son accord. Un avenant formalisera la diminution du coût d'objectif initial pour le maître d'ouvrage et l'intéressement consécutif en résultant.

11.3. Modalités de modification des délais

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect du délai ne peut être assuré, le maître d'ouvrage concerné fournit au maître d'ouvrage coordinateur, au STIF et au financeurs, un rapport détaillé sur l'origine et l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux membres du comité de suivi qui s'appuiera sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage coordinateur selon les dispositions de l'Article 10 et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un avant-projet modificatif. Il indiquera notamment les incidences sur le planning et le phasage initial de l'ensemble des travaux de l'opération, tous maîtres d'ouvrage confondus, et les conséquences sur les autres maîtres d'ouvrage telles qu'elles apparaissent au vu des éléments transmis par le maître d'ouvrage coordinateur. Par ailleurs, cet avis précisera l'impact sur l'offre de transport.

Au vu de ce rapport, et des avis éventuels formulés par les autres maîtres d'ouvrage, les financeurs émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre les financeurs, le STIF et les maîtres d'ouvrage.

Si, en application des statuts du maître d'ouvrage, ou des règles qui lui sont applicables, ces propositions doivent faire l'objet d'une décision d'approbation par le conseil du STIF, notamment au titre de l'Article 10 de la présente convention, le maître d'ouvrage transmet au STIF l'ensemble des pièces et dossier justificatif éventuel (avant-projet modificatif) accompagné de la réponse des financeurs.

Le STIF fait alors part de sa position aux maîtres d'ouvrage et aux financeurs qui approuvent le cas échéant l'avant-projet modificatif et arrêtent un nouveau délai de l'opération.

En application de ces décisions, un avenant formalisera l'ensemble des modifications apportées au présent protocole notamment en terme d'augmentation du délai initial.

11.4. Clause d'intéressement sur le respect du coût d'objectif

Si le dépassement du coût d'objectif de chacun des maîtres d'ouvrage ne peut être imputé à un ou des événements exceptionnels, ou aux évolutions des indices professionnels pertinents, ou au retard dans l'enchaînement des conventions de financements, et ce indépendamment des modalités arrêtées vis-à-vis des surcoûts, la rémunération (dépenses de MOA) du maître d'ouvrage concerné définie à l'article 5.1.3. est réduite d'une somme calculée par application du pourcentage de dépassement du coût d'objectif en euros d'origine de l'estimation du montant des dépenses de maîtrise d'œuvre, sans pouvoir dépasser 15% du montant des dépenses de maîtrise d'ouvrage, les subventions étant réduites de la même somme.

De même, en cas d'économie réalisée sur le coût d'objectif, la rémunération du maître d'ouvrage concerné définie à l'article 5.1.3 est augmentée d'une somme calculée par l'application du pourcentage d'économies réalisées par rapport au coût d'objectif en euros d'origine de l'estimation du montant des dépenses de maîtrise d'œuvre, sans pouvoir dépasser 15% du montant des dépenses de maîtrise d'ouvrage, les subventions étant augmentées de la même somme.

En cas de dépassement du délai indiqué à l'Article 4, l'application de cet alinéa est soumise à l'appréciation du comité de suivi à l'article Article 7.

Il est convenu entre les parties que cette clause d'intéressement puisse être réexaminée in fine dans le cas de la maîtrise d'ouvrage de RFF, à la demande de celui-ci, du STIF ou des financeurs ; en effet, du fait du régime propre à RFF qui, d'une part, a désigné un mandataire de sa maîtrise d'ouvrage et deux maîtres d'œuvre sur l'ensemble de son périmètre par une convention de mandat et des contrats contenant ses propres clauses d'intéressement, et qui, d'autre part, présente ses appels de fonds aux financeurs sur la base de ses frais réels, incluant donc l'impact de ces mécanismes d'intéressement, les pénalités (ou boni) qui seront imposés (ou versés) par RFF à son mandataire dans le cadre de leurs relations contractuelles relatives à cette opération peuvent interférer avec ceux qui seraient appliqués par les financeurs ; Par ailleurs, pour les couts relatifs au périmètre Prt correspondant aux ouvrages tiers et concessionnaires, les clauses de présent article sont sans objet, ces ouvrages n'étant pas sous maîtrise d'ouvrage RFF, celui-ci ne peut répercuter des pénalités ou boni dans les contrats le liant avec son mandataire et/ou ses maîtres d'œuvres.

Afin d'éviter toute distorsion, RFF s'engage à communiquer le cas échéant au STIF et à sa demande, une copie des clauses de sa convention de mandat et des contrats de maîtrise d'œuvres ainsi que de leurs avenants éventuels relatives aux intéressements et pénalités, ainsi que le détail des pénalités (ou boni) imposés (ou versés) à son mandataire.

En cas de litige sur la responsabilité des dépassements, il sera fait appel au comité de gestion du contrat de plan Etat – Région qui, avec l'aide du STIF, proposera le montant des dépassements imputables à chaque maître d'ouvrage. Ce montant servira de base au calcul de la pénalité provisoire qui lui est applicable. Il en est de même pour l'attribution de l'intéressement en cas d'économie sur le coût total du projet.

ARTICLE 12. ACHEVEMENT DES TRAVAUX

Le présent article reprend l'article 12 protocole cadre

Avant la mise en service globale de l'opération Tangentielle Nord 1^{er} tronçon, les maîtres d'ouvrage invitent le Syndicat des Transports d'Ile-de-France et les financeurs à constater sa conformité par rapport aux dispositions de l'avant-projet approuvé ou de l'avant-projet modificatif.

ARTICLE 13. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER

Le présent article reprend l'article 13 protocole cadre

Chaque maître d'ouvrage établit sous sa responsabilité, au plus tard trois ans après la mise en service de l'opération globale Tangentielle Nord Epinay-Le Bourget, un bilan financier et physique des aménagements relevant de son périmètre dans le cadre de la première phase objet de la présente convention.

Ce bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût d'objectif défini à l'article 5.1 ramené dans les conditions économiques de l'Avant-projet (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par les maîtres d'ouvrage) afin d'en permettre une comparaison.

Ce bilan comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant notamment le descriptif des aménagements réalisés et retraçant l'évolution éventuelle du coût d'objectif et des principales décisions concernant les aménagements dont il assure la maîtrise d'ouvrage,
- le récapitulatif des subventions attribuées,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres),
- le récapitulatif des dépenses comptabilisées à la date de réalisation du bilan établi sur la base des décomptes généraux définitifs des marchés lorsqu'ils existent,
- le calcul et la justification de l'état du solde par rapport aux dépenses comptabilisées (celui ci représentant la différence entre les dépenses effectivement comptabilisées par le maître d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les versements effectués par les financeurs),
- la nature et l'estimation des dépenses prévisionnelles totales restant à payer (contentieux, réclamations d'entreprise, finitions, garanties des aménagements paysagers),
- un état de la valeur des excédents de terrains ou bâtiments acquis et non nécessaires au strict fonctionnement de l'opération et pouvant donner lieu à un éventuel remboursement dans la limite des produits de cession effectivement comptabilisés et des pourcentages des participations des parties au financement de l'opération,
- un état des éventuelles suggestions de compléments d'aménagement le concernant consécutives à la mise en service de l'opération.

Le maître d'ouvrage coordinateur établira un bilan global de l'opération synthétisant l'ensemble des données des bilans des maîtres d'ouvrage destiné notamment à une comparaison avec le coût de l'opération tel que défini à l'article 5.1. Le bilan global de l'opération accompagné d'un rapport général de présentation et des bilans de chacun des maîtres d'ouvrage est transmis au STIF et aux financeurs. Le STIF formule un avis sur le bilan global et éventuellement les bilans individuels des maîtres d'ouvrage et le transmet aux financeurs.

ARTICLE 14. EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTALE

Le présent article reprend l'article 14 protocole cadre.

Sous le pilotage du STIF, les maîtres d'ouvrage organisent conjointement la collecte des informations nécessaires au bilan a posteriori, comme stipulé au Contrat de Plan État – Région d'Ile-de-France, à établir au plus tard dans les cinq années qui suivent la mise en service de l'ensemble de l'opération Tangentielle Nord. Le maître d'ouvrage coordinateur transmet le bilan de l'ensemble de l'opération Tangentielle Nord au STIF et aux financeurs après validation conjointe de l'ensemble des maîtres d'ouvrage.

Ce bilan sera conforme au bilan indiqué dans la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982.

ARTICLE 15. PUBLICITE – COMMUNICATION

Le présent article reprend l'article 15 protocole cadre.

Les maîtres d'ouvrage s'engagent, jusqu'à la mise en service de l'opération, à :

- associer, au sein d'un comité de communication, les cosignataires à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un plan de communication commun. Il sera présenté à ce comité par les maîtres d'ouvrages le cahier des charges destiné à choisir le ou les prestataires qui auront pour mission notamment de créer les outils de communication ;
- mentionner les financeurs de l'opération sur tout acte de communication relevant de la communication et publication institutionnelle concernant l'opération par la présence de leur logo et de toute information sur les taux de financement ;
- prévoir systématiquement un délai suffisant afin que chaque représentant au comité de communication puisse faire valider le principe des outils (plan de communication) par leurs responsables respectifs ;
- permettre l'implantation de la signalétique de chantier des cosignataires ;
- rapporter en tant que de besoin les réactions de la population concernant les travaux entrepris.

Le comité de communication regroupe les directeurs ou responsables de communication de chacun des organismes financeurs. Il est animé par le responsable communication du maître d'ouvrage coordinateur.

ARTICLE 16. MODIFICATION DE LA CONVENTION

Toute modification de la présente convention qui serait nécessaire, notamment dans les cas prévus à l'Article 10, fera l'objet d'un avenant.

ARTICLE 17. RESILIATION DE LA CONVENTION

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération.

La résiliation est effective à l'issue d'un préavis de 45 jours commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

- si dans ce délai les obligations citées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution,
- si l'inexécution des prestations requises est consécutive à un cas de force majeure.

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

ARTICLE 18. DATE D'EFFET DE LA CONVENTION

La convention prend effet à compter de la date de sa signature par l'ensemble des parties et de la notification aux maîtres d'ouvrages des financements nécessaires à son exécution. Elle expire après la réalisation des quatre étapes suivantes :

- réception des ouvrages et installations par les maîtres d'ouvrage
- solde des paiements constatés par les financeurs et les maîtres d'ouvrage, sur présentation d'un bilan général et définitif,
- remise par les maîtres d'ouvrage aux financeurs et au Syndicat des Transports d'Ile-de-France du bilan partiel physique et financier visé à l'article 13,
- versement de la totalité des subventions aux maîtres d'ouvrage.

ARTICLE 19. DEROGATION AU PROTOCOLE

Sans objet

Fait en 5 exemplaires originaux.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / / 200

Pour l'Etat Daniel CANEPA Préfet de la Région d'Ile-de-France Préfet de Paris	Pour la Région d'Ile-de-France Jean-Paul HUCHON Président du Conseil Régional d'Ile-de-France
Pour le Conseil Général de Seine Saint Denis Claude BARTOLONE Président	Pour le Conseil Général du Val d'Oise Didier ARNAL Président
Pour Réseau Ferré de France Hubert DU MESNIL Président	Pour la SNCF Guillaume PEPY Président
Pour le STIF Sophie MOUGARD Directrice Générale	

Liste des annexes

Annexe 1 : organigrammes nominatifs

Annexe 2 : calendrier prévisionnel de l'opération

Annexe 3 : échéanciers des dépenses par maître d'ouvrage

**ANNEXE 1
ORGANIGRAMMES NOMINATIFS**

Tangentielle Nord – 1^{er} tronçon Epinay-Le Bourget

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

Maîtrise d'ouvrage RFF

Maître d'ouvrage : Directeur d'Opération : M. Alain Saillard, DR Idf, SPI
 Chef de Projet : M. Stéphane Ménard, DR Idf, SPI
 Chargé de Projet : Mme Lise Nedelec, DR Idf, SPI

Maître d'ouvrage Délégué : Directeur d'Opération Délégué I : M. Pascal Chavarot, SNCF, Paris Nord

Maîtrise d'Œuvre :

Périmètre PR1 : Directeur de projet : M. Jean-Marc Dufer, Egis-Rail
Périmètre PR2 : Chef de projet : M. Bruno Furgero, SNCF - Centre Ingénierie Nord-Paris

Maîtrise d'ouvrage SNCF

Maître d'ouvrage : Directeur d'Opération : M Thierry JOUBERT, TN DDOP
 Gestionnaire d'opérations : M Patrice TROUSSE, TN DDOP

Maître d'ouvrage Délégué : Directeur d'Opération Délégué : M Jacques SAGNIERE, Centre de Services Transilien

Maîtrise d'Oeuvre :

Périmètre gares : Chef de projet M Frédéric CARON, SNCF, Gares et Connexions
Périmètre autre : Chef de projet : M. Bruno Furgero, SNCF - Centre Ingénierie Nord-Paris

ANNEXE 3
ECHÉANCIERS PREVISIONNEL DES DEPENSES PAR MAITRE D'OUVRAGE
[en euros courants et en euros constants aux CE 2006]

Périmètre RFF :

Prévision dépense	échancier	2009	2010	2011	2012	total
M€ courant		14,52	44,34	55,61	35,51	149,89
Constant aux CE 2006		13,48	38,81	46,32	28,71	127,33

Périmètre SNCF :

Prévision dépense	échancier	2009	2010	2011	2012	total
M€ courant		1,41	4,09	7,13	0	12,63
Constant aux CE 2006		0,71	3,80	5,99	0	10,50

2009

Tangentielle Nord

Etudes d'avant-projet Le Bourget – Noisy le Sec

Convention de financement



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

CONVENTION

régissant les rapports entre
l'Etat, le Conseil Régional d'Île de France, Réseau Ferré de France, la SNCF et le STIF
pour la réalisation des études d'avant projet et l'engagement des acquisitions foncières
pour l'opération d'investissement

« Tangentielle Nord - Tronçon Le Bourget - Noisy le Sec »



Version	date	auteur	commentaires
0		RFF	Création
1	12/05/09	RFF (LNE / SME)	Compléments Coûts - + envoi E/R/S/S
2	15/05/09	RFF(SME)	Modifs suite à réunion STIF du 13/05/09 + envoi partenaires
3	27/05/09	SNCF	Remarques SNCF
4	29/05/09	RFF	Compléments + envoi E/R/S/S
5	08/06/09	RFF	Ajustements montants AVP
6	10/06/09	RFF	Ajustements montants AF
7	19/06/09	RFF	Ajustements échéancier
7a	23/06/09	RFF	Clause décroisement –renseignement part RIF- Pré-minute – envoi partenaires
8	24/06/09	STIF	Relecture – Mise en forme pour le Conseil du STIF

Entre

En premier lieu,

- **L'Etat**, représenté par le préfet de la Région Ile-de-France, préfet de Paris,
- la **Région Ile-de-France**, représentée par le Président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n° [à compléter] de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du [à compléter],

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

En deuxième lieu,

- RFF, Réseau Ferré de France, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-412 280 737 N°APE 632 A, dont le siège est à Paris 13ème, 92 avenue de France, représenté par son Président,
- la SNCF, Société Nationale des Chemins de Fer, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-552 049 447, dont le siège est à Paris 14ème, 34 rue du Commandant Mouchotte, représentée par son Président,

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

Et en troisième lieu,

- le **STIF**, Syndicat des Transports d'Ile de France, représenté par sa Directrice Générale, dûment mandatée par délibération n°[à compléter] du Conseil du STIF en date du °[à compléter] ,

Ci- après désigné par le STIF ou l'autorité organisatrice.

Visas

Vu le contrat de plan Etat-Région île de France 2000-2006 signé le 18 mai 2000

Vu le contrat de projets Etat-Région Ile de France 2007-2013 signé le 23 mars 2007

Vu le protocole entre l'Etat et la Région Ile-de-France signé le 13 octobre 2008 et relatif à la mise en oeuvre des actions du plan "Espoir Banlieues" pour la desserte des quartiers en difficultés

Vu le contrat particulier Région île de France – Département de Seine Saint Denis signé le XXX (à compléter RIF)

Vu la délibération du Conseil Général du Val d'Oise n°xxx du XXX (à compléter STIF)

Vu le schéma de principe modificatif de l'opération « Tangentielle Nord – Solution train léger » approuvé par le conseil du STIF 24 septembre 2004,

Vu le décret n° DEVT0805528D du 27 mai 2008 déclarant le projet d'utilité publique

Vu le dossier d'avant-projet approuvé par le Conseil d'Administration de RFF le 14 mai 2009, par le Conseil d'Administration de la SNCF le 27 mai 2009, et par le Conseil du STIF le XXX...,

Il est précisé et convenu ce qui suit :

PREAMBULE

Le projet « Tangentielle Nord » consiste à créer une liaison ferrée, composée de deux voies nouvelles entre Sartrouville et Noisy-le-Sec, soit 28 km, dédiée aux voyageurs, le long de l'infrastructure existante de la Grande Ceinture. Le matériel roulant est de type « tram-train ».

Le projet « Tangentielle Nord » a fait l'objet d'un schéma de principe approuvé par le Conseil du STIF le 28 septembre 2004, et a été déclaré d'utilité publique par décret au Journal Officiel de la République Française le 29 mai 2008.

Conformément à la décision du STIF du 24 septembre 2004, le projet de ligne nouvelle Tangentielle Nord a été engagé en commençant par le tronçon central Epinay – Le Bourget.

Il s'agit désormais d'engager les études d'avant-projet et les acquisitions foncières sur les deux tronçons de prolongement : « Sartrouville – Epinay-sur-Seine » et « Le Bourget – Noisy-le-Sec ».

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention fixe les engagements réciproques des parties pour, d'une part, le financement et la conduite des études nécessaires à l'établissement de l'avant-projet du tronçon « Le Bourget – Noisy-le-Sec », et, d'autre part, le financement en vue d'engager une première partie des acquisitions foncières de ce même tronçon.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés à l'opération objet de la présente convention la dénomination suivante : « **tangentielle nord - tronçon Le Bourget – Noisy-le-Sec** ».

ARTICLE 2. DESIGNATION ET COORDINATION DES MAITRES D'OUVRAGE

2.1. Désignation des Maîtres d'Ouvrage

Conformément aux dispositions de la loi n°97-135 du 13 février 1997 et de ses décrets d'application, RFF est maître d'ouvrage pour les éléments de l'infrastructure du réseau ferré national.

La SNCF assure la maîtrise d'ouvrage des biens dévolus à l'exploitation des services de transport.

Les maîtres d'ouvrage de l'opération sont RFF et la SNCF.

La codification et la définition des périmètres respectifs d'intervention de maîtrise d'ouvrage sont détaillées à l'article 3.2.

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

3.1. Maîtres d'Ouvrage

La responsabilité des maîtres d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP. Les maîtres d'ouvrage sont notamment responsables de la conception du système et des ouvrages qui le composent tels que définis dans le dossier de schéma de principe de 2004.

En tant que maîtres d'ouvrage, RFF et la SNCF sont notamment responsables, chacun dans la limite de leur périmètre de maîtrise d'ouvrage respectif et sous réserve de la mise en place des financements correspondants :

- du respect des délais fixés à l'ARTICLE 5. et du coût d'objectif défini à l'ARTICLE 6. ,
- du suivi des dépenses et notamment de leur échelonnement fixé à l'ARTICLE 8. .

Par ailleurs, chaque maître d'ouvrage s'engage à apporter les éléments d'information qui le concernent pour que le maître d'ouvrage coordinateur puisse exercer la mission qui lui est dévolue.

3.2. Périmètres de maîtrise d'ouvrage

Pour le suivi de la convention les périmètres suivant sont définis :

3.2.1. Périmètre opérationnel RFF global : périmètre Pr

Ce périmètre comprend tous les ouvrages et lots sur le périmètre de maîtrise d'ouvrage de RFF. Il inclut également les ouvrages ou modifications d'ouvrages d'autres maîtres d'ouvrage ou gestionnaires nécessaires à la réalisation des ouvrages sous maîtrise d'ouvrage RFF.

3.2.1.1 Périmètre de maîtrise d'ouvrage RFF : Prr

Il s'agit de tous les ouvrages dont RFF est maître d'ouvrage et sera propriétaire à leur réception.

Il s'agit notamment des lots : terrassement, étanchéité, soutènement, ouvrages d'art, travaux de déviation des voies fret de la grande ceinture nécessaires à l'implantation des voies nouvelles, alimentation électrique, équipement de signalisation, télécommunication, poste de commandement (pour la partie relevant de la maîtrise d'ouvrage RFF), ainsi que les quais, et passages sous voies dans les gares, protection et murs acoustiques.

3.2.1.2 Périmètre de maîtrise d'ouvrage des ouvrages tiers RFF : Prt

Ce périmètre regroupe l'ensemble des ouvrages existants d'autres maîtres d'ouvrage impactés par les ouvrages et travaux de RFF. Il intègre également les ouvrages futurs ou à créer par ou pour le compte d'autres maîtres d'ouvrage ; il s'agit notamment des ponts route, des voiries reconstituées ou créées, des travaux sur les réseaux de concessionnaires impactés.

3.2.2. Périmètre opérationnel SNCF global : périmètre Ps

Il s'agit de tous les ouvrages dont la SNCF est maître d'ouvrage et sera propriétaire ou affectataire à leur réception.

Il regroupe l'ensemble des ouvrages et lots sur le périmètre de maîtrise d'ouvrage de la SNCF (y compris tous les travaux annexes, concessionnaires, déviations de voirie, ..). Il inclut également les ouvrages ou modifications d'ouvrages d'autres maîtres d'ouvrage ou gestionnaires nécessaires à la réalisation des ouvrages sous maîtrise d'ouvrage SNCF.

Il s'agit notamment des bâtiments voyageurs, du poste de commandement (pour la partie qui relève de la maîtrise d'ouvrage de la SNCF) et de l'atelier de maintenance, ainsi que des installations fixes du transporteur.

3.2.3. Périmètre élargi RFF / SNCF du projet : périmètre Pe

Ce périmètre comprend tous les ouvrages et lots sur le périmètre de maîtrise d'ouvrage de RFF et SNCF nécessaires à la réalisation du projet. Il inclut également les ouvrages ou modifications d'ouvrages d'autres maîtres d'ouvrages ou gestionnaires nécessaires à la réalisation des ouvrages sous maîtrise d'ouvrage RFF ou SNCF.

Il est décrit dans le dossier d'enquête publique.

Les périmètres ainsi définis sont liés par les relations suivantes :

- $Pe = Pr + Ps$
- $Pr = Prr + Prt$

3.3. Maître d'ouvrage coordinateur

3.3.1. Désignation du maître d'ouvrage coordinateur

RFF est désigné maître d'ouvrage coordinateur.

3.3.2. Mission du maître d'ouvrage coordinateur

Les missions du maître d'ouvrage coordinateur consistent à rassembler les informations obtenues auprès des maîtres d'ouvrage de l'opération, à identifier -le plus en amont possible- les questions posées par l'articulation des périmètres et par les conditions d'intervention des différents maîtres d'ouvrage, à les formaliser, à susciter les échanges réguliers entre maîtres d'ouvrage pour trouver les réponses à ces questions et/ou à présenter à la médiation du STIF lesdites questions, à établir un planning d'ensemble des opérations faisant apparaître l'état d'avancement général des études et travaux des différents maîtres d'ouvrage, et à en assurer une mise à jour et un suivi régulier.

Le maître d'ouvrage coordinateur rend compte de l'exercice de cette mission au STIF et aux financeurs du projet.

Afin de permettre au maître d'ouvrage coordinateur d'exercer sa mission, les maîtres d'ouvrage s'engagent à lui fournir les informations dans un délai de 3 semaines maximum à compter de la demande du maître d'ouvrage coordinateur.

Une fois intégrés le maître d'ouvrage coordinateur re- transmet aux maîtres d'ouvrage, les éléments-précités pour vérification de leurs données avant envoi officiel des documents au STIF.

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

ARTICLE 4. PERIMETRE DE LA CONVENTION

La présente convention permet à RFF et à la SNCF de conduire les études d'avant-projet du tronçon « Le Bourget – Noisy-le-Sec » de la ligne nouvelle « Tangentielle Nord », ainsi que de financer la première partie des acquisitions foncières de ce même tronçon.

4.1. Dispositions générales

Les maîtres d'ouvrage poursuivront les études d'avant-projet sur la base du schéma de principe complémentaire approuvé le 28 septembre 2004 par le STIF et du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, dont le décret a été publié au Journal Officiel de la République Française le 29 mai 2008. Les maîtres d'ouvrage mettront en évidence les écarts tant programmatiques que financiers que les études d'avant-projet pourraient révéler.

4.2. Dispositions particulières pour les études d'avant-projet

Les études objet de la présente convention doivent permettre aux maîtres d'ouvrage de définir les ouvrages et équipements nécessaires à la création et à l'exploitation du tronçon TLN Le Bourget – Noisy-le-Sec, d'une longueur de 5,7 km, avec un niveau de précision tel qu'il corresponde, a minima, au niveau avant-projet (au sens de la loi MOP) pour le gros-œuvre, le second-œuvre et les équipements.

Les maîtres d'ouvrage pourront, en tant que de besoin, conduire des études d'un niveau de précision plus avancé sur certains points particuliers de l'opération, en vue de fiabiliser au maximum le coût objectif de réalisation.

Ces études d'avant-projet seront établies avec un niveau de précision suffisant pour permettre aux maîtres d'ouvrage de les faire approuver par leurs conseils d'administration respectifs ainsi que par le conseil du STIF. Ces études doivent également donner lieu à l'approbation d'un AVP ministériel.

La présente convention inclut la coordination avec la maîtrise d'ouvrage RATP en ce qui concerne le déplacement de la station de tramway T1 Gaston Roulaud (à proximité de la future gare TLN de Drancy-Bobigny), qui fera l'objet d'une convention de financement séparée avec la RATP.

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

- Confirmer la faisabilité technique de la solution retenue
- D'arrêter les programmes pour tous les corps d'états
- De préciser les plannings généraux de l'opération jusqu'à la mise en service des ouvrages, en y intégrant les phases de réalisation et les phases d'études et de procédures.

- D'établir les estimations des coûts prévisionnels des travaux en distinguant les dépenses par partie d'ouvrage ou ensembles fonctionnels et nature de travaux et en indiquant l'incertitude qui y est attachée
- De permettre la définition d'un coût d'objectif de l'opération.
- D'étudier les dispositions en termes d'ouvrages d'organisation et de coût pour assurer l'extension de l'exploitation du tronçon central Epinay – Le Bourget jusqu'à Noisy-le-Sec

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

- D'avant-projet dit « technique » comprenant tous les corps d'états tel que les procédures internes à la maîtrise d'ouvrage l'entendent,
- D'avant-projet dit « administratif » pour présentation au Conseil du STIF et à l'approbation du ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire.

La présente convention intègre notamment :

- La compensation des frais de maîtrise d'ouvrage (notamment rémunération des mandataires, pilotage, encadrement, contrôle qualité, contrôle de gestion, frais de structure, contribution des différentes entités de RFF et de la SNCF à l'élaboration de l'avant-projet, acquisition de données géotechniques, topographiques, environnementales...),
- La rémunération des maîtres d'œuvre nécessaire à la bonne exécution de leurs missions,
- Les missions d'assistance à la maîtrise d'ouvrage, lui permettant d'assurer la qualité des prestations qu'elle dirige tant sur les plans organisationnel, juridique, économique et financier que technique,
- Les missions d'assistance réglementaires telles que coordination en matière de sécurité et protection de la santé (CSPS) en phase conception, le contrôle technique (CT),
- La conduite de la procédure visant à l'approbation par l'EPSF avant le démarrage des travaux des Dossiers Préliminaires de Sécurité tels que définis par le décret 2006-1729 du 19 octobre 2006,
- Les coûts de maîtrises d'ouvrage.

4.3. Dispositions particulières pour les acquisitions foncières

Les acquisitions foncières objet de la présente convention seront réalisées :

- dans le cadre des mises en demeure de propriétaires dont les parcelles se trouvent sur des emplacements réservés au profit de RFF et de la SNCF
- dans le cas d'acquisitions d'opportunité,

Dans le cas où l'enveloppe allouée aux acquisitions foncières dans le cadre de la présente convention s'avérerait insuffisante pour faire face aux mises en demeure, les maîtres d'ouvrage interpelleraient les financeurs afin de procéder à la contractualisation d'un avenant à la présente convention de financement.

ARTICLE 5. DELAI ET CALENDRIER DE REALISATION

La durée contractuelle de réalisation des études d'avant-projet objet de la présente convention est fixée à 24 mois à compter de la signature par l'ensemble des signataires de la présente.

Le calendrier prévisionnel établi par les maîtres d'ouvrage est joint en annexe 2.

ARTICLE 6. ESTIMATION DES DEPENSES

Le coût prévisionnel des études et acquisitions foncières, objet de la présente convention, s'élève au total à **10,100 M€ HT** courants, et se décompose comme suit :

Coût total (études et acquisitions foncières) en euros courants

M€	RFF	SNCF	Total
AVP	7,866	1,004	8,870
1 ^{ère} partie Acquisitions foncières	1,122	0,108	1,230
Total	8,988	1,112	10,100

Le montant des études en euros constants aux CE de janvier 2006 s'établit comme suit :

M€	RFF	SNCF	Total
AVP	6,5	0,820	7,320

ARTICLE 7. FINANCEMENT DE L'OPERATION

7.1. Engagement des financeurs

La présente convention vaut engagement financier des financeurs pour le financement, des études d'avant projet et de l'engagement de la première partie des acquisitions foncières pour un coût total de 10,100 M€ (euros courants), et ce dans la limite de l'ARTICLE 4.

Concernant la mise en œuvre du contrat de projets 2007-2013, les parts respectives de l'Etat et de la Région ont été modifiées pour prendre en compte un accord de décroisement sur certains projets. Ainsi, pour faciliter le financement des opérations, la Région prendra en charge la part de l'Etat sur certains projets, et réciproquement l'Etat prendra en charge la part de la Région sur d'autres projets pour des montants équivalents.

Aussi cette disposition peut être étendue au Groupe 5.3 concernant la mise en œuvre de la seconde phase (études d'avant-projet) relative au prolongement de la Tangentielle Nord et conduit la Région Ile de France à financer la totalité des dites études. L'Etat rééquilibrera son financement dans les phases ultérieures

7.2. Plan de financement

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

à 100 %, soit **10,00 M€ HT**, par la Région Ile de France ;

7.3. Financement du périmètre RFF

Pour le périmètre de RFF, le financement est le suivant :

Courant RFF M€	Etat	RIF
8,988	0	8,988
%	0 %	100 %

7.4. Financement du périmètre SNCF

Courant SNCF M€	Etat	RIF
1.112	0	1,112
%	0 %	100 %

ARTICLE 8. ECHEANCIER PREVISIONNEL DES AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

L'échéancier joint en annexe 3 présente, en euros courants, les autorisations d'engagement, pour chaque maître d'ouvrage, relatives aux études et acquisitions foncières pour la présente convention de financement.

Il pourra être ajusté chaque année à l'occasion du comité de suivi prévu à l'ARTICLE 10. ci-après, au cours de sa réunion annuelle et sur proposition des maîtres d'ouvrage ou en fonction de l'avancement des études ou de l'évolution effective du TP01

ARTICLE 9. MODALITES D'ATTRIBUTION DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME ET DES CREDITS DE PAIEMENT

9.1. Autorisations de programme

Les autorisations de programme nécessaires à la réalisation du premier tronçon Sartrouville – Epinay- sur-Seine de l'opération Tangentielle Nord, leurs affectations et leur échelonnement relèvent de la responsabilité de chaque financeur.

Si ces affectations et leur échelonnement génèrent un retard ou un arrêt dans les études de projet, les acquisitions foncières et la réalisation des travaux, ou un report de l'opération, et sous réserve qu'un dépassement du coût d'origine n'en soit pas à l'origine, les charges, pour les maîtres d'ouvrage, induites par le retard de paiement de l'un des financeurs, ou par un report de l'opération demandé par l'un des financeurs sont supportées par ce dernier. Sur présentation des maîtres d'ouvrages, le comité de suivi de l'opération, valide l'estimation du préjudice financier et définira les modalités de compensation due par le ou les financeurs auquel(s) le retard est imputable.

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

9.2. Crédits de paiement

Les crédits de paiement sont versés par les financeurs selon les modalités de l'article 9.3 .

Les crédits de paiement relatifs aux dépenses réalisées par les maîtres d'ouvrage sur des autorisations d'engagement notifiées antérieurement à la présente convention continueront d'être versés indépendamment de la signature de la présente convention.

9.3. Versement et règlement

Le versement des montants de subventions appelés par le maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai de 45 jours à compter de la date de réception des appels de fonds (utilisation éventuelle d'un courrier avec accusé de réception).

A défaut de paiement dans ce délai, les sommes sont passibles d'intérêts moratoires (calculés sur la période courant entre la date limite de paiement et la date effective de paiement), au taux d'intérêt légal en vigueur majoré de deux points.

La date et les références de paiement sont portées par courrier à la connaissance de RFF et de la SNCF.

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

Pour les appels auprès de la Région île de France, le cumul des versements sera effectué suivant la décision du CR 140-07.

Les appels de fond se feront, pour l'ensemble des financeurs, sur présentation par chaque maître d'ouvrage des certificats d'avancement visés par leur directeur d'opération respectifs. Cette situation d'avancement comportera le pourcentage en cumul estimé, un état des principaux travaux réalisés, ainsi que la référence de la présente convention.

Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95 % du montant plafonné défini au plan de financement.

9.4. Solde

Après achèvement de l'intégralité des travaux, chaque maître d'ouvrage présente le relevé de dépenses finales comptabilisées sur la base des dépenses constatées au titre de la présente convention de financement, dans lequel apparait le forfait des dépenses de maîtrise d'ouvrage de RFF et de la SNCF révisé à la date de présentation du solde

Sur la base de celui-ci, chaque maître d'ouvrage procède, selon le cas, soit au remboursement du trop perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde. . [Nota : cette disposition est applicable en cas d'appel sur déclaration d'avancement et non applicable en cas d'appel sur dépenses comptabilisées ; modalités d'appel à définir]

9.5. Bénéficiaires et facturation

Les participations et subventions sont versées à :

RFF

sur le compte ouvert au nom de RFF à la Société Générale, Agence Opéra à Paris, dont le RIB est le suivant :

Code banque : 30003

Code guichet : 03620

N° de compte : 00 020 062 145

Clé : 94.

Le paiement est effectué à RFF par virement bancaire, portant dans son libellé le numéro de référence de la facture.

SNCF

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

Code banque : 30001

Code guichet : 00064

N° de compte : 000000 6 2385

Clé : 95.

La domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers est :

Parties	Coordonnées
RFF	Direction financière 92 avenue de France 75648 Paris Cedex 13
SNCF Transilien	Délégation Financière, Division Investissements – Subventions 209-211 rue de Bercy 75585 PARIS CEDEX 12

ARTICLE 10. COMITE DE SUIVI

Les parties conviennent d'assurer un suivi du déroulement de l'opération. Pour cela, il est créé un comité de suivi co-présidé par les financeurs et comprenant l'ensemble des signataires, qui se réunit au moins une fois par an à l'initiative des co-présidents jusqu'à la mise en service de l'opération. Ce comité est commun à l'ensemble des conventions de financement relatives à l'opération « Tangentielle Nord ».

Si nécessaire, le STIF peut demander la tenue d'une réunion du comité de suivi. De même, à la demande d'un des signataires, il peut se réunir de façon exceptionnelle si une décision urgente doit être prise en application de l'ARTICLE 12. .

En préparation du Comité de suivi, chaque maître d'ouvrage transmet au maître d'ouvrage coordinateur et au STIF un état technique, administratif et financier de l'avancement de l'opération.

Le maître d'ouvrage coordinateur établit un compte-rendu de l'exécution de ses missions et des différentes analyses réalisées sur la base des documents transmis par les différents maîtres d'ouvrage. Ce compte rendu est analysé par le STIF et fait l'objet d'un avis du STIF aux financeurs.

A cette fin, l'ensemble des documents centralisés par le maître d'ouvrage coordinateur devra être transmis au STIF sous forme de minute, 2 semaines avant le Comité de Suivi.

Le compte-rendu comporte :

- le point sur l'avancement des études et des acquisitions foncières,
- une appréciation sur le déroulement des études et des acquisitions foncières,
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui seraient susceptibles d'engendrer une modification des coûts et délais,
- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des subventions versées,
- l'estimation du préjudice financier consécutif à un éventuel retard de versement de la part de l'un des financeurs
- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre), ainsi que la désignation nominative des principales fonctions de direction de la maîtrise d'ouvrage,
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).

Les maîtres d'ouvrage effectuent également une mise à jour des prévisions pluriannuelles de leurs dépenses et des autorisations de programme budgétaire pour chaque convention de financement active. Ils présentent également des prévisions pour les périodes d'études et de travaux non encore couverte par une convention de financement. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'opération. Ils sont établis en euros courants et en euros aux conditions économiques de janvier 2006 pour toute la période de réalisation.

ARTICLE 11. MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI

11.1. Comptabilité de l'opération

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

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

11.2. Information

Les maîtres d'ouvrage, pendant toute la durée de validité de la convention, s'engagent à :

- présenter en séance, à la demande du STIF, un compte-rendu d'avancement de l'opération devant le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,
- informer sans délai le STIF et les financeurs en cas de difficulté ayant une incidence financière ou une incidence sur le respect du calendrier.

11.3. Suivi de la maîtrise d'ouvrage

En complément du décret 59-157 du 7 janvier 1959, les financeurs chargent conjointement le STIF d'assurer pour leur compte le suivi des maîtres d'ouvrage.

Dans ce cadre, chaque maître d'ouvrage s'engage à remettre au STIF, sur sa demande, tous les documents relatifs à l'opération nécessaires au suivi de la maîtrise d'ouvrage, qu'ils soient à caractère organisationnel (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre) ou technique (dossier projet, marchés de travaux et contrôles techniques divers...) ; il s'engage également à autoriser les agents du STIF ou les experts missionnés par lui à assister sur leur demande à toute réunion permettant d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet, notamment les revues de projet.

Par ailleurs, complémentaires aux justificatifs propres à sa partie de maîtrise d'ouvrage, le maître d'ouvrage coordinateur s'engage à remettre au STIF les documents relatifs à l'exercice de sa mission de coordination telle que définie à l'article 3.3.2, ainsi que ceux relatifs à l'organisation des autres maîtrises d'ouvrage et de leurs maîtrises d'œuvre sous réserve de l'accord des dits maîtres d'ouvrage.

11.4. Intervention d'experts

Sur proposition du STIF aux financeurs ou à la demande de l'un des financeurs après information préalable des autres financeurs et du STIF, les maîtres d'ouvrage s'engagent à faciliter aux experts désignés ou missionnés, le contrôle de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et

comptables ainsi qu'à toute pièce justificative. Les frais relatifs à ces interventions sont à la charge du ou des demandeurs, les maîtres d'ouvrage sont chargés de l'organisation de la visite et du respect des règles de sécurité.

ARTICLE 12. MODIFICATION DU PERIMETRE DES ETUDES

Toute modification du périmètre des études considérée comme significative par rapport au périmètre initial tel que défini à l'ARTICLE 4. peut conduire, selon la réglementation applicable aux maîtres d'ouvrage ou selon l'appréciation du STIF, à la réalisation d'un complément d'études qui fera l'objet d'un accord avec les financeurs, formalisé à travers un avenant à la présente convention, indiquant toutes les conséquences notamment en matière de coûts, de répartition des financements et de délai de ces modifications.

Cette disposition ne fait pas obstacle à la prise en compte par les maîtres d'ouvrage de demandes d'un des financeurs ou de tiers, d'adaptations localisées de l'opération, ne modifiant pas leur aptitude à répondre aux besoins exprimés à l'ARTICLE 4. Le STIF est informé de ces modifications. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge des demandeurs.

ARTICLE 13. TRANSMISSION DES ETUDES D'AVANT-PROJET

Après approbation des études d'avant-projet par les autorités habilitées de chacun des maîtres d'ouvrage pour leur périmètre respectif, les maîtres d'ouvrage adressent :

- aux cosignataires : le dossier d'avant projet administratif
- au STIF : 2 exemplaires l'avant-projet technique tous corps d'état qu'il aura constitué comprenant les notices techniques, les programmes fonctionnels, les dossiers des plans à une échelle adaptée, les estimations.

ARTICLE 14. TRANSMISSION DU BILAN DES ACQUISITIONS FONCIERES

Lorsque l'enveloppe financière consacrée aux acquisitions foncières aura été entièrement consommée, les maîtres d'ouvrage présenteront aux cosignataires un bilan des acquisitions foncières réalisées au titre de la présente convention.

ARTICLE 15. MODIFICATION DE LA CONVENTION

Toute modification de la présente convention qui serait nécessaire, fera l'objet d'un avenant.

ARTICLE 16. DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION

La convention prend effet à compter de la date de sa signature par l'ensemble des parties et de la notification aux maîtres d'ouvrage des financements nécessaires à son exécution et ce pour une durée maximale de 36 mois.

Elle peut expirer après la réalisation des quatre étapes suivantes :

- Réception par le STIF de l'avant-projet technique,
- Réception par les financeurs et le STIF, de l'avant-projet administratif approuvé par les conseils d'administration de RFF et de la SNCF sur leur périmètre de maîtrise d'ouvrage respectif,
- Consommation de l'intégralité de l'enveloppe financière affectée à la réalisation d'acquisitions foncières sur le tronçon « Le Bourget – Noisy-le-Sec » et présentation aux financeurs et au STIF du bilan des acquisitions foncières réalisées,
- Solde des paiements constatés par la Région Ile de France, l'Etat et les maîtres d'ouvrage, sur présentation d'un bilan financier récapitulatif des dépenses.

ARTICLE 17. RESILIATION DE LA CONVENTION

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération. La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

- si dans ce délai les obligations citées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution,
- si l'inexécution des prestations requises est consécutive à un cas de force majeure.

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la date de prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêté définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement, total ou partiel, de la subvention. La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation du bénéficiaire des subventions.

ARTICLE 18. LITIGES

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

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

Fait en quatre exemplaires originaux.

Le Préfet de Région Ile de France Daniel CANEPA	Le Président du Conseil Régional d'Île-de-France Jean-Paul HUCHON
Le Directeur Délégué Transilien de la SNCF Christian COCHET	Directeur Général Adj. Finances et Achats de RFF Patrick Persuy

	<p>La Directrice Générale du STIF</p> <p>Sophie MOUGARD</p>
--	---

LISTE DES ANNEXES (NON CONTRACTUELLES)

Annexe 1 : Organigramme nominatif

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel des études

Annexe 3 : Echéanciers financiers prévisionnels

Annexe 1 – Organigramme nominatif

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

Maîtrise d'ouvrage RFF

**Maître d'ouvrage :
RFF – Direction régionale Ile de France
87-89 quai Panhard et Levassor
75214 PARIS cedex 13**

Maîtrise d'ouvrage SNCF

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

Annexe 2 - Calendrier prévisionnel des études

Activité	Durée	M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	M8	M9	M10	M11	M12	M13	M14	M15	M16	M17	M18	M19	M20	M21	M22	M23	M24	M25	M26	
		AVP - Tronçon TLN Le Bourget - Noisy-le-Sec	24																									
Finalisation des contrats de MOE	2																											
Etudes techniques AVP	16																											
Validation AVP par MOAs et STIF	6																											

Annexe 3 : Échéanciers financiers prévisionnels

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE SNCF

M€ courants	A la signature de la convention (2009)	2010	2011	TOTAL
AVP	0,254	0,635	0,115	1,004
AF		0,053	0,055	0,108
Total	0.254	0.688	0.17	1,112

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE RFF

M€ courants	A la signature de la convention (2009)	2010	2011	TOTAL
AVP	7,866			7,866
AF	0,5	0,5	0,122	1,122
Total	8,366	0,5	0,122	8,988

2009

Tangentielle Nord

Etudes d'avant-projet Sartrouville – Epinay sur Seine

Convention de financement

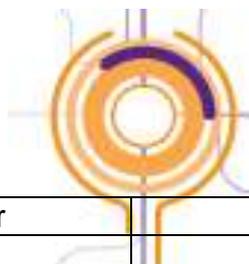


			
 L'autorité organisatrice de vos transports en Île-de-France			
			

CONVENTION

régissant les rapports entre
l'Etat, le Conseil Régional d'Île de France, Réseau Ferré de France, la SNCF et le STIF
pour la réalisation des études d'avant projet et l'engagement des acquisitions foncières
pour l'opération d'investissement

« Tangentielle Nord - Tronçon Sartrouville – Epinay-sur-Seine »



Version	date	auteur	commentaires
0		RFF	Création
1	12/05/09	RFF (LNE / SME)	Compléments Coûts - + envoi E/R/S/S
2	15/05/09	RFF(SME)	Modifs suite à réunion STIF du 13/05/09 + envoi partenaires
3	27/05/09	SNCF	Remarques SNCF
4	29/05/09	RFF	Compléments + envoi E/R/S/S
5	08/06/09	RFF	Ajustements montants AVP
6	09/06/09	SNCF	Ajustements des montants AVP
7	10/06/09	RFF	Ajustements des montants AF
7a	23/06/09	RFF	Clause décroisement – renseignement part RIF - Pré-minute – envoi partenaires
8	24/06/09	STIF	Relecture – Mise en forme pour le Conseil du STIF

Entre

En premier lieu,

- **L'Etat**, représenté par le préfet de la Région Ile-de-France, préfet de Paris,
- la **Région Ile-de-France**, représentée par le Président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n° [à compléter] de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du [à compléter],

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

En deuxième lieu,

- RFF, Réseau Ferré de France, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-412 280 737 N°APE 632 A, dont le siège est à Paris 13ème, 92 avenue de France, représenté par son Président,
- la SNCF, Société Nationale des Chemins de Fer, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-552 049 447, dont le siège est à Paris 14ème, 34 rue du Commandant Mouchotte, représentée par son Président,

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

Et en troisième lieu,

- le **STIF**, Syndicat des Transports d'Ile de France, représenté par sa Directrice Générale, dûment mandatée par délibération n°[à compléter] du Conseil du STIF en date du °[à compléter] ,

Ci- après désigné par le STIF ou l'autorité organisatrice.

Visas

Vu le contrat de plan Etat-Région île de France 2000-2006 signé le 18 mai 2000

Vu le contrat de projets Etat-Région Ile de France 2007-2013 signé le 23 mars 2007

Vu le protocole entre l'Etat et la Région Ile-de-France signé le 13 octobre 2008 et relatif à la mise en oeuvre des actions du plan "Espoir Banlieues" pour la desserte des quartiers en difficultés

Vu le contrat particulier Région île de France – Département de Seine Saint Denis signé le XXX (à compléter RIF)

Vu la délibération du Conseil Général du Val d'Oise n°xxx du XXX (à compléter STIF)

Vu le schéma de principe modificatif de l'opération « Tangentielle Nord – Solution train léger » approuvé par le conseil du STIF 24 septembre 2004,

Vu le décret n° DEVT0805528D du 27 mai 2008 déclarant le projet d'utilité publique

Vu le dossier d'avant-projet approuvé par le Conseil d'Administration de RFF le 14 mai 2009, par le Conseil d'Administration de la SNCF le 27 mai 2009 , et par le Conseil du STIF le XXX....,

Il est précisé et convenu ce qui suit :

PREAMBULE

Le projet « Tangentielle Nord » consiste à créer une liaison ferrée, composée de deux voies nouvelles entre Sartrouville et Noisy-le-Sec, soit 28 km, dédiée aux voyageurs, le long de l'infrastructure existante de la Grande Ceinture. Le matériel roulant est de type « tram-train ».

Le projet « Tangentielle Nord » a fait l'objet d'un schéma de principe approuvé par le Conseil du STIF le 28 septembre 2004, et a été déclaré d'utilité publique par décret au Journal Officiel de la République Française le 29 mai 2008.

Conformément à la décision du STIF du 24 septembre 2004, le projet de ligne nouvelle Tangentielle Nord a été engagé en commençant par le tronçon central Epinay – Le Bourget.

Il s'agit désormais d'engager les études d'avant-projet et les acquisitions foncières sur les deux tronçons de prolongement : « Sartrouville – Epinay-sur-Seine » et « Le Bourget – Noisy-le-Sec ».

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention fixe les engagements réciproques des parties pour, d'une part, le financement et la conduite des études nécessaires à l'établissement de l'avant-projet du tronçon « Sartrouville – Epinay-sur-Seine », et, d'autre part, le financement en vue d'engager une première partie des acquisitions foncières de ce même tronçon.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés à l'opération objet de la présente convention la dénomination suivante : « **tangentielle nord - tronçon Sartrouville – Epinay-sur-Seine** ».

ARTICLE 2. DESIGNATION ET COORDINATION DES MAITRES D'OUVRAGE

2.1. Désignation des Maîtres d'Ouvrage

Conformément aux dispositions de la loi n°97-135 du 13 février 1997 et de ses décrets d'application, RFF est maître d'ouvrage pour les éléments de l'infrastructure du réseau ferré national.

La SNCF assure la maîtrise d'ouvrage des biens dévolus à l'exploitation des services de transport.

Les maîtres d'ouvrage de l'opération sont RFF et la SNCF.

La codification et la définition des périmètres respectifs d'intervention de maîtrise d'ouvrage sont détaillés à l'article 3.2.

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

3.1. Maîtres d'Ouvrage

La responsabilité des maîtres d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP. Les maîtres d'ouvrage sont notamment responsables de la conception du système et des ouvrages qui le composent tels que définis dans le dossier de schéma de principe de 2004.

En tant que maîtres d'ouvrage, RFF et la SNCF sont notamment responsables, chacun dans la limite de leur périmètre de maîtrise d'ouvrage respectif et sous réserve de la mise en place des financements correspondants :

- du respect des délais fixés à l'ARTICLE 5. et du coût d'objectif défini à l'ARTICLE 6. ,
- du suivi des dépenses et notamment de leur échelonnement fixé à l'ARTICLE 8. .

Par ailleurs, chaque maître d'ouvrage s'engage à apporter les éléments d'information qui le concernent pour que le maître d'ouvrage coordinateur puisse exercer la mission qui lui est dévolue.

3.2. Périmètres de maîtrise d'ouvrage

Pour le suivi de la convention les périmètres suivant sont définis :

3.2.1. Périmètre opérationnel RFF global : périmètre Pr

Ce périmètre comprend tous les ouvrages et lots sur le périmètre de maîtrise d'ouvrage de RFF. Il inclut également les ouvrages ou modifications d'ouvrages d'autres maîtres d'ouvrage ou gestionnaires nécessaires à la réalisation des ouvrages sous maîtrise d'ouvrage RFF.

3.2.1.1 Périmètre de maîtrise d'ouvrage RFF : Prf

Il s'agit de tous les ouvrages dont RFF est maître d'ouvrage et sera propriétaire à leur réception.

Il s'agit notamment des lots : terrassement, étanchéité, soutènement, ouvrages d'art, travaux de déviation des voies fret de la grande ceinture nécessaires à l'implantation des voies nouvelles, alimentation électrique, équipement de signalisation, télécommunication, poste de commandement (pour la partie relevant de la maîtrise d'ouvrage RFF), ainsi que les quais, et passages sous voies dans les gares, protection et murs acoustiques.

3.2.1.2 Périmètre de maîtrise d'ouvrage des ouvrages tiers RFF : Prt

Ce périmètre regroupe l'ensemble des ouvrages existants d'autres maîtres d'ouvrage impactés par les ouvrages et travaux de RFF. Il intègre également les ouvrages futurs ou à créer par ou pour le compte d'autres maîtres d'ouvrage ; il s'agit notamment des ponts route, des voiries reconstituées ou créées, des travaux sur les réseaux de concessionnaires impactés.

3.2.2. Périmètre opérationnel SNCF global : périmètre Ps

Il s'agit de tous les ouvrages dont la SNCF est maître d'ouvrage et sera propriétaire ou affectataire à leur réception.

Il regroupe l'ensemble des ouvrages et lots sur le périmètre de maîtrise d'ouvrage de la SNCF (y compris tous les travaux annexes, concessionnaires, déviations de voirie, ..). Il inclut également les ouvrages ou modifications d'ouvrages d'autres maîtres d'ouvrage ou gestionnaires nécessaires à la réalisation des ouvrages sous maîtrise d'ouvrage SNCF.

Il s'agit notamment des bâtiments voyageurs, du poste de commandement (pour la partie qui relève de la maîtrise d'ouvrage de la SNCF) et de l'atelier de maintenance, ainsi que des installations fixes du transporteur.

3.2.3. Périmètre élargi RFF / SNCF du projet : périmètre Pe

Ce périmètre comprend tous les ouvrages et lots sur le périmètre de maîtrise d'ouvrage de RFF et SNCF nécessaires à la réalisation du projet. Il inclut également les ouvrages ou modifications d'ouvrages d'autres maîtres d'ouvrages ou gestionnaires nécessaires à la réalisation des ouvrages sous maîtrise d'ouvrage RFF ou SNCF.

Il est décrit dans le dossier d'enquête publique.

Les périmètres ainsi définis sont liés par les relations suivantes :

- $Pe = Pr + Ps$
- $Pr = Prf + Prt$

3.3. Maître d'ouvrage coordinateur

3.3.1. Désignation du maître d'ouvrage coordinateur

RFF est désigné maître d'ouvrage coordinateur.

3.3.2. Mission du maître d'ouvrage coordinateur

Les missions du maître d'ouvrage coordinateur consistent à rassembler les informations obtenues auprès des maîtres d'ouvrage de l'opération, à identifier -le plus en amont possible- les questions posées par

l'articulation des périmètres et par les conditions d'intervention des différents maîtres d'ouvrage, à les formaliser, à susciter les échanges réguliers entre maîtres d'ouvrage pour trouver les réponses à ces questions et/ou à présenter à la médiation du STIF lesdites questions, à établir un planning d'ensemble des opérations faisant apparaître l'état d'avancement général des études et travaux des différents maîtres d'ouvrage, et à en assurer une mise à jour et un suivi régulier.

Le maître d'ouvrage coordinateur rend compte de l'exercice de cette mission au STIF et aux financeurs du projet.

Afin de permettre au maître d'ouvrage coordinateur d'exercer sa mission, les maîtres d'ouvrage s'engagent à lui fournir les informations dans un délai de 3 semaines maximum à compter de la demande du maître d'ouvrage coordinateur.

Une fois intégré le maître d'ouvrage coordinateur re- transmet aux maîtres d'ouvrage, les éléments-pré-cités pour vérification de leurs données avant envoi officiel des documents au STIF.

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

ARTICLE 4. PERIMETRE DE LA CONVENTION

La présente convention permet à RFF et à la SNCF de conduire les études d'avant-projet du tronçon « Sartrouville – Epinay-sur-Seine » de la ligne nouvelle « Tangentielle Nord », ainsi que de financer la première partie des acquisitions foncières de ce même tronçon.

4.1. Dispositions générales

Les maîtres d'ouvrage poursuivront les études d'avant-projet sur la base du schéma de principe complémentaire approuvé le 28 septembre 2004 par le STIF et du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, dont le décret a été publié au Journal Officiel de la République Française le 29 mai 2008. Les maîtres d'ouvrage mettront en évidence les écarts tant programmatiques que financiers que les études d'avant-projet pourraient révéler.

4.2. Dispositions particulières pour les études d'avant-projet

Les études objet de la présente convention doivent permettre aux maîtres d'ouvrage de définir les ouvrages et équipements nécessaires à la création et à l'exploitation du tronçon TLN Sartrouville – Epinay-sur-Seine , d'une longueur de 11,7 km, avec un niveau de précision tel qu'il corresponde, a minima, au niveau avant-projet (au sens de la loi MOP) pour le gros-œuvre, le second-œuvre et les équipements.

Les maîtres d'ouvrage pourront, en tant que de besoin, conduire des études d'un niveau de précision plus avancé sur certains points particuliers de l'opération, en vue de fiabiliser au maximum le coût objectif de réalisation.

Ces études d'avant-projet seront établies avec un niveau de précision suffisant pour permettre aux maîtres d'ouvrage de les faire approuver par leurs conseils d'administration respectifs ainsi que par le conseil du STIF. Ces études doivent également donner lieu à l'approbation d'un AVP ministériel.

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

- Confirmer la faisabilité technique de la solution retenue
- D'arrêter les programmes pour tous les corps d'états
- De préciser les plannings généraux de l'opération jusqu'à la mise en service des ouvrages, en y intégrant les phases de réalisation et les phases d'études et de procédures.
- D'établir les estimations des coûts prévisionnels des travaux en distinguant les dépenses par partie d'ouvrage ou ensembles fonctionnels et nature de travaux et en indiquant l'incertitude qui y est attachée
- De permettre la définition d'un coût d'objectif de l'opération.
- D'étudier les dispositions en termes d'ouvrages d'organisation et de coût pour assurer l'extension de l'exploitation du tronçon central Epinay – Le Bourget jusqu'à Sartrouville, ainsi que sur la totalité des 28 km de ligne entre Sartrouville et Noisy-le-Sec

- D'étudier, en ce qui concerne la zone du triage d'Argenteuil, et en application du protocole d'accord du 21 décembre 2007, une variante sur le profil en long de la solution 2 présentée à l'enquête publique et retenue dans le schéma de principe complémentaire, ainsi qu'une variante dans la famille de tracé de la solution 3 présentée à l'enquête publique, avec implantation des voies fret et des voies de la Tangentielle Nord au nord du croissant ferroviaire.

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

- D'avant-projet dit « technique » comprenant tous les corps d'états tel que les procédures internes à la maîtrise d'ouvrage l'entendent.
- D'avant-projet dit « administratif » pour présentation au Conseil du STIF et à l'approbation du ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire.

La présente convention intègre notamment :

- La compensation des frais de maîtrise d'ouvrage (notamment rémunération des mandataires, pilotage, encadrement, contrôle qualité, contrôle de gestion, frais de structure, contribution des différentes entités de RFF et de la SNCF à l'élaboration de l'avant-projet, acquisition de données géotechniques, topographiques, environnementales...)
- La rémunération des maîtres d'œuvre nécessaire à la bonne exécution de leurs missions.
- Les missions d'assistance à la maîtrise d'ouvrage, lui permettant d'assurer la qualité des prestations qu'elle dirige tant sur les plans organisationnel, juridique, économique et financier que technique.
- Les missions d'assistance réglementaires telles que coordination en matière de sécurité et protection de la santé (CSPS) en phase conception, le contrôle technique (CT).
- La conduite de la procédure visant à l'approbation par l'EPSF avant le démarrage des travaux des Dossiers Préliminaires de Sécurité tels que définis par le décret 2006-1729 du 19 octobre 2006.
- Les coûts de maîtrises d'ouvrage.

4.3. Dispositions particulières pour les acquisitions foncières

Les acquisitions foncières objet de la présente convention seront réalisées :

- dans le cadre des mises en demeure de propriétaires dont les parcelles se trouvent sur des emplacements réservés au profit de RFF et de la SNCF
- dans le cas d'acquisitions d'opportunité,

Dans le cas où l'enveloppe allouée aux acquisitions foncières dans le cadre de la présente convention s'avèrerait insuffisante pour faire face aux mises en demeure, les maîtres d'ouvrage interpelleraient les financeurs afin de procéder à la contractualisation d'un avenant à la présente convention de financement.

ARTICLE 5. DELAI ET CALENDRIER DE REALISATION

La durée contractuelle de réalisation des études d'avant-projet objet de la présente convention est fixée à 26 mois à compter de la signature par l'ensemble des signataires de la présente.

Le calendrier prévisionnel établi par les maîtres d'ouvrage est joint en annexe 2.

ARTICLE 6. ESTIMATION DES DEPENSES

Le coût prévisionnel des études et acquisitions foncières, objet de la présente convention, s'élève au total à **24 M € HT** courants, et se décompose comme suit :

Coût total (études et acquisitions foncières) en euros courants

M€	RFF	SNCF	Total
AVP	17,339	1.486	18,825
1 ^{ère} partie Acquisitions foncières	5,013	0,162	5,175
Total	24,339	1,648	24,000

Le montant des études en euros constants aux CE de janvier 2006 s'établit comme suit :

	RFF	SNCF	Total
AVP	14,300	1,350	15,650

ARTICLE 7. FINANCEMENT DE L'OPERATION**7.1. Engagement des financeurs**

La présente convention vaut engagement financier des financeurs pour le financement, des études d'avant projet et de l'engagement de la première partie des acquisitions foncières pour un coût total de **24 M€** (euros courants), et ce dans la limite de l'ARTICLE 4.

Concernant la mise en œuvre du contrat de projets 2007-2013, les parts respectives de l'Etat et de la Région ont été modifiées pour prendre en compte un accord de décroisement sur certains projets. Ainsi, pour faciliter le financement des opérations, la Région prendra en charge la part de l'Etat sur certains projets, et réciproquement l'Etat prendra en charge la part de la Région sur d'autres projets pour des montants équivalents.

Aussi cette disposition peut être étendue au Groupe 5.3 concernant la mise en œuvre de la seconde phase (études d'avant-projet) relative au prolongement de la Tangentielle Nord et conduit la Région Ile de France à financer la totalité des dites études. L'Etat rééquilibrera son financement dans les phases ultérieures

7.2. Plan de financement

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

à 100 %, soit **24,00 M€ HT**, par la Région Ile de France ;

7.3. Financement du périmètre RFF

Pour le périmètre de RFF, le financement est le suivant :

Courant RFF M€	Etat	RIF
22.352	0	22.352
%	0 %	100 %

7.4. Financement du périmètre SNCF

Courant SNCF M€	Etat	RIF
1,648	0	1,648
%	0 %	100 %

ARTICLE 8. ECHEANCIER PREVISIONNEL DES AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

L'échéancier joint en annexe 3 présente, en euros courants, les autorisations d'engagement, pour chaque maître d'ouvrage, relatives aux études et acquisitions foncières pour la présente convention de financement.

Il pourra être ajusté chaque année à l'occasion du comité de suivi prévu à l'ARTICLE 10. ci-après, au cours de sa réunion annuelle et sur proposition des maîtres d'ouvrage ou en fonction de l'avancement des études ou de l'évolution effective du TP01

ARTICLE 9. MODALITES D'ATTRIBUTION DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME ET DES CREDITS DE PAIEMENT**9.1. Autorisations de programme**

Les autorisations de programme nécessaires à la réalisation du premier tronçon Sartrouville – Epinay- sur-Seine de l'opération Tangentielle Nord, leurs affectations et leur échelonnement relèvent de la responsabilité de chaque financeur.

Si ces affectations et leur échelonnement génèrent un retard ou un arrêt dans les études de projet, les acquisitions foncières et la réalisation des travaux, ou un report de l'opération, et sous réserve qu'un dépassement du coût d'origine n'en soit pas à l'origine, les charges, pour les maîtres d'ouvrage, induites par le retard de paiement de l'un des financeurs, ou par un report de l'opération demandé par l'un des financeurs

sont supportées par ce dernier. Sur présentation des maîtres d'ouvrages, le comité de suivi de l'opération, valide l'estimation du préjudice financier et définira les modalités de compensation due par le ou les financeurs auquel(s) le retard est imputable.

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

9.2. Crédits de paiement

Les crédits de paiement sont versés par les financeurs selon les modalités de l'article 9.3 .

Les crédits de paiement relatifs aux dépenses réalisées par les maîtres d'ouvrage sur des autorisations d'engagement notifiées antérieurement à la présente convention continueront d'être versés indépendamment de la signature de la présente convention.

9.3. Versement et règlement

Le versement des montants de subventions appelés par le maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai de 45 jours à compter de la date de réception des appels de fonds (utilisation éventuelle d'un courrier avec accusé de réception).

A défaut de paiement dans ce délai, les sommes sont passibles d'intérêts moratoires (calculés sur la période courant entre la date limite de paiement et la date effective de paiement), au taux d'intérêt légal en vigueur majoré de deux points.

La date et les références de paiement sont portées par courrier à la connaissance de RFF et de la SNCF.

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

Pour les appels auprès de la Région île de France, le cumul des versements sera effectué suivant la décision du CR 140-07.

Les appels de fond se feront, pour l'ensemble des financeurs, sur présentation par chaque maître d'ouvrage des certificats d'avancement visés par leur directeur d'opération respectifs. Cette situation d'avancement comportera le pourcentage en cumul estimé, un état des principaux travaux réalisés, ainsi que la référence de la présente convention.

Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95 % du montant plafonné défini au plan de financement.

9.4. Solde

Après achèvement de l'intégralité des travaux, chaque maître d'ouvrage présente le relevé de dépenses finales comptabilisées sur la base des dépenses constatées au titre de la présente convention de financement, dans lequel apparait le forfait des dépenses de maîtrise d'ouvrage de RFF et de la SNCF révisé à la date de présentation du solde

Sur la base de celui-ci, chaque maître d'ouvrage procède, selon le cas, soit au remboursement du trop perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde

9.5. Bénéficiaires et facturation

Les participations et subventions sont versées à :

RFF : sur le compte ouvert au nom de RFF à la Société Générale, Agence Opéra à Paris, dont le RIB est le suivant :

Code banque : 30003

Code guichet : 03620

N° de compte : 00 020 062 145 clé 94

Le paiement est effectué à RFF par virement bancaire, portant dans son libellé le numéro de référence de la facture.

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

Code banque : 30001

Code guichet : 00064

N° de compte : 000000 6 2385 clé 95

La domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers est :

Parties	Coordonnées
RFF	Direction financière 92 avenue de France 75648 Paris Cedex 13
SNCF Transilien	Délégation Financière, Division Investissements – Subventions 209-211 rue de Bercy 75585 PARIS CEDEX 12

ARTICLE 10. COMITE DE SUIVI

Les parties conviennent d'assurer un suivi du déroulement de l'opération. Pour cela, il est créé un comité de suivi co-présidé par les financeurs et comprenant l'ensemble des signataires, qui se réunit au moins une fois par an à l'initiative des co-présidents jusqu'à la mise en service de l'opération. Ce comité est commun à l'ensemble des conventions de financement relatives à l'opération « Tangentielle Nord ».

Si nécessaire, le STIF peut demander la tenue d'une réunion du comité de suivi. De même, à la demande d'un des signataires, il peut se réunir de façon exceptionnelle si une décision urgente doit être prise en application de l'ARTICLE 12. .

En préparation du Comité de suivi, chaque maître d'ouvrage transmet au maître d'ouvrage coordinateur et au STIF un état technique, administratif et financier de l'avancement de l'opération.

Le maître d'ouvrage coordinateur établit un compte-rendu de l'exécution de ses missions et des différentes analyses réalisées sur la base des documents transmis par les différents maîtres d'ouvrage. Ce compte rendu est analysé par le STIF et fait l'objet d'un avis du STIF aux financeurs.

A cette fin, l'ensemble des documents centralisés par le maître d'ouvrage coordinateur devra être transmis au STIF sous forme de minute, 2 semaines avant le Comité de Suivi.

Le compte-rendu comporte :

- le point sur l'avancement des études et des acquisitions foncières,
- une appréciation sur le déroulement des études et des acquisitions foncières,
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui seraient susceptibles d'engendrer une modification des coûts et délais,
- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des subventions versées,
- l'estimation du préjudice financier consécutif à un éventuel retard de versement de la part de l'un des financeurs
- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre), ainsi que la désignation nominative des principales fonctions de direction de la maîtrise d'ouvrage,
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).

Les maîtres d'ouvrage effectuent également une mise à jour des prévisions pluriannuelles de leurs dépenses et des autorisations de programme budgétaire pour chaque convention de financement active. Ils présentent également des prévisions pour les périodes d'études et de travaux non encore couverte par une convention de financement. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'opération. Ils sont établis en euros courants et en euros aux conditions économiques de janvier 2006 pour toute la période de réalisation.

ARTICLE 11. MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI

11.1. Comptabilité de l'opération

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

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

11.2. Information

Les maîtres d'ouvrage, pendant toute la durée de validité de la convention, s'engagent à :

- présenter en séance, à la demande du STIF, un compte-rendu d'avancement de l'opération devant le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,
- informer sans délai le STIF et les financeurs en cas de difficulté ayant une incidence financière ou une incidence sur le respect du calendrier.

11.3. Suivi de la maîtrise d'ouvrage

En complément du décret 59-157 du 7 janvier 1959, les financeurs chargent conjointement le STIF d'assurer pour leur compte le suivi des maîtres d'ouvrage.

Dans ce cadre, chaque maître d'ouvrage s'engage à remettre au STIF, sur sa demande, tous les documents relatifs à l'opération nécessaires au suivi de la maîtrise d'ouvrage, qu'ils soient à caractère organisationnel (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre) ou technique (dossier projet, marchés de travaux et contrôles techniques divers...) ; il s'engage également à autoriser les agents du STIF ou les experts missionnés par lui à assister sur leur demande à toute réunion permettant d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet, notamment les revues de projet.

Par ailleurs, complémentaires aux justificatifs propres à sa partie de maîtrise d'ouvrage, le maître d'ouvrage coordinateur s'engage à remettre au STIF les documents relatifs à l'exercice de sa mission de coordination telle que définie à l'article 3.3.2, ainsi que ceux relatifs à l'organisation des autres maîtrises d'ouvrage et de leurs maîtrises d'œuvre sous réserve de l'accord des dits maîtres d'ouvrage.

11.4. Intervention d'experts

Sur proposition du STIF aux financeurs ou à la demande de l'un des financeurs après information préalable des autres financeurs et du STIF, les maîtres d'ouvrage s'engagent à faciliter aux experts désignés ou missionnés, le contrôle de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toute pièce justificative. Les frais relatifs à ces interventions sont à la charge du ou des demandeurs, les maîtres d'ouvrage sont chargés de l'organisation de la visite et du respect des règles de sécurité.

ARTICLE 12. MODIFICATION DU PERIMETRE DES ETUDES

Toute modification du périmètre des études considérée comme significative par rapport au périmètre initial tel que défini à l'ARTICLE 4. peut conduire, selon la réglementation applicable aux maîtres d'ouvrage ou selon l'appréciation du STIF, à la réalisation d'un complément d'études qui fera l'objet d'un accord avec les financeurs, formalisé à travers un avenant à la présente convention, indiquant toutes les conséquences notamment en matière de coûts, de répartition des financements et de délai de ces modifications.

Cette disposition ne fait pas obstacle à la prise en compte par les maîtres d'ouvrage de demandes d'un des financeurs ou de tiers, d'adaptations localisées de l'opération, ne modifiant pas leur aptitude à répondre aux besoins exprimés à l'ARTICLE 4. Le STIF est informé de ces modifications. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge des demandeurs.

ARTICLE 13. TRANSMISSION DES ETUDES D'AVANT-PROJET

Après approbation des études d'avant-projet par les autorités habilitées de chacun des maîtres d'ouvrage pour leur périmètre respectif, les maîtres d'ouvrage adressent :

aux cosignataires : le dossier d'avant projet administratif

- au STIF : 2 exemplaires l'avant-projet technique tous corps d'état qu'il aura constitué comprenant les notices techniques, les programmes fonctionnels, les dossiers des plans à une échelle adaptée, les estimations.

ARTICLE 14. TRANSMISSION DU BILAN DES ACQUISITIONS FONCIERES

Lorsque l'enveloppe financière consacrée aux acquisitions foncières aura été entièrement consommée, les maîtres d'ouvrage présenteront aux cosignataires un bilan des acquisitions foncières réalisées au titre de la présente convention.

ARTICLE 15. MODIFICATION DE LA CONVENTION

Toute modification de la présente convention qui serait nécessaire, fera l'objet d'un avenant.

ARTICLE 16. DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION

La convention prend effet à compter de la date de sa signature par l'ensemble des parties et de la notification aux maîtres d'ouvrage des financements nécessaires à son exécution et ce pour une durée maximale de 36 mois.

Elle peut expirer après la réalisation des quatre étapes suivantes :

- Réception par le STIF de l'avant-projet technique,
- Réception par les financeurs et le STIF, de l'avant-projet administratif approuvé par les conseils d'administration de RFF et de la SNCF sur leur périmètre de maîtrise d'ouvrage respectif,
- Consommation de l'intégralité de l'enveloppe financière affectée à la réalisation d'acquisitions foncières sur le tronçon « Sartrouville – Epinay-sur-Seine » et présentation aux financeurs et au STIF du bilan des acquisitions foncières réalisées,
- Solde des paiements constatés par la Région Ile de France, l'Etat et les maîtres d'ouvrage, sur présentation d'un bilan financier récapitulatif des dépenses.

ARTICLE 17. RESILIATION DE LA CONVENTION

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération. La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

- si dans ce délai les obligations citées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution,
- si l'inexécution des prestations requises est consécutive à un cas de force majeure.

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la date de prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêté définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement, total ou partiel, de la subvention. La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation du bénéficiaire des subventions.

ARTICLE 18. LITIGES

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

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

Fait en quatre exemplaires originaux.

Le Préfet de Région Ile de France Daniel CANEPA	Le Président du Conseil Régional d'Île-de-France Jean-Paul HUCHON
La Directrice Générale du STIF Sophie MOUGARD	Directeur Général Adj. Finances et Achats de RFF Patrick Persuy
Le Directeur Délégué Transilien de la SNCF Christian COCHET	

LISTE DES ANNEXES (NON CONTRACTUELLES)

Annexe 1 : Organigramme nominatif

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel des études

Annexe 3 : Echéanciers financiers prévisionnels

Annexe 1 – Organigramme nominatif

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

Maîtrise d'ouvrage RFF

**Maître d'ouvrage :
RFF – Direction régionale Ile de France
87-89 quai Panhard et Levassor
75214 PARIS cedex 13**

Maîtrise d'ouvrage SNCF

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

Annexe 2 - Calendrier prévisionnel des études

Activité	Durée																											
		M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	M8	M9	M10	M11	M12	M13	M14	M15	M16	M17	M18	M19	M20	M21	M22	M23	M24	M25	M26	
AVP - Tronçon TLN Sartrouville - Epinay	26																											
Finalisation des contrats de MOE	2																											
Etudes techniques AVP	18																											
Validation AVP par MOAs et STIF	6																											

Annexe 3 : Échéanciers financiers prévisionnels

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE SNCF

M€ courants	A la signature de la convention (2009)	2010	2011	TOTAL
AVP	0,429	0,885	0,172	1,486
AF		0,08	0,082	0,162
Total		0	0	1,648

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE RFF

M€ courants	A la signature de la convention (2009)	2010	2011	TOTAL
AVP	17,339			17,339
AF	2	1,513	1,5	5,013
Total	19,339	1,513	1,5	22,352

2009

Tangentielle Nord

Avant-projet Epinay sur Seine – Le Bourget

Protocole-cadre
pour la conduite de l'opération



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

Protocole-cadre

régissant les rapports entre
l'Etat, le Conseil Régional d'Île de France, le Conseil Général de Seine Saint Denis, le Conseil Général du
Val d'Oise, Réseau Ferré de France, la SNCF et le STIF

pour la conduite de l'opération d'investissement

« Tangentielle Nord - Tronçon Epinay-Le Bourget »



Version	date	auteur	commentaires
0	29/05/09	RFF(SME)	Création
1	04/05/09	RFF(SME)	Diffusion Etat RIF STIF SNCF
1a	11/05/09	RFF(SME)	Modif montant CFI 1
1b	12/05/09	RFF(SME)	Précisions mise en forme + envoi partenaires
2	14/05/09	RFF(SME)	Modifs suite à réunion STIF du 13/05/09 + envoi partenaires
2 a	20/05/09	SNCF	<i>Remarques SNCF</i>
3	25/05/09	RFF(SME)	<i>Compléments suite à réunion STIF – 25/05/09</i>
4	26/05/09	RFF(SME)	Modif clés suite à participation CG 95 - transmission E/R/S/S
4a	27/05/09	SNCF(CLM)	Compléments - coûts
4b	27/05/09	RFF(SME)	<i>Compléments – coûts</i>
4c	27/05/09	RFF(JMD-FRO-ASA-FBL-SME)	<i>Compléments-relecture avant envoi CE</i>
4d	28/05/09	RFF(SME) / SNCF	<i>Recalcul courant</i>
5	17/06/09	RFF(SME)	<i>Version préminute</i>
6	18/06/09	SNCF	<i>Report des remarques de la version 4 e du 2/06/09 non reportées dans la version 5 et correction d'une erreur de calcul</i>
7	23/06/09	RFF	<i>Modif financement STIF – ajout visa RFF – mise en forme -</i>
8	24/06/09	STIF	<i>Mise en forme pour le Conseil du STIF</i>

Entre,

En premier lieu,

- l'**Etat**, représenté par le Préfet de la Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris,
- la **Région Ile-de-France**, représentée par le Président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n° [à compléter] de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du [à compléter],
- le Conseil Général de **Seine Saint Denis**, représenté par le Président du Conseil Général, dûment mandaté par délibération n° [à compléter] en date du [à compléter],
- le Conseil Général du **Val d'Oise**, représenté par le Président du Conseil Général, dûment mandaté par délibération n° [à compléter] en date du [à compléter],
- **RFF**, Réseau Ferré de France, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-412 280 737 N°APE 632 A, dont le siège est à Paris 13^{ème}, 92 avenue de France, représenté par son Président,

ci-après désignés par les financeurs.

En deuxième lieu,

- **RFF**, Réseau Ferré de France, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-412 280 737 N°APE 632 A, dont le siège est à Paris 13^{ème}, 92 avenue de France, représenté par son Président,
- la **SNCF**, Société Nationale des Chemins de Fer, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-552 049 447, dont le siège est à Paris 14^{ème}, 34 rue du Commandant Mouchotte, représentée par son Président,

ci-après désignés par les maîtres d'ouvrages.

En troisième lieu,

- le **STIF**, Syndicat des Transports d'Ile de France, dont le siège est à Paris 9^{ème}, 41 rue de Châteaudun, représenté par sa directrice générale, dûment mandatée par délibération n°[à compléter] du Conseil du STIF en date du [à compléter],

ci-après désigné comme le STIF ou l'autorité organisatrice.

Vu le contrat de plan Etat-Région île de France 2000-2006 signé le 18 mai 2000,

Vu le contrat de projets Etat-Région Ile de France 2007-2013 signé le 23 mars 2007,

Vu le protocole entre l'Etat et la Région Ile-de-France signé le 13 octobre 2008 et relatif à la mise en oeuvre des actions du plan "Espoir Banlieues" pour la desserte des quartiers en difficultés,

Vu le contrat particulier Région île de France – Département de Seine Saint Denis signé le [à compléter],

Vu la délibération du Conseil Général du Val d'Oise n°[à compléter] du [à compléter],

Vu le schéma de principe modificatif de l'opération « Tangentielle Nord – Solution train léger » approuvé par le Conseil du STIF 24 septembre 2004,

Vu le décret n° DEVT0805528D du 27 mai 2008 déclarant le projet d'utilité publique,

Vu le dossier d'avant-projet approuvé par le Conseil d'Administration de RFF le 14 mai 2009, par le Conseil d'Administration de la SNCF le 27 mai 2009 et par le Conseil du STIF le 8 juillet 2009,

Vu la délibération du Conseil d'Administration de RFF du 11 juin 2009 autorisant son président à signer le présent protocole,

Il est précisé et convenu ce qui suit :

Préambule

Le projet « Tangentielle Nord » consiste à créer une liaison ferrée, composée de deux voies nouvelles entre Sartrouville et Noisy-le-Sec, soit 28 km, dédiée aux voyageurs, le long de l'infrastructure existante de la Grande Ceinture. Le matériel roulant est de type « tram-train ».

Ce projet a fait l'objet d'un schéma de principe approuvé par le Conseil du STIF le 28 septembre 2004, et a été déclaré d'utilité publique par décret au Journal Officiel de la République Française le 29 mai 2008.

Conformément à la délibération du STIF du 24 septembre 2004 et du 5 juillet 2006, le projet de ligne nouvelle Tangentielle Nord sera engagé en commençant par le tronçon central Epinay – Le Bourget.

ARTICLE 1. OBJET DU PROTOCOLE

L'objet du présent protocole est de définir les engagements réciproques des parties concernant les conditions techniques et financières dans lesquels est réalisée et financée l'opération « Tangentielle Nord – 1^{er} tronçon Epinay-Le Bourget ». A ce titre, le présent protocole fixe notamment un coût d'objectif sur lequel chacun des maîtres d'ouvrage s'engage, dans la limite des éléments constitutifs de l'opération les concernant tels que définis dans l'avant-projet, et sous réserve que l'enchaînement des différentes conventions de financement ne génère pas de retards ou de coûts supplémentaires dans la réalisation des études, acquisitions et travaux nécessaires à la globalité de l'opération.

Les parties utilisent pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés à l'opération objet du présent protocole et des conventions associées la dénomination unique suivante :

« Protocole – cadre Tangentielle Nord 1^{er} tronçon Epinay – Le Bourget »

ARTICLE 2. DESIGNATION ET COORDINATION DES MAITRES D'OUVRAGE

2.1. Désignation des Maîtres d'Ouvrage

Conformément aux dispositions de la loi n°97-135 du 13 février 1997 et de ses décrets d'application, RFF est maître d'ouvrage pour les éléments de l'infrastructure du réseau ferré national.

La SNCF assure la maîtrise d'ouvrage des biens dévolus à l'exploitation des services de transport.

Les maîtres d'ouvrage de l'opération sont RFF et la SNCF.

La codification et la définition des périmètres respectifs d'intervention de maîtrise d'ouvrage sont détaillés à l'article 3.1.

2.2. Responsabilité des maîtres d'ouvrage et du maître d'ouvrage coordinateur

2.2.1. Maîtres d'Ouvrage

La responsabilité des maîtres d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP. Les maîtres d'ouvrage sont notamment responsables de la conception du système et des ouvrages

qui le composent tels que définis dans le dossier d'Avant-projet pour leurs périmètres respectifs approuvés par le conseil d'administration de RFF du 14 mai 2009, et par le conseil d'administration de la SNCF le 27 mai 2009.

2.2.2. Maître d'ouvrage coordinateur

2.2.2.1. Désignation du maître d'ouvrage coordinateur

RFF est désigné maître d'ouvrage coordinateur.

2.2.2.2. Mission du maître d'ouvrage coordinateur

Les missions du maître d'ouvrage coordinateur consistent à rassembler les informations obtenues auprès des maîtres d'ouvrage de l'opération, à identifier -le plus en amont possible- les questions posées par l'articulation des périmètres et par les conditions d'intervention des différents maîtres d'ouvrage, à les formaliser, à susciter les échanges réguliers entre maîtres d'ouvrage pour trouver les réponses à ces questions et/ou à présenter à la médiation du STIF les dites questions, à établir un planning d'ensemble des opérations faisant apparaître l'état d'avancement général des études et travaux des différents maîtres d'ouvrage, et à en assurer une mise à jour et un suivi régulier.

Le maître d'ouvrage coordinateur rend compte de l'exercice de cette mission au STIF et aux financeurs du projet.

Afin de permettre au maître d'ouvrage coordinateur d'exercer sa mission, les maîtres d'ouvrage s'engagent à lui fournir les informations validées et présentées selon les modèles pré-établis dans un délai de 4 semaines maximum à compter de la demande du maître d'ouvrage coordinateur.

Une fois intégré le maître d'ouvrage coordinateur re-transmet aux maîtres d'ouvrage, les éléments-pré-cités pour vérification de leurs données avant envoi officiel des documents au STIF.

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

Par ailleurs, chaque maître d'ouvrage s'engage à apporter les éléments d'information qui le concernent pour que le maître d'ouvrage coordinateur puisse exercer la mission qui lui est dévolue.

ARTICLE 3. CONSISTANCE DE L'OPERATION

3.1. Périmètres de maîtrise d'ouvrage

Pour le suivi du protocole les périmètres suivants sont définis :

3.1.1. Périmètre opérationnel RFF global : périmètre Pr

Ce périmètre comprend tous les ouvrages et lots sur le périmètre de maîtrise d'ouvrage de RFF. Il inclut également les ouvrages ou modifications d'ouvrages d'autres maîtres d'ouvrage ou gestionnaires nécessaires à la réalisation des ouvrages sous maîtrise d'ouvrage RFF.

3.1.2. Périmètre de maîtrise d'ouvrage RFF : Prr

Il s'agit de tous les ouvrages dont RFF est maître d'ouvrage et sera propriétaire à leur réception.

Il s'agit notamment des lots : terrassement, étanchéité, soutènement, ouvrages d'art, travaux de déviation des voies fret de la grande ceinture nécessaires à l'implantation des voies nouvelles, alimentation électrique, équipement de signalisation, télécommunication, poste de commandement (parties GID et GI), ainsi que les quais et passages sous voies dans les gares, protection et murs acoustiques.

3.1.3. Périmètre de maîtrise d'ouvrage des ouvrages tiers RFF : Prt

Ce périmètre regroupe l'ensemble des ouvrages existants d'autres maîtres d'ouvrage impactés par les ouvrages et travaux de RFF. Il intègre également les ouvrages futurs ou à créer par ou pour le compte d'autres maître d'ouvrage ; il s'agit notamment des ponts route, des voiries reconstituées ou créées, des travaux sur les réseaux de concessionnaires impactés.

3.1.4. Périmètre opérationnel SNCF global : périmètre Ps

Il s'agit de tous les ouvrages dont la SNCF est maître d'ouvrage et sera propriétaire ou affectataire à leur réception.

Il s'agit notamment des bâtiments voyageurs, de l'atelier de maintenance, du poste de commandement (il s'agit entre autre de la direction de ligne, les locaux de prise de service des agents de conduite, la partie réservée à l'information voyageurs dans la salle de régulation), du système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs et du réseau IRIS.,.

3.1.5. Périmètre élargi RFF / SNCF du projet : périmètre Pe

Ce périmètre comprend tous les ouvrages et lots sur le périmètre de maîtrise d'ouvrage de RFF et SNCF nécessaires à la réalisation du projet. Il inclut également les ouvrages ou modifications d'ouvrages d'autres maîtres d'ouvrages ou gestionnaires nécessaires à la réalisation des ouvrages sous maîtrise d'ouvrage RFF ou SNCF. Il est décrit dans le dossier d'enquête publique.

Les périmètres ainsi définis sont liés par les relations suivantes :

- $Pe = Pr + Ps$
- $Pr = Prr + Prt$

3.1.6. Périmètre particulier STIF pour les travaux liés aux compléments d'intermodalité : périmètre Pi

Ce périmètre comprend les ouvrages et lots gérés par le STIF et destinés à compléter l'intermodalité prévue dans les différents pôles (PDU et autres) en cours de réflexion

Description des travaux de RFF

Les travaux et ouvrages du périmètre de RFF sont décrits dans le dossier de synthèse de l'avant projet approuvé par son conseil d'administration le 14 mai 2009.

3.2. Description des travaux RFF

Les travaux et ouvrages du périmètre RFF sont décrits dans le dossier de synthèse de l'avant projet approuvé par son conseil d'administration le 14 mai 2009.

3.3. Description des travaux SNCF

Les travaux et ouvrages du périmètre de la SNCF sont décrits dans le dossier de synthèse de l'avant projet approuvé par son conseil d'administration le 27 mai 2009.

ARTICLE 4. DELAI ET CALENDRIER DE REALISATION

La durée prévisionnelle de réalisation globale des travaux et des procédures du premier tronçon Epinay – Le Bourget est estimée à 78 mois (selon le calendrier annexé en annexe 2), à compter de la notification de la première convention de financement, et sous réserve que l'enchaînement des autres conventions de financement et leurs notifications aux maîtres d'ouvrages ne génèrent pas de retards ou d'arrêts dans les études de projet, les acquisitions foncières et la réalisation des travaux.

Le calendrier prévisionnel de réalisation du premier tronçon Epinay – Le Bourget, joint en annexe 2, indique les événements clés pour chaque lot de travaux, qui apparaissent, au jour du présent protocole – déterminants pour assurer le respect du délai global. Ce planning prévisionnel n'a pas de valeur contractuelle.

ARTICLE 5. ESTIMATION DES DEPENSES DE L'OPERATION ET COUTS D'OBJECTIFS PAR MAITRE D'OUVRAGE

Sauf indication contraire tous les montants ci-dessous sont des montants hors taxes exprimés aux conditions économiques de janvier 2006.

5.1. Estimation des dépenses du 1^{er} tronçon Epinay - Le Bourget

Les dépenses afférentes à la réalisation du premier tronçon Epinay – Le Bourget depuis les études de schéma principe complémentaire jusqu'à la mise en service sont évaluées aux conditions économiques de janvier 2006 à 491,88 M€ tous périmètres confondus pour autant que l'enchaînement des conventions de financement et leurs notifications aux maîtres d'ouvrages ne génèrent pas de retards, ou d'arrêts dans les études de projet, les acquisitions foncières et la réalisation des travaux.

L'estimation de ces dépenses inclut les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre ainsi qu'une provision pour aléas et imprévus, déterminée au stade de l'avant-projet et destinée à couvrir un ensemble de petits postes de dépenses non individualisés et les aléas normaux.

Elles ne comprennent pas de provision destinée à couvrir les aléas exceptionnels. Ces aléas sont financés selon les modalités prévues à l'Article 11.

5.2. Base de comparaison des coûts

Pour être comparables, tous les coûts finaux de réalisation doivent être ramenés aux conditions économiques de référence du présent protocole (CE 01/2006), par application des indices professionnels pertinents.

Le choix définitif des indices et de leur pondération éventuelle est proposé par les maîtres d'ouvrage en fonction du type de travaux et / ou du type de dépenses concernées, en concertation avec le STIF et les financeurs. A défaut d'accord entre les parties, l'index TP01 est utilisé.

5.2.1. Coût du périmètre RFF – 1^{er} tronçon Epinay - Le Bourget

Les dépenses afférentes à la réalisation du premier tronçon Epinay – Le Bourget depuis les études de schéma principe complémentaire jusqu'à la mise en service pour le périmètre de Réseau Ferré de France et pour autant que l'enchaînement des conventions de financement et leurs notifications aux maîtres d'ouvrages ne génèrent pas de retards, ou d'arrêts dans les études de projet, les acquisitions foncières et la réalisation des travaux sont évaluées à

- à **382,7 M€ constant aux CE 06,**
- **soit 464,6 M€ courants suivant l'hypothèse d'actualisation de l'article 6.1 et le planning général prévisionnel de l'annexe 2.**

Ce coût intègre 21,7 M€ (constant CE 2006) d'études et de travaux d'ouvrages tiers et de concessionnaires pour lesquels RFF n'est pas maître d'ouvrage.

	CE 2006
ACQUISITIONS FONCIERES	27,7
Démolitions	2,8
Terrassements – Assainissements	49,1
Ouvrages de franchissements et murs de soutènement	96,5
Voie ferrée	36,5
Installations de traction électrique	30,0
Installations de commande, de contrôle et d'exploitation	39,5
Quais et accès	10,8
Voirie	1,6

Protections acoustiques et insertion paysagère	16,2
<i>dont ouvrages pour suppression des passages à niveau</i>	13,5
<i>dont accessibilité PMR</i>	3,3
<i>dont Points Noirs Bruit</i>	9,5
<i>dont installations de terminus provisoires</i>	1,1
<i>dont travaux sur RER D</i>	23,9
<i>dont travaux sur autres radiales</i>	7,0
<i>dont travaux connexes à Maîtrise d'Ouvrage SNCF / TN</i>	9,1
<i>dont Provisions pour risques</i>	32,2
TOTAL TRAVAUX y/c Provisions pour Risques	282,9
DEVOIEMENTS DE RESEAUX ET OUVRAGES SOUS MOA TIERS	21,7
MAÎTRISE D'ŒUVRE	31,7
COORDINATION SPS	1,3
COMMUNICATION	1,0
DEPENSES MOA	1,8
MANDAT DE MAÎTRISE D'OUVRAGE	8,9
FRAIS DE MAÎTRISE D'OUVRAGE	1,8
Dépenses antérieures (part du SDP complémentaire + DUP affectée au tronçon Epinay-Le Bourget)	4,0
TOTAL	382,7

5.2.2. Coût d'objectif du périmètre Prr

Le coût d'objectif du premier tronçon correspondant au périmètre Prr défini à l'article 3.1.2, correspondant aux travaux sous maîtrise d'ouvrage de RFF est estimé à 361,0 M€ (constant CE 01/2006) sur lequel RFF s'engage.

5.2.3. Coût d'objectif du périmètre Prt

Le coût d'objectif du premier tronçon correspondant au périmètre Prt défini à l'article 3.1.3, correspondant aux travaux sous maîtrise d'ouvrage tiers inclus dans le périmètre de RFF est estimé à 21,7 M€ (aux CE 01/2006).

5.3. Coût du périmètre SNCF – 1^{er} tronçon Epinay - Le Bourget

Ce coût correspond aux dépenses du schéma de principe complémentaire (Sartrouville Noisy-le-Sec) et à la réalisation du premier tronçon Epinay – Le Bourget depuis l'avant projet jusqu'à la mise en service pour le périmètre de la SNCF pour autant que l'enchaînement des conventions de financement et leurs notifications aux maîtres d'ouvrages ne génèrent de retards, ou d'arrêts dans les études de projet, les acquisitions foncières et la réalisation des travaux sont évaluées à

- à 93,0 M€ aux CE 06,
- à 121,9 M€ courants suivant l'hypothèse d'actualisation de l'article 6.1 et le planning général prévisionnel de l'annexe 2.

	(en M€, CE 01/06)
Acquisitions foncières	0,95
Voies et équipements (PCC + SAEIV)	4,91
Développement durable	2,31
Gares	26,07
Atelier de maintenance du MR	42,25
Dont Provisions pour risques	7,55
Total Travaux y/c provisions pour risque	76,49
Maitrise d'œuvre	9,74
Coordination SPS	0,71
Communication	0,96
Dépense MOA	2,14
Contrôle technique	0,71
Dépenses antérieures (SDP complémentaire + DUP)	2,20
Total	92,95

5.4. Cout du périmètre STIF – 1^{er} tronçon Epinay – Le Bourget

Le coût d'objectif du premier tronçon correspondant au périmètre Pi défini à l'article 3.1.6 est estimé à 16,23 M€ (constant aux CE 01/2006).

5.5. Engagement des partenaires

5.5.1. Engagement de l'Etat

L'Etat contribue au financement de la tangentielle nord 1^{er} tronçon au travers :

- du titre V du grand projet « Contribuer à l'accessibilité » - titre II du contrat de projets Etat / Région 2007-2013 pour un montant de 98 M€ (aux CE 06), incluant 15 millions d'AE 2009 au titre du plan de relance du gouvernement,
- du plan « espoir banlieue » pour un montant de 50 M€ (aux CE 06).

5.5.2. Engagement du conseil Régional d'île de France

Le conseil Régional d'île de France contribue au financement de la tangentielle nord 1^{er} tronçon au travers :

- du titre V du grand projet « Contribuer à l'accessibilité » - titre II du contrat de projets Etat Région 2007-2013 pour un montant de 201,1 M€ (aux CE 06),
- du plan « espoir banlieue » pour un montant de 50 M€ (aux CE 06).

5.5.3. Engagement du Conseil Général de Seine Saint Denis

Le conseil général de Seine Saint Denis contribue au financement de la tangentielle nord à hauteur de 23,5 M€ (aux CE 00), soit 29,3 M€ (aux CE 06), au titre du contrat de projet particulier Région île de France / Conseil Général de Seine Saint Denis.

5.5.4. Engagement du Conseil Général du Val d'Oise

Le conseil général du Val d'Oise contribue au financement de la tangentielle nord à hauteur de 5 M€ (aux CE 08), soit 4,51 M€ (aux CE 06) par délibération de son assemblée en date du XXXX.

5.5.5. Part d'autofinancement de RFF

La part d'autofinancement de RFF, au titre de l'article 4 du décret 97 - 444 s'élève forfaitairement à 50 M€ courant. Elle s'applique au périmètre de RFF seul.

ARTICLE 6. FINANCEMENT

6.1. hypothèse d'actualisation

Par hypothèse, les valeurs exprimées en euros constant aux conditions économiques de janvier 2006 sont exprimées en euros courant en prenant comme taux d'actualisation l'index TP01 pour les années 2006 à 2008, puis un taux prévisionnel de 3% par an pour les années suivantes.

6.2. Dépenses déjà engagées au titre du 1^{er} tronçon Epinay Le Bourget

Les études et acquisitions de données suivantes, relatives au 1^{er} tronçon Epinay Le Bourget, ont fait l'objet d'un financement au titre du contrat de plan Etat-Région 2000-2006 ; il s'agit :

Pour RFF :

- de la part du coût des études du schéma de principe complémentaire relative au 1^{er} tronçon,
- de la part du coût des études et acquisitions de données nécessaires à l'obtention de la déclaration d'utilité publique relative au 1^{er} tronçon,
- des acquisitions de données et études d'Avant-projet. relatives au 1^{er} tronçon.

Pour la SNCF :

- du coût des études du schéma de principe complémentaire relatif à Sartrouville – Noisy-le- Sec,
- du coût des études et acquisitions de données nécessaires à l'obtention de la déclaration d'utilité publique relatifs à Sartrouville – Noisy-le- Sec,
- des acquisitions de données et études d'Avant-projet relatives au 1^{er} tronçon.

Le tableau ci-dessous présente les montants et le financement des études correspondantes :

K€ constant aux CE 1/2006		Etat	RIF	RFF (prêt RIF)	SNCF (prêt RIF)
RFF	14 000	4 200	8 400	1 400	
SNCF	4 983	1 495	2 491		997
Total	18 983	5 695	10 891	1 400	997

6.3. Dépenses restant à financer au titre du 1^{er} tronçon Epinay Le Bourget

Le montant actuel à financer est de : **472,91 M€** (CE 06).

Il se décompose en 368,71 M€ pour RFF, 87,97 M€ pour la SNCF et 16,23 M€ pour le STIF (en euros constants aux CE 06).

La part d'autofinancement correspondante de RFF, ramenée en euros constants aux CE de 06, s'élève à 40 M€ (CE 06) sur la base de 50 M€ courant.

Le montant restant à financer est donc de 432,91 M€ (constant aux CE 06).

6.4. Recettes

6.4.1. détermination de la clé de financement

Pour les études de projet, les acquisitions foncières, et les travaux relatifs à l'opération Tangentielle Nord 1^{er} tronçon, la clé de financement est établie de la façon suivante (en M€ et aux CE 06) :

TAB 1 : CLES GENERALES 2009-2012

au CE 01/06	Etat	Région	CG93	CG95	RFF*	Total
CPER 2007-2013 (M€)	98,00	201,10	29,30	4,50		332,90
pm : clé CPER seul	29,44%	60,41%	8,80%	1,35%		100,00%
participation RFF					40,00	40,00
PEB (M€)	50,00	50,00				100,00
CPER + PEB (M€)	148,00	251,10	29,30	4,51	40,00	472,91
pm clé TLN : CPER + PEB	31,30%	53,10%	6,20%	0,95%	8,46%	100,00%
CPER + PEB (M€) (hors RFF)	148,00	251,10	29,30	4,51		432,91
clé TLN (hors RFF)	34,19%	58,00%	6,77%	1,04%	*hypothèse article 4 forfaitaire	

6.5. Financement global périmètre RFF SNCF STIF

La répartition des contributions des financeurs pour le montant total du projet restant à financer, part d'autofinancement de RFF déduite, s'établit comme suit :

Répartition des contributions pour le montant total du projet restant à financer					
Euros constants aux CE 01/06	Etat	Région	CG93	CG95	Total
CPER + PEB (M€)	148,00	251,10	29,30	4,51	432,91
clé CPER + PEB	34,19 %	58,00 %	6,77%	1,04%	100%

Soit en euros courants suivant les hypothèses d'actualisation de l'article 6.1 :

Euros courants	Etat	Région	CG93	CG95	Total
CPER + PEB (M€)	184,01	312,19	36,43	5,59	538,22
clé CPER + PEB	34,19 %	58,00 %	6,77%	1,04%	100%

6.6. financement du Périmètre RFF :

Le montant du périmètre RFF à financer est de **368,71 M€ (constant aux CE 06) / soit environ 450,64 M€ (courants)** suivant les hypothèses d'actualisation de l'article 6.1. La part d'autofinancement correspondante de RFF est de 40 M€ (CE 06) sur la base de 50 M€ courants.

Le montant restant à financer pour le périmètre de RFF est de 328,7 M€ (constants CE 06) / 400,64 M€ (courants).

La répartition des contributions des financeurs pour le périmètre de RFF est la suivante :

Euros constants aux CE 01/06	Etat	Région	CG93	CG95	Total
CPER + PEB (M€)	112,38	190,66	22,25	3,43	328,71

clé CPER + PEB tangentielle nord	34,19%	58,00%	6,77%	1,04%	100,00%
---	--------	--------	-------	-------	---------

Soit encore en euros courants suivant les hypothèses d'actualisation de l'article 6.1.

Euros courants	Etat	Région	CG93	CG95	Total
CPER + PEB (M€)	136,97	232,39	27,12	4,16	400,64
clé CPER + PEB	34,19%	58,00%	6,77%	1,04%	100,00%

6.7. Financement du Périmètre SNCF :

Le montant du périmètre SNCF à financer est de **87,92 M€ (euros constants aux CE 06) / 116,34 M€ (courant)**.

La répartition des contributions des financeurs pour le périmètre de la SNCF est la suivante :

Euros constants aux CE 01/06	Etat	Région	CG93	CG95	total
CPER + PEB (M€)	30,06	51,00	5,95	0,91	87,92
clé CPER + PEB tangentielle nord	34,19%	58,00%	6,77%	1,04%	100,00%

Soit encore en euros courants :

Euros courants	Etat	Région	CG93	CG95	Total
CPER + PEB (M€)	39,77	67,48	7,87	1,21	116,34
clé CPER + PEB	34,19%	58,00%	6,77%	1,04%	100,00%

6.8. Financement du Périmètre STIF :

Le montant du périmètre STIF à financer est de **16,23 M€ (euros constants aux CE 06) / 21,24 M€ (courant)**.

La répartition des contributions des financeurs pour le périmètre du STIF est la suivante :

Euros constants aux CE 01/06	Etat	Région	CG93	CG95	Total
CPER + PEB (M€)	5,55	9,41	1,10	0,17	16,23
clé CPER + PEB	34,19%	58,00%	6,77%	1,04%	100,00%

Soit encore en euros courants :

Euros courants	Etat	Région	CG93	CG95	Total
CPER + PEB (M€)	7,26	12,32	1,44	0,22	21,24
clé CPER + PEB	34,19%	58,00%	6,77%	1,04%	100,00%

6.9. Modalités d'enclenchement des conventions de financements

6.9.1. Principes

Le financement du premier tronçon de la tangentielle nord est assuré par plusieurs conventions de financements. Pour chacune d'entre elles, le contenu des études, acquisitions foncières et travaux est établi par les maîtres d'ouvrage, chacun en fonction de leur planning de travaux et en cohérence avec le planning général de l'opération. Sur cette base, les financeurs mettent en place les AE et subventions correspondantes. Ces éléments servent de base à la rédaction de la convention de financement correspondante.

6.9.2. Modalité de particulière d'affectation des AE et CP pour l'ETAT

Les engagements pris par l'Etat au titre du présent protocole cadre restent subordonnés à l'ouverture des crédits en AE et en CP dans les lois de finances annuelles correspondantes.

La participation financière de l'Etat sera notifiée aux maîtres d'ouvrage par voie de plusieurs conventions financières particulières.

6.9.3. Modalité de calcul des contributions des financeurs pour le périmètre de RFF

Pour les conventions de financements futures, la clé de financement utilisée pour RFF est la suivante :

Euros constants aux CE 01/06	Etat	Région	CG93	CG95	RFF*	total
Clé CPER + PEB tangentielle nord	30,48%	51,71%	6,03%	0,93%	10,85%	100,00%

*La part de financement de RFF total étant fixée à 50 M€ courants forfaitaire.

6.9.4. Modalité de calcul des contributions des financeurs pour le périmètre de la SNCF

Pour les conventions de financements futures la clé de financement globale utilisée pour la SNCF est la suivante :

Euros constants aux CE 01/06	Etat	Région	CG93	CG95	total
clé CPER + PEB tangentielle nord	34,19%	58,00%	6,77%	1,04%	100,00%

6.9.5. Modalité de calcul des contributions des financeurs pour le périmètre du STIF

Pour les conventions de financements futures la clé de financement globale utilisée pour le STIF est la suivante :

Euros constants aux CE 01/06	Etat	Région	CG93	CG95	total
clé CPER + PEB tangentielle nord	34,19%	58,00%	6,77%	1,04%	100,00%

ARTICLE 7. MODALITES D'ATTRIBUTION DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME ET DES CREDITS DE PAIEMENT

Les autorisations de programme nécessaires à la réalisation du premier tronçon Epinay – le Bourget de l'opération Tangentielle Nord, leurs affectations et leur échelonnement relèvent de la responsabilité de chaque financeur.

Si ces affectations et leur échelonnement génèrent un retard ou un arrêt dans les études de projet, les acquisitions foncières et la réalisation des travaux, ou un report de l'opération, et sous réserve qu'un dépassement du coût d'origine n'en soit pas à l'origine, les charges, pour les maîtres d'ouvrage, induites par le retard de paiement de l'un des financeurs, ou par un report de l'opération demandé par l'un des financeurs sont supportées par ce dernier. Sur présentation des maîtres d'ouvrages, le comité de suivi de l'opération, valide l'estimation du préjudice financier et définira les modalités de compensation due par le ou les financeurs auquel(s) le retard est imputable.

Concernant les crédits de paiement, les modalités de leur versement, de leur règlement et leur gestion seront définies dans les conventions de financement.

ARTICLE 8. COMITE DE SUIVI

Les parties conviennent d'assurer un suivi du déroulement de l'opération. Pour cela, il est créé un comité de suivi, organisé par le STIF et co-présidé par les financeurs et comprenant l'ensemble des signataires, qui se réunit au moins une fois par an à l'initiative des co-présidents jusqu'à la mise en service de l'opération. Ce comité est commun au protocole et à l'ensemble des conventions de financements relatives à l'opération « Tangentielle Nord ».

A la demande d'un des signataires, il peut se réunir de façon exceptionnelle si une décision urgente doit être prise.

En préparation du Comité de suivi, chaque maître d'ouvrage transmet au maître d'ouvrage coordinateur un état technique, administratif et financier de l'avancement de l'opération selon des dispositions décrites à l'article 2.2.2.2.

Le maître d'ouvrage coordinateur établit un compte-rendu de l'exécution de ses missions et des différentes analyses réalisées sur la base des documents transmis par les différents maîtres d'ouvrage. Ce compte rendu est analysé par le STIF et fait l'objet d'un avis du STIF aux financeurs.

A cette fin, l'ensemble des documents centralisés par le maître d'ouvrage coordinateur doit être transmis au STIF sous forme de minute, trois semaines avant le comité de suivi. Le STIF en assure la transmission aux financeurs.

Le compte-rendu comporte :

- le point sur l'avancement des travaux,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- le point sur le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu,
- un état comparatif entre d'une part le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il est estimé à la date du comité de suivi au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser et d'autre part le coût d'objectif fixé pour chaque maître d'ouvrage dans la présente convention,
- la liste des principaux marchés signés avec leur montant d'engagement et notamment une analyse des résultats des appels d'offres au cours de la période par rapport aux estimations prévisionnelles du maître d'ouvrage,
- la liste des principaux marchés à venir,
- un état des lieux sur la consommation des provisions pour chacun des postes définis dans l'avant-projet,
- le point sur le traitement des problèmes, éventuellement rencontrés, qui engendreraient une modification des coûts et délais, et notamment l'indication des réclamations ou d'éventuels contentieux de la part des entreprises titulaires des marchés,
- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des subventions versées,
- l'estimation du préjudice financier consécutif à un éventuel retard de versement de la part de l'un des financeurs,
- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre), ainsi que la désignation nominative des principales fonctions de direction de la maîtrise d'ouvrage,
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).

Les maîtres d'ouvrage effectuent également une mise à jour des prévisions pluriannuelles de leurs dépenses et des autorisations de programme budgétaire pour chaque convention de financement active. Ils présentent également des prévisions pour les périodes d'études et de travaux non encore couverte par une convention de financement. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'opération. Ils sont établis en euros courants et en euros aux conditions économiques de janvier 2006 pour toute la période de réalisation.

ARTICLE 9. MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI

9.1. Comptabilité de l'opération

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à faire ressortir dans leur comptabilité les dépenses propres à l'opération et les éventuelles subventions ou financements complémentaires spécifiques qui pourraient être accordés par des tiers sur l'opération.

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

9.2. Information

Les maîtres d'ouvrage, pendant toute la durée de validité de la convention, s'engagent à :

- présenter en séance, à la demande du STIF, un compte-rendu d'avancement de l'opération devant le Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France,
- informer sans délai le STIF et les financeurs en cas de difficulté ayant une incidence financière ou une incidence sur le respect du calendrier.

9.3. Suivi de la maîtrise d'ouvrage

En complément du décret 59-157 du 7 janvier 1959, les financeurs chargent conjointement le STIF d'assurer pour leur compte le suivi des maîtres d'ouvrage. Celui-ci s'assurera notamment du suivi du respect par les maîtres d'ouvrage des dispositions techniques de l'avant-projet, des coûts d'objectif définis aux articles 5.2.2 et 5.3 et du délai indiqué à l'Article 4 pour la mise en service de l'opération.

Dans ce cadre, chaque maître d'ouvrage s'engage à remettre au STIF, sur sa demande, tous les documents relatifs à l'opération nécessaires au suivi de la maîtrise d'ouvrage, qu'ils soient à caractère organisationnel (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre) ou technique (dossier projet, marchés de travaux et contrôles techniques divers...) ; il s'engage également à autoriser les agents du STIF ou les experts missionnés par lui à assister sur leur demande à toute réunion permettant d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet, notamment les revues de projet.

Par ailleurs, complémentirement aux justificatifs propres à sa partie de maîtrise d'ouvrage, le maître d'ouvrage coordinateur s'engage à remettre au STIF les documents relatifs à l'exercice de sa mission de coordination telle que définie à l'article 2.2.2, ainsi que ceux relatifs à l'organisation des autres maîtrises d'ouvrage et de leurs maîtrises d'œuvre sous réserve de l'accord des dits maîtres d'ouvrages.

9.4. Intervention d'experts

Sur proposition du STIF aux financeurs, ou à la demande de l'un des financeurs après information préalable des autres financeurs et du STIF, les maîtres d'ouvrage s'engagent à permettre aux experts désignés ou missionnés par les demandeurs, d'effectuer des visites des lieux, installations et travaux relevant de la présente opération et à faciliter le contrôle de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives. Les frais relatifs à ces interventions sont à la charge du ou des demandeurs, les maîtres d'ouvrage étant chargés de l'organisation de la visite et du respect des règles de sécurité.

ARTICLE 10. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET

Toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'avant-projet ou, sans faire obstacle à l'application des dispositions prévues à l'article Article 12, toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif du délai prévu à l'Article 4 ou des coûts d'objectif prévus aux articles 5.2.2 et 5.3 du présent protocole peut conduire, selon la réglementation applicable aux maîtres d'ouvrage ou selon l'appréciation du STIF, à la réalisation d'un avant-projet modificatif, présenté au Conseil du STIF.

Le maître d'ouvrage concerné transmettra au maître d'ouvrage coordinateur, au STIF, et aux financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Le maître d'ouvrage concerné devra veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières sur les autres maîtres d'ouvrage. Le maître d'ouvrage coordinateur demandera l'avis à l'ensemble des maîtres d'ouvrage et s'assurera de la mise au point d'un accord dont il informera formellement le STIF. Au vu de l'ensemble de ces éléments, le STIF validera les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou appréciera l'opportunité d'une saisie du comité de suivi ainsi que la nécessité de réaliser un Avant-projet Modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

En cas de désaccord persistant entre maîtres d'ouvrage sur la consistance et la portée des modifications à apporter, le STIF tranchera par la rédaction d'un cahier des charges de l'Avant-projet Modificatif.

Cet Avant-projet Modificatif sera présenté au Conseil d'Administration du STIF. Il donnera lieu à la conclusion d'un avenant à la présente convention, indiquant toutes les conséquences de cet avant-projet modificatif notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût d'objectif ou de périmètre par maître d'ouvrage, de répartition des financements et de délai de réalisation de l'opération ; les travaux concernés ne pourront avoir un début d'exécution qu'après la signature de l'avenant.

Cette disposition ne fait pas obstacle à la prise en compte par les maîtres d'ouvrage de demandes d'un des financeurs ou de tiers, d'adaptations localisées de l'opération, ne modifiant pas son aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'Avant-projet. Le STIF est informé de ces modifications mineures ; il en informe les financeurs. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge des demandeurs.

L'application des dispositions de cet article ne doit pas faire obstacle à la poursuite des travaux sur la partie non touchée par les modifications.

ARTICLE 11. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS

11.1. Respect des coûts d'objectif de chaque maître d'ouvrage

RFF s'engage sur le respect de son coût d'objectif, tel qu'il est défini à l'article 5.2.2.

La SNCF s'engage sur le respect de son coût d'objectif, tel qu'il est défini à l'article 5.3.

Par ailleurs chaque maître d'ouvrage s'engage à informer le STIF dans les conditions prévues au présent article de toute dérive sur le coût d'objectif des travaux tiers.

Pour permettre cette comparaison, il est précisé que le coût final estimé est déterminé en euros aux conditions économiques de janvier 2006.

A cet effet, au moment de l'établissement du solde des dépenses sur le projet, chaque maître d'ouvrage fournira aux financeurs le calcul du coût du projet actualisé à l'aide des index professionnels pertinents. Ce calcul servira de référence pour le solde de financement de l'opération.

Dès qu'à l'occasion d'un comité de suivi ou en cas d'événement exceptionnel, à tout instant, il apparaît un dépassement prévisible du délai, ou que le coût prévisionnel final estimé de l'opération dépasse le coût d'objectif, le maître d'ouvrage concerné indique au STIF et aux financeurs :

- l'existence et l'importance de cet écart,
- son origine,
- les mesures de toute nature qu'il propose pour y remédier.

Le STIF rend un avis aux financeurs sur les explications fournies par le maître d'ouvrage et les moyens proposés pour résorber l'écart constaté.

11.2. Modalités de modification du coût d'objectif

11.2.1. Dépassement du coût d'objectif

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures correctives proposées, le respect du coût d'objectif ne peut être assuré, le maître d'ouvrage concerné fournit au maître d'ouvrage coordinateur, au STIF et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences. Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux financeurs qui s'appuiera notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage coordinateur selon les dispositions de l'Article 10 du présent protocole et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un Avant-projet Modificatif.

Au vu de ce rapport, les financeurs précisent alors le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage ou de programme, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu au préambule de la présente au titre du coût d'objectif global de l'opération.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs et le STIF, les maîtres d'ouvrage étant entendus et informés de la nécessité éventuelle de la formalisation d'un Avant-projet Modificatif.

Si, en application des statuts du maître d'ouvrage, ou des règles qui lui sont applicables, ces propositions doivent faire l'objet d'une décision d'approbation au conseil du STIF, notamment au titre de l'Article 10 du présent protocole, le maître d'ouvrage transmet au STIF l'ensemble des pièces et dossier justificatif éventuel (Avant-projet Modificatif) accompagné de la réponse des financeurs.

Le STIF fait alors part de sa position aux maîtres d'ouvrage et financeurs, et, le cas échéant, approuve l'Avant-projet Modificatif et arrête un nouveau coût d'objectif pour le maître d'ouvrage concerné et pour l'opération.

En application de ces décisions, un avenant formalise l'ensemble des modifications apportées au présent protocole notamment en terme d'augmentation du coût d'objectif initial et d'incidence sur la rémunération du maître d'ouvrage résultant de l'application de la clause d'intéressement prévue à l'article 11.4.

11.2.2. Diminution du coût d'objectif

Le maître d'ouvrage concerné transmet aux financeurs et au STIF un rapport justificatif de la diminution proposée de son coût d'objectif. Ce rapport fait l'objet d'un avis du STIF aux financeurs indiquant son accord. Un avenant formalisera la diminution du coût d'objectif initial pour le maître d'ouvrage et l'intéressement consécutif en résultant.

11.3. Modalités de modification des délais

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect du délai ne peut être assuré, le maître d'ouvrage concerné fournit au maître d'ouvrage coordinateur, au STIF et au financeurs, un rapport détaillé sur l'origine et l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux membres du comité de suivi qui s'appuiera sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage coordinateur selon les dispositions de l'Article 10 et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un avant-projet modificatif. Il indiquera notamment les incidences sur le planning et le phasage initial de l'ensemble des travaux de l'opération, tous maîtres d'ouvrage confondus, et les conséquences sur les autres maîtres d'ouvrage telles qu'elles apparaissent au vu des éléments transmis par le maître d'ouvrage coordinateur. Par ailleurs, cet avis précisera l'impact sur l'offre de transport.

Au vu de ce rapport, et des avis éventuels formulés par les autres maîtres d'ouvrage, les financeurs émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre les financeurs, le STIF et les maîtres d'ouvrage.

Si, en application des statuts du maître d'ouvrage, ou des règles qui lui sont applicables, ces propositions doivent faire l'objet d'une décision d'approbation par le conseil du STIF, notamment au titre de l'Article 10 de la présente convention, le maître d'ouvrage transmet au STIF l'ensemble des pièces et dossier justificatif éventuel (avant-projet modificatif) accompagné de la réponse des financeurs.

Le STIF fait alors part de sa position aux maîtres d'ouvrage et aux financeurs qui approuvent le cas échéant l'avant-projet modificatif et arrêtent un nouveau délai de l'opération.

En application de ces décisions, un avenant formalisera l'ensemble des modifications apportées au présent protocole notamment en terme d'augmentation du délai initial.

11.4. Clause d'intéressement sur le respect du coût d'objectif

Si le dépassement du coût d'objectif de chacun des maîtres d'ouvrage ne peut être imputé à un ou des événements exceptionnels, ou aux évolutions des indices professionnels pertinents, ou au retard dans l'enchaînement des conventions de financements, et ce indépendamment des modalités arrêtées vis-à-vis des surcoûts, la rémunération (dépenses de MOA) du maître d'ouvrage concerné définie à l'article 5.1 est réduite d'une somme calculée par application du pourcentage de dépassement du coût d'objectif en euros d'origine de l'estimation du montant des dépenses de maîtrise d'œuvre sans pouvoir dépasser 15% du montant des dépenses de maîtrise d'ouvrage, les subventions étant réduites de la même somme.

De même, en cas d'économie réalisée sur le coût d'objectif, la rémunération du maître d'ouvrage concerné définie à l'article 5.1 est augmentée d'une somme calculée par l'application du pourcentage d'économies réalisées par rapport au coût d'objectif en euros d'origine de l'estimation du montant des dépenses de maîtrise d'œuvre, sans pouvoir dépasser 15% du montant des dépenses de maîtrise d'ouvrage, les subventions étant augmentées de la même somme.

En cas de dépassement du délai indiqué à l'Article 4, l'application de cet alinéa est soumise à l'appréciation du comité de suivi à l'article Article 7.

Il est convenu entre les parties que cette clause d'intéressement puisse être réexaminée in fine dans le cas de la maîtrise d'ouvrage de RFF, à la demande de celui-ci, du STIF ou des financeurs ; en effet, du fait du régime propre à RFF qui, d'une part, a désigné un mandataire de sa maîtrise d'ouvrage et deux maîtres d'œuvre sur l'ensemble de son périmètre par une convention de mandat et des contrats contenant ses propres clauses d'intéressement, et qui, d'autre part, présente ses appels de fonds aux financeurs sur la base de ses frais réels, incluant donc l'impact de ces mécanismes d'intéressement, les pénalités (ou boni) qui seront imposés (ou versés) par RFF à son mandataire dans le cadre de leurs relations contractuelles relatives à cette opération peuvent interférer avec ceux qui seraient appliqués par les financeurs ; Par ailleurs, pour les couts relatifs au périmètre Prt correspondant aux ouvrages tiers et concessionnaires, les clauses de présent article sont sans objet, ces ouvrages n'étant pas sous maîtrise d'ouvrage RFF, celui-ci ne peut répercuter des pénalités ou boni dans les contrats le liant avec son mandataire et/ou ses maîtres d'œuvres.

Afin d'éviter toute distorsion, RFF s'engage à communiquer le cas échéant au STIF et à sa demande, une copie des clauses de sa convention de mandat et des contrats de maîtrise d'œuvres ainsi que de leurs avenants éventuels relatives aux intéressements et pénalités, ainsi que le détail des pénalités (ou boni) imposés (ou versés) à son mandataire.

ARTICLE 12. ACHEVEMENT DES TRAVAUX

Avant la mise en service du premier tronçon de l'opération Tangentielle Nord 1^{er} tronçon, les maîtres d'ouvrage invitent le Syndicat des Transports d'Ile-de-France et les financeurs à constater sa conformité par rapport aux dispositions de l'avant-projet approuvé ou de l'avant-projet modificatif.

ARTICLE 13. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER

Chaque maître d'ouvrage établit sous sa responsabilité, au plus tard trois ans après la mise en service de l'opération globale Tangentielle Nord Epinay-Le Bourget, un bilan financier et physique des aménagements relevant de son périmètre dans le cadre de la première phase objet de la présente convention.

Ce bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût d'objectif défini à l'article 5.1 ramené dans les conditions économiques de l'Avant-projet (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par les maîtres d'ouvrage) afin d'en permettre une comparaison.

Ce bilan comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant notamment le descriptif des aménagements réalisés et retraçant l'évolution éventuelle du coût d'objectif et des principales décisions concernant les aménagements dont il assure la maîtrise d'ouvrage,
- le récapitulatif des subventions attribuées,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres),
- le récapitulatif des dépenses comptabilisées à la date de réalisation du bilan établi sur la base des décomptes généraux définitifs des marchés lorsqu'ils existent,
- le calcul et la justification de l'état du solde par rapport aux dépenses comptabilisées (celui ci représentant la différence entre les dépenses comptabilisées par le maître d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les versements comptabilisés par les financeurs),
- la nature et l'estimation des dépenses prévisionnelles totales restant à comptabiliser (contentieux, réclamations d'entreprise, finitions, garanties des aménagements paysagers),
- un état de la valeur des excédents de terrains ou bâtiments acquis et non nécessaires au strict fonctionnement de l'opération et pouvant donner lieu à un éventuel remboursement dans la limite des produits de cession effectivement constatés et des pourcentages des participations des parties au financement de l'opération,
- un état des éventuelles suggestions de compléments d'aménagement le concernant consécutives à la mise en service de l'opération.

Le maître d'ouvrage coordinateur établira un bilan global de l'opération synthétisant l'ensemble des données des bilans des maîtres d'ouvrage destiné notamment à une comparaison avec le coût de l'opération tel que défini à l'article 5.1. Le bilan global de l'opération accompagné d'un rapport général de présentation et des bilans de chacun des maîtres d'ouvrage est transmis au STIF et aux financeurs. Le STIF formule un avis sur le bilan global et éventuellement les bilans individuels des maîtres d'ouvrage et le transmet aux financeurs.

ARTICLE 14. EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTALE

Sous le pilotage du STIF, les maîtres d'ouvrage organisent conjointement la collecte des informations nécessaires au bilan a posteriori, comme stipulé au Contrat de Plan État – Région d'Ile-de-France, à établir au plus tard dans les cinq années qui suivent la mise en service de l'ensemble de l'opération Tangentielle Nord. Le maître d'ouvrage coordinateur transmet le bilan de l'ensemble de l'opération Tangentielle Nord au STIF et aux financeurs après validation conjointe de l'ensemble des maîtres d'ouvrage.

Ce bilan sera conforme au bilan indiqué dans la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982.

ARTICLE 15. PUBLICITE – COMMUNICATION

Les maîtres d'ouvrage s'engagent, jusqu'à la mise en service de l'opération, à :

- associer, au sein d'un comité de communication, les cosignataires à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un plan de communication commun. Il sera présenté à ce comité par les maîtres d'ouvrages le cahier des charges destiné à choisir le ou les prestataires qui auront pour mission notamment de créer les outils de communication ;
- mentionner les financeurs de l'opération sur tout acte de communication relevant de la communication et publication institutionnelle concernant l'opération par la présence de leur logo et de toute information sur les taux de financement ;
- prévoir systématiquement un délai suffisant afin que chaque représentant au comité de communication puisse faire valider le principe des outils (plan de communication) par leurs responsables respectifs ;
- permettre l'implantation de la signalétique de chantier des cosignataires ;
- rapporter en tant que de besoin les réactions de la population concernant les travaux entrepris.

Le comité de communication regroupe les directeurs ou responsables de communication de chacun des organismes financeurs. Il est animé par le responsable communication du maître d'ouvrage coordinateur.

ARTICLE 16. MODIFICATION DU PROTOCOLE

Toute modification du protocole qui serait nécessaire, notamment dans les cas prévus à l'article Article 10, ferait l'objet d'un avenant.

ARTICLE 17. RESILIATION DU PROTOCOLE

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, le présent protocole peut être résilié de plein droit en cas d'inexécution par les autres parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération.

La résiliation est effective à l'issue d'un préavis de 45 jours commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

- si dans ce délai les obligations citées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution,
- si l'inexécution des prestations requises est consécutive à un cas de force majeure.

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

ARTICLE 18. DATE D'EFFET ET DUREE DU PROTOCOLE

La protocole prend effet à compter de la date de sa notification. Elle expire après la réalisation des quatre étapes suivantes :

- réception des ouvrages et installations par les maîtres d'ouvrage
- remise par les maîtres d'ouvrage aux financeurs et au Syndicat des Transports d'Ile-de-France du bilan partiel physique et financier visé à l'article Article 13,
- dispositions financières à compléter,
- la fourniture au STIF du bilan LOTI tel que défini à l'article 14.

Fait en 5 exemplaires originaux.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / / 2009

Pour l'Etat Daniel CANEPA Préfet de la Région d'Ile-de-France Préfet de Paris	Pour la Région d'Ile-de-France Jean-Paul HUCHON Président du Conseil Régional d'Ile-de-France
Pour le Conseil Général de Seine Saint Denis Claude BARTOLONE Président	Pour le Conseil Général du Val d'Oise Didier ARNAL Président
Pour Réseau Ferré de France Hubert DU MESNIL Président	Pour la SNCF Guillaume PEPY Président
Pour le STIF Sophie MOUGARD Directrice Générale	

Liste des annexes

Annexe 1 : organigrammes nominatifs

Annexe 2: calendrier prévisionnel de l'opération

**ANNEXE 1
ORGANIGRAMMES NOMINATIFS**

Tangentielle Nord – 1^{er} tronçon Epinay-Le Bourget

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

Maîtrise d'ouvrage RFF

Maître d'ouvrage : Directeur d'Opération : M. Alain Saillard, DR Idf, SPI
 Chef de Projet : M. Stéphane Ménard, DR Idf, SPI
 Chargé de Projet : Mme Lise Nedelec, DR Idf, SPI

Maître d'ouvrage Délégué : Directeur d'Opération Délégué : M. Pascal Chavarot, SNCF, Paris Nord

Maîtrise d'Œuvre :

Périmètre PR1 : Directeur de projet : M. Jean-Marc Dufer, Egis-Rail
Périmètre PR2 : Chef de projet : M. Bruno Furgero, SNCF - Centre Ingénierie Nord-Paris

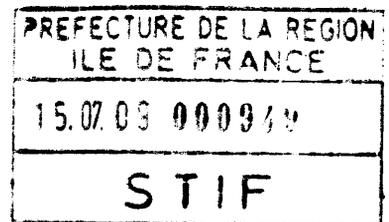
Maîtrise d'ouvrage SNCF :

Maître d'ouvrage : Directeur d'Opération : M Thierry JOUBERT, TN DDOP
 Gestionnaire d'opérations : M Patrice TROUSSE, TN DDOP

Maître d'ouvrage Délégué : Directeur d'Opération Délégué : M Jacques SAGNIERE, Centre de Services Transilien

Maîtrise d'Oeuvre :

Périmètre gares : Chef de projet M Frédéric CARON, SNCF, Gares et Connexions
Périmètre autre : Chef de projet : M. Bruno Furgero, SNCF - Centre Ingénierie Nord-Paris



**TRAMWAY T5 SAINT-DENIS / GARGES – SARCELLES
A3g – TCSP RN1 – RN16
CONVENTION DE FINANCEMENT COMPLÉMENTAIRE
TRANCHE FONCTIONNELLE TF B2**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°75-470 du 4 juin 1975 portant approbation du cahier des charges de la régie des transports parisiens, en application de l'article 13 du décret n°59-1091 du 23 septembre 1959 modifié portant statut de la Régie autonome des transports parisiens ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le contrat de Plan Etat- Région 2000-2006, signé le 18 mai 2000 ;
- VU** le contrat de projets État- Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
- VU** les délibérations n°2006/1101 et n°2007/443 du conseil du syndicat des transports d'Ile-de-France, séances des 22 novembre 2006 et 11 juillet 2007 ;
- VU** le rapport n° 2009/0570 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 6 juillet 2009 ;

Considérant que les conventions relatives aux premières tranches fonctionnelles TFA et TFB1 de cette opération ont été notifiées le 6 juillet 2007 et le 16 avril 2009 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : la convention de financement complémentaire, qui correspond à la tranche fonctionnelle TFB2, d'un montant de 48,149 M€ aux conditions économiques de janvier 2006 avec :

- l'État,
- la Région Ile-de-France,
- les départements de Seine Saint-Denis et du Val d'Oise,
- les Directions Départementales de l'Equipement de Seine-Saint-Denis et du Val d'Oise
- la RATP

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

ARTICLE 2 : la directrice générale du syndicat des transports d'Ile-de-France est habilitée à signer ladite convention.

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

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

Jean-Paul HUCHON

CONVENTION

régissant les rapports entre les financeurs, les maîtres d'ouvrage et le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, relative à la réalisation de l'opération

A3g – TCSP RN1-RN16 Saint-Denis / Sarcelles

CREATION D'UN SITE PROPRE POUR UN TRAMWAY GUIDE SUR PNEUS

ENTRE LA PLACE DU 8 MAI 1945 à SAINT-DENIS ET LE PÔLE GARE DE GARGES-SARCELLES

TRANCHE FONCTIONNELLE B2

Version	Date	origine	commentaire
V0	13/08/08	MK/SG	création
V1	2/03/09	STIF/SGr	Eléments sup de programme
V2	28/04/09	STIF/SGr	Suite obs (/fond gris et bleu)
V3	14/05/09	STIF/SGr	Suite comité 29 /04/09 etc
V4	15/05/09	STIF/SGr	Modif préambule
V5	18/05/09	STIF/SGr	Modif
V5RATP	22/05/09		
V6 CG93	27/05/09		
V7RATP	4/06/09		Obs réunion du 29/05+matrice scenario 2
V8	11/06/09	RATP	Obs DREIF et RIF du 8/06/09
V9	25/06/09	STIF	Projet soumis au conseil STIF

Préambule	6
ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION	8
ARTICLE 2. Désignation, RESPONSABILITES et coordination des maîtres d'ouvrage	8
2.1 LES MAITRES D'OUVRAGE	8
2.1.1. Désignation des maîtres d'ouvrage.....	8
2.1.2. Périmètres de maîtrise d'ouvrage	9
2.2 LE MAITRE D'OUVRAGE COORDINATEUR.....	10
2.3 ENGAGEMENTS PARTICULIERS RELATIFS AUX OPERATIONS CONNEXES	10
ARTICLE 3. DELAI ET CALENDRIER DE REALISATION	11
ARTICLE 4. ESTIMATION DES DEPENSES De l'opération - COUts D'OBJECTIF POUR chaque maître d'ouvrage	11
4.1 ESTIMATION DES DEPENSES DE L'OPERATION	11
4.2 BASE DE COMPARAISON DES COUTS	11
4.3 COUT D'OBJECTIF DE LA- DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'EQUIPEMENT DE SEINE-SAINTE-DENIS.....	11
4.4 COUT D'OBJECTIF DU DEPARTEMENT DE SEINE-SAINTE-DENIS	12
4.5 COUT D'OBJECTIF DE LA DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'EQUIPEMENT ET DE L'AGRICULTURE DU VAL D'OISE 12	
4.6 COUT D'OBJECTIF DU DEPARTEMENT DU VAL D'OISE	12
4.7 COUT D'OBJECTIF DE LA RATP.....	13
ARTICLE 5. DECOMPOSITION EN TRANCHES FONCTIONNELLES	13
5.1 TRANCHE FONCTIONNELLE B2.....	13
5.1.1 PART DE LA TRANCHE FONCTIONNELLE B2 SOUS MAITRISE D'OUVRAGE DU DEPARTEMENT DE SEINE-SAINTE-DENIS (CE 01/06)	14
5.1.2 PART DE LA TRANCHE FONCTIONNELLE B2 SOUS MAITRISE D'OUVRAGE DU DEPARTEMENT DU VAL D'OISE (CE 01/06).....	14
5.1.3 PART DE LA TRANCHE FONCTIONNELLE B2 SOUS MAITRISE D'OUVRAGE DE LA RATP (CE 01/06).....	14
ARTICLE 6. FINANCEMENT DE LA TRANCHE FONCTIONNELLE B2	14
6.1 ENGAGEMENT DES FINANCEURS	14
6.2 PLAN DE FINANCEMENT DE LA TRANCHE FONCTIONNELLE B2	15
6.3 AJUSTEMENTS DANS LA MISE EN PLACE DES FINANCEMENTS	15
6.4 ENGAGEMENT DU STIF.....	15
ARTICLE 7. ECHEANCIERS FINANCIERS De l'opération	16
7.1 ÉCHEANCIER DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME OU D'ENGAGEMENT.....	16
7.2 ÉCHEANCIER DES DEPENSES DES MAITRES D'OUVRAGE	16
7.3 AJUSTEMENT DES ECHEANCIERS	16
ARTICLE 8. MODALITES D'ATTRIBUTION DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME ET DES CREDITS DE PAIEMENT	16
8.1 AUTORISATIONS DE PROGRAMME OU D'ENGAGEMENT	16
8.2 CREDITS DE PAIEMENT	16
8.3 INFORMATION DU STIF.....	16
8.4 MANDATEMENT ET REGLEMENT	17
8.5 BENEFICIAIRES.....	17
ARTICLE 9. COMITE DE SUIVI De l'opération	17
ARTICLE 10. MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI	18
10.1 COMPTABILITE DE L'OPERATION.....	18
10.2 INFORMATION	18
10.3 SUIVI DE LA MAITRISE D'OUVRAGE.....	19
10.4 INTERVENTION D'EXPERTS.....	19
ARTICLE 11. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET	19
ARTICLE 12. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS	21

12.1	CONTROLE DU RESPECT DES COUTS D'OBJECTIF DE CHAQUE MAITRE D'OUVRAGE	21
12.2	MODALITES DE MODIFICATION DU COUT D'OBJECTIF	21
12.2.1	<i>Dépassement du coût d'objectif</i>	21
12.2.2	<i>Diminution du coût d'objectif</i>	22
12.3	MODALITES DE MODIFICATION DES DELAIS	22
12.4	CLAUSE D'INTERESSEMENT SUR LE RESPECT DU COUT D'OBJECTIF	22
ARTICLE 13.	ACHEVEMENT DES TRAVAUX	23
ARTICLE 14.	Bilan	23
14.1	BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER	23
14.2	EVALUATION ECONOMIQUE, SOCIALE ET ENVIRONNEMENTALE	23
ARTICLE 15.	PUBLICITE - COMMUNICATION	24
ARTICLE 16.	MODIFICATION DE LA CONVENTION	24
ARTICLE 17.	RESILIATION DE LA CONVENTION	24
ARTICLE 18.	DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION.....	24

ENTRE LES FINANCEURS, LES MAITRES D'OUVRAGE ET LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE DE FRANCE

En premier lieu,

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

La Région d'Ile-de-France (RIF), représentée par le Président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n° ----- du

Le Département du Val d'Oise (dép. 95), représenté par le Président du Conseil Général, dûment mandaté par délibération du Conseil Général en date du -----,

La Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP), Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC) inscrit au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro RCS B775663438, dont le siège est à Paris 12^{ème}, 54 quai de la Râpée, représentée par son Président Directeur Général,

Ci-après désignés par les financeurs.

En deuxième lieu,

La Direction Départementale de l'Équipement de Seine-Saint-Denis (DDE93), représentée par le Directeur Départemental de l'Équipement,

La Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture du Val d'Oise (DDEA 95), représentée par le Directeur Départemental de l'Équipement et de l'Agriculture,

Le Département de Seine-Saint-Denis (dép. 93), représenté par le Président du Conseil Général, dûment mandaté par délibération du Conseil Général en date du -----,

Le Département du Val d'Oise (dép. 95), représenté par le Président du Conseil Général, dûment mandaté par délibération du Conseil Général en date du ----- ,

La Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP), Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC) inscrit au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro RCS B775663438, dont le siège est à Paris 12^{ème}, 54 quai de la Râpée, représentée par son Président Directeur Général,

Ci-après désignés par les maîtres d'ouvrage.

En troisième lieu,

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est au 11, avenue de Villars - 75007 PARIS, représenté par sa Directrice Générale, dûment mandatée par délibération du Conseil n°2009-00---- du 8 juillet 2009,

Ci-après désigné par le STIF ou l'autorité organisatrice,

VU le Contrat de Plan Etat - Région d'Ile-de-France 2000-2006 signé le 18 mai 2000,

VU le contrat de projets Etat-Région Ile de France 2007-2013 signé le 23 mars 2007,

VU la convention entre maîtres d'ouvrage relative aux modalités de pilotage de l'opération signée en juillet 2005 par le Directeur Départemental de l'Équipement de Seine-Saint-Denis, le Président du Conseil Général du Val d'Oise et la Présidente Directrice Générale de la RATP, ainsi que l'engagement du département de Seine-Saint-Denis par avenant de transfert tripartite notifié le 7 novembre 2008 à en respecter les termes en lieu et place de l'Etat-DDE 93.

VU l'avant-projet de l'opération «Création d'un site propre pour un tramway guidé sur pneus entre la place du 8 Mai 1945 à Saint-Denis et le pôle gare de Garges-Sarcelles » approuvé par le Conseil du STIF dans sa délibération n°2006/1101 du 22 novembre 2006.

VU la convention de financement entre l'Etat, la Région Ile de France, le Département du Val d'Oise, le Département de Seine-Saint-Denis; la Direction Départementale de l'Équipement de Seine-Saint-Denis et

la RATP, relative à la première tranche fonctionnelle TFA de l'opération « A3g – TCSP RN1-RN16 Saint-Denis/Sarcelles », notifiée le 6 juillet 2007,

VU la convention de financement entre l'Etat, la Région Ile de France, le Département du Val d'Oise, le Département de Seine–Saint-Denis; les Directions Départementales de l'Equipement de Seine–Saint-Denis et du Val d'Oise et la RATP, relative à la deuxième tranche fonctionnelle TFB1 de l'opération « A3g – TCSP RN1-RN16 Saint-Denis/Sarcelles », notifiée le 16 avril 2009,

Il est précisé et convenu ce qui suit :

PREAMBULE

La création d'un site protégé pour un tramway sur pneus entre la place du 8 mai 1945 à Saint-Denis et le pôle gare de Garges-Sarcelles concerne les départements de Seine-Saint-Denis et du Val-d'Oise et, en partant du sud, les communes de Saint-Denis, Pierrefitte-sur-Seine, Montmagny qu'il tangente, Sarcelles, et Garges-lès-Gonesse.

Cette ligne d'une longueur de 6,6 Km (4,2 km en Seine-Saint-Denis et 2,4 km dans le Val d'Oise) comporte 16 stations.

- au terminus de Saint-Denis elle est en correspondance :
 - avec la station Marché de Saint-Denis de la ligne T1 ;
 - avec la station Saint-Denis Basilique de la ligne de métro M13.
- au terminus de Garges-Sarcelles elle est en correspondance avec la gare routière bus et le RER D.

Ce projet a été déclaré d'utilité publique le 4 février 2005. Il s'articule à trois projets connexes concernant la création de la RD28 prolongée, la régénération du pont rail dit de la Grande Ceinture et l'aménagement du pôle gare de Garges-Sarcelles.

L'avant-projet précise le coût d'objectif de l'opération. Le montant total de l'opération, validé par les maîtres d'ouvrage, les financeurs et le STIF, est de 163,132 M€ (aux conditions économiques de janvier 2006).

Dans la convention de financement de la tranche fonctionnelle TFA

Ce coût global se répartissait par maître d'ouvrage, comme suit :

- DDE 93 :	1,880 M€ _{01/2006}	
- Département 93 :	40,086 M€ _{01/2006}	
- Département 95 :	32,236 M€ _{01/2006}	
- RATP :	88,930 M€ _{01/2006}	

Ce coût global se répartissait par financeur, comme suit :

- Etat :	27,960 M€ _{01/2006}	soit 17,14 %
- Région Ile-de-France :	106,879 M€ _{01/2006}	soit 65,52 %
- RATP sur prêt bonifié accordé par la Région :	11,980 M€ _{01/2006}	soit 7,34 %
- Département du Val d'Oise :	16,313 M€ _{01/2006}	soit 10,00 %

Ces répartitions ont évolué pour tenir compte dans la tranche fonctionnelle TFB1 :

- des règles de financement décidées à l'occasion de la signature, le 23 mars 2007, du contrat de projets Etat –Région Ile de France 2007-2013, les participations de la Région étant désormais versées intégralement sous forme de subvention. Sans remettre en cause le montant des prêts inscrits dans la première convention (2,158 M€ aux CE 01/2006), cette disposition s'applique pleinement dès la deuxième tranche fonctionnelle de l'opération ; elle entraîne aussi une modification de l'article 6.4 concernant l'engagement du STIF à travers sa convention pluriannuelle d'exploitation avec la RATP.
- concernant le projet de pôle gare de Garges Sarcelles, d'un ajustement, demandé par les maîtres d'ouvrage et validé par le STIF (courrier du 25 janvier 2007), dans les périmètres de maîtrise d'ouvrage du Département 95 et RATP pour un montant de 0,545 M€ (CE 01/2006) (Voir article 4 de la présente convention), soit (aux CE 01/2006) :
Pour le Département du Val d'oise : 32,236 M€ – 0,545 M€ = 31,691 M€
Pour la RATP : 88,930 M€ +0,545 M€ = 89,475 M€
- du décompte effectué des dépenses réelles de la DDE 95, qui s'élèvent à 2,230 M€ (CE 01/2006). Le montant de la maîtrise d'ouvrage du Département 95, qui intégrait ces dépenses dans la convention de financement de la première tranche fonctionnelle TF1, est désormais ajusté à 29,461 M€ (CE 01/2006)
- du décompte des dépenses réelles de la DDE 93 qui fait apparaître un montant de 1,728 M€ (CE 01/2006) au lieu de 1,880 M€

Compte-tenu de ce qui précède, la répartition du coût global de l'opération devient la suivante (M€ CE 01/2006) :

DDE 93 :	1,728 M€ _{01/2006}
DDEA 95:	2,230 M€ _{01/2006}
Département 93 :	40,238 M€ _{01/2006}
Département 95 :	29,461 M€ _{01/2006}
RATP :	89,475 M€ _{01/2006}

Le financement du projet au coût d'objectif indiqué ci-dessus s'obtient désormais par les contributions suivantes (aux CE de 01/2006):

- Etat :	27,960 M€ _{01/2006}	soit	17,14 %
- Région Ile-de-France :	116,701 M€ _{01/2006}	soit	71,54 %
- RATP sur prêt bonifié accordé par la Région :	2,158 M€ _{01/2006}	soit	1,32 %
- Département du Val d'Oise :	16,313 M€ _{01/2006}	soit	10,00 %

La présente convention établit le plan de financement de la tranche fonctionnelle TFB2.

Cette tranche, qui s'élève à 48,149 M€_{01/2006}) visera la bonne fin de la réalisation de l'infrastructure par la mise en place :

- des équipements industriels dans le site de maintenance et de remisage des tramways,
- des équipements en station (petits mobiliers et signalétique) ainsi qu'en voirie (éclairage, mobilier, signalisation),
- des équipements liés à l'exploitation (SAE, information voyageurs, sonorisation, vidéo-surveillance, etc.)
- la végétalisation des emprises
- le mobilier urbain

Ce montant est réparti entre les maîtres d'ouvrage de la façon suivante :

- Département 93 :	19,635 M€ _{01/2006}
- Département 95 :	5,770 M€ _{01/2006}
- RATP :	22,744 M€ _{01/2006}

Le financement du projet au coût d'objectif indiqué ci-dessus s'obtient désormais par les contributions suivantes (aux CE de 01/2006) :

- Etat :	14,834 M€ _{01/2006}	soit	30,8 %
- Région Ile-de-France :	33,315 M€ _{01/2006}	soit	69,2 %

La matrice de financement correspondante est présentée à l'article 6.2 de la présente convention.

La matrice de financement pour l'opération globale est présentée en annexe 3 à la présente convention.

Dans la convention de financement TFB1, suite au transfert de maîtrise d'ouvrage de l'Etat-DDE 93 vers le Département 93, ce dernier s'était réservé le droit de préciser le coût d'objectif de son périmètre ; il a fait connaître une première analyse courant 2008 ; par ailleurs, les deux autres maîtres d'ouvrage font également état d'évolutions possibles de coûts.

Ainsi, sont mis en avant sur les trois périmètres de maîtrise d'ouvrage :

- des ré-estimations d'éléments de programme figurant à l'avant-projet (ré-estimation à la hausse de dépenses prévues initialement ou dépenses complémentaires néanmoins indispensables pour réaliser l'élément de programme demandé)
- des éléments de programme complémentaires.

Après analyse (comité du 29 avril 2009), le STIF et les co-financeurs s'accordent sur la recevabilité, au titre de cette opération, des éléments précisés à l'article 4 et identifiés comme participant à la bonne réalisation du projet.

Pour autant, dans un souci d'efficacité et dans l'attente d'une visibilité meilleure sur les coûts finaux prévisionnels, les coûts d'objectifs affichés dans la présente convention n'ont pas été revus à la hausse. Bien entendu, en cas de risque avéré de dépassement du coût d'objectif, et après mise en œuvre des dispositions des articles 12.1 et 12.2, le cas échéant, un avenant devra être négocié suffisamment tôt pour permettre la poursuite normale des travaux.

L'article 9 de la convention de financement de la tranche fonctionnelle TFB1 prévoyait une réunion du comité de suivi préalablement à l'engagement de la TFB2 ; ce comité s'est réuni le 16 juin 2008 et le 29 avril 2009.

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

L'objet de la présente convention est de définir les engagements réciproques des parties concernant les conditions techniques et financières dans lesquelles est réalisée et financée l'opération « tramway sur pneus Saint-Denis / Garges-Sarcelles ».

La présente convention présente les conditions de financement de l'opération et fixe les engagements des financeurs sur la tranche fonctionnelle B2.

La présente convention fixe notamment un coût d'objectif sur lequel chacun des maîtres d'ouvrage s'engage, dans la limite des éléments constitutifs de l'opération globale le concernant sur son périmètre, tel que défini dans l'Avant-Projet visé ci-dessus, et arrête le plan de financement de la tranche fonctionnelle B2.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés à l'opération objet de la présente convention la dénomination unique suivante :

« A3g - Tramway sur pneus Saint-Denis / Garges-Sarcelles »

Le régime institué par la présente convention est également soumis, sauf dispositions contraires explicites, à celui institué par les deux conventions, précédemment visées.

ARTICLE 2. DESIGNATION, RESPONSABILITES ET COORDINATION DES MAITRES D'OUVRAGE

2.1 Les Maîtres d'ouvrage

2.1.1. Désignation des maîtres d'ouvrage

Par sa décision n°7907 prise dans sa séance du 13 février 2004, le conseil d'administration du STIF a ratifié la décision n°7754 du 11 juillet 2003 désignant les maîtres d'ouvrage de l'opération.

Au 1^{er} janvier 2007, le transfert des routes nationales sur le territoire de la Seine–Saint-Denis (RN214 et RN1) est effectif. Le Département de Seine–Saint-Denis apparaît donc désormais comme un acteur majeur de ce projet au titre de la maîtrise d'ouvrage des aménagements de voirie, en lieu et place de la Direction Départementale de l'Équipement de Seine–Saint-Denis, et du projet RD 28 prolongée à l'est - projet connexe - qui permet l'accès au site de maintenance et de remisage.

Ainsi, conformément à la délibération du Conseil du STIF n°2006/1101 du 22 novembre 2006, les périmètres de maîtrise d'ouvrage sont :

- pour le Département de la Seine–Saint-Denis : les aménagements de voirie – la rue Gabriel Péri, la place du Général Leclerc et l'avenue Roger Sémat à Saint-Denis, les avenues Elisée Reclus, Lénine, le Boulevard Jean Mermoz et la Place J. B. Clément dit carrefour du Barrage à Pierrefitte-sur-Seine (y.c. la partie sur le Val d'Oise à Sarcelles) ;
- pour le Département du Val d'Oise : les aménagements de voirie à Sarcelles - les avenues Division Leclerc (RD316), 8 mai 1945, le boulevard Branly et l'avenue Paul Valéry jusqu'au commencement de l'avenue du Général de Gaulle à l'est du pôle de Garges-Sarcelles ;
- pour la RATP, le système de transport et le site de maintenance et de remisage.

La responsabilité des maîtres d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP. Les maîtres d'ouvrage sont notamment responsables de la conception du système et des ouvrages qui le composent, tel que défini dans le dossier d'avant-projet approuvé par le Conseil du STIF.

En tant que maîtres d'ouvrage, le Département de Seine–Saint-Denis, le Département du Val d'Oise et la RATP sont notamment responsables, chacun dans la limite de leur périmètre d'action et sous réserve de la mise en place des financements correspondants :

- du respect des délais fixés à l'article 3 et du coût d'objectif défini à l'article 4,
- du suivi des dépenses et notamment de leur échelonnement fixé à l'article 7.

Les opérations communes, réalisées sous maîtrise d'ouvrage de un, deux ou des trois partenaires, engagent la responsabilité des trois maîtres d'ouvrage. Il s'agit notamment des études préalables, des frais d'élaboration de dossier, de reprographie, de communication.

2.1.2. Périmètres de maîtrise d'ouvrage

Concernant les aménagements de voirie, dans la limite de leur périmètre géographique précité, la responsabilité des maîtres d'ouvrage s'exercera sur les éléments suivants :

- les acquisitions foncières (hors acquisitions spécifiques du système tramway),
- la coordination de l'adaptation (confortement ou déviation) des réseaux concessionnaires et autres occupants du domaine public concernés par le projet,
- les travaux préparatoires à l'ensemble des opérations sous mentionnées,
- l'assainissement des voiries,
- les voiries (chaussées, carrefours, traversées piétonnes...),
- les circulations douces (cheminements piétons, pistes cyclables...),
- les équipements d'exploitation de la voirie (signalisation lumineuse de trafic sur voirie),
- le mobilier urbain et l'éclairage public,
- les aménagements paysagers (espaces verts et plantations),
- la signalisation routière verticale et horizontale et le jalonnement directionnel,
- les arrêts et le stationnement des autobus,
- les éventuelles reprises des abords et interventions chez les particuliers.

De plus, le Département de Seine–Saint-Denis assure aussi la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- l'adaptation du pont route de franchissement des voies ferroviaires TGV Nord et RER D dit pont de Creil, hors équipements du système de transport (installés par la RATP),
- la participation à l'adaptation du pont rail de la grande ceinture en lien avec sa régénération, au travers d'une convention à établir avec RFF, maître d'ouvrage de cette opération.

De plus, le Département du Val d'Oise assure aussi la maîtrise d'ouvrage pour une participation à l'adaptation du pôle multimodal de Garges–Sarcelles accueillant le terminus de la ligne de tramway.

Concernant le système de transport, la RATP assure la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- les acquisitions foncières qui lui sont propres,
- la plate-forme tramway et ses installations fixes de guidage (rail et ses équipements),
- l'assainissement en ligne des installations fixes de guidage,
- les stations tramway et ses équipements et mobiliers,
- les superstructures du système de transport : locaux en ligne, auxiliaires en ligne,
- l'alimentation et la distribution d'énergie traction et auxiliaire (y compris les postes de redressement électriques et la Ligne Aérienne de Contact),
- les systèmes de commande et de communication du tramway (transmissions, systèmes d'exploitation, signalisation), y compris la multitubulaire,
- l'équipement spécifique au système de transport sur le tronçon circulé de la RD28 prolongée à l'est,
- le site de remisage et de maintenance, y compris les travaux de libération de l'emprise,
- la mise à disposition au niveau des contrôleurs de carrefour des signaux de détection des tramways,
- une participation à l'adaptation du pôle multimodal de Garges–Sarcelles accueillant le terminus de la ligne de tramway.

Par ailleurs, la RATP assure la maîtrise d'ouvrage pour l'achat du matériel roulant.

2.2 Le Maître d'ouvrage coordinateur

Par sa délibération n°2006/1101 du 22 novembre 2006, le Conseil du STIF a désigné la RATP en qualité de coordinateur des maîtres d'ouvrage de l'ensemble du projet.

Le maître d'ouvrage coordinateur ne se substitue en aucun cas aux différents maîtres d'ouvrage dans les responsabilités propres qui leur incombent et ne peut leur imposer des choix ou des solutions qui relèvent de leurs prérogatives. Chaque maître d'ouvrage s'engage à apporter les éléments qui le concernent pour que le maître d'ouvrage coordinateur puisse exercer la mission qui lui est dévolue.

La convention entre maîtres d'ouvrage relative aux modalités de pilotage de l'opération, visée ci-dessus, précise notamment le rôle du maître d'ouvrage coordinateur.

2.3 Engagements particuliers relatifs aux opérations connexes

Ce projet s'articule à trois projets connexes :

- à Pierrefitte-sur-Seine, la réalisation du projet départemental RD 28 prolongée à l'est, dont la section de site protégé pour bus comprise entre l'avenue Lénine (RN1) et la rue Dolet, servira pour les rames de tramway de voie d'accès jusqu'au site d'atelier – garage

Le Département de Seine–Saint-Denis s'engage à conduire l'ensemble des démarches nécessaires à la réalisation de la section de la RD 28 comprise entre l'avenue Lénine (RN1) et la rue Dolet dans des délais compatibles avec ceux mentionnés à l'article 3.

- à Pierrefitte-sur-Seine, la régénération de l'actuel pont cintré de la Grande Ceinture Ferroviaire qui, sous maîtrise d'ouvrage RFF, permettra une continuité du site protégé sur ce secteur grâce :
 - à l'anticipation en 2008 des travaux initialement prévus en 2010,
 - à un élargissement de l'ouverture de cet ouvrage (passage de 27 à 32,3 m).

Le Département de Seine–Saint-Denis a conduit l'ensemble des démarches (notamment la passation d'une convention avec RFF et la mise en place des financements) nécessaires à l'opération de régénération du pont-rail de la Grande Ceinture Ferroviaire. Le nouveau pont rail a été mis en service le 15/09/2008.

- à la limite communale entre Sarcelles et Garges-lès-Gonesse, le pôle multimodal RER D permettra de dégager l'emprise nécessaire au tramway grâce :
 - à la restructuration et la réhabilitation de la gare routière,
 - au transfert de la RD125 sur un nouvel ouvrage créé au nord de l'actuelle voirie.

Le projet de pôle traite des espaces autour du terminus du tramway. Son périmètre commence côté ouest au droit de la future liaison RD125–Bd Allende pour se terminer sur Garges-lès-Gonesse.

Ce projet de pôle, sous maîtrise d'ouvrage partagée entre le Département du Val d'Oise et la RATP, s'articule quant à lui au projet de réhabilitation du Quartier, projet porté par la Communauté d'Agglomération Val de France.

Le Conseil Général du Val d'Oise et la RATP s'engagent à conduire l'ensemble des démarches sur le pôle de Garges-Sarcelles (études, demandes de financement ad-hoc, réalisation...) dans des délais compatibles avec ceux mentionnés à l'article 3 et à être attentifs au déroulement du projet de réhabilitation du Quartier de la gare, projet porté par la Communauté d'Agglomération Val de France.

Les partenaires de ce projet de pôle (financeurs et maîtres d'ouvrage) s'engagent à tout mettre en œuvre pour respecter les conditions de financement et de réalisation prévues au contrat de pôle.

Ainsi le projet de tramway assure une contribution financière pour :

- la régénération du pont de la Grande Ceinture, avec une prise en charge à 50% de l'anticipation des travaux et de l'élargissement chiffrés à un total de 1,2 M€ (les 50% restant étant pris hors la présente convention par le Département de Seine-Saint-Denis).
- le pôle multimodal de Garges-Sarcelles afin de compléter les autres financements mobilisables sur ce site (PDU, FEDER, Gare Routière, Informations, sécurisation...).

Les montants de participation sont précisés aux articles 4.4 à 4.7 de la présente convention.

ARTICLE 3.

DELAI ET CALENDRIER DE REALISATION

La durée prévisionnelle de réalisation des travaux et des procédures préalables à la mise en service est fixée à 36 mois selon le planning annexé, à compter de la notification par le STIF de la présente convention, sous réserve de la mise en place, dans les temps prévus, des financements correspondants à l'ensemble des tranches de l'opération décrites à l'article 5 et de la réalisation des projets connexes, conformément à leurs calendriers prévisionnels.

Les dispositions de l'article 6.3 s'appliqueront aussi aux charges induites par une livraison du matériel roulant qui ne pourrait pas être utilisé comme prévu du fait d'un retard dans la bonne fin de réalisation de l'infrastructure.

Le planning général de l'opération, joint en annexe 2, indique les événements clés pour chaque lot de travaux apparaissant – au jour de la présente convention – déterminants pour assurer le respect du délai global. Ce planning prévisionnel n'a pas de valeur contractuelle.

ARTICLE 4.

ESTIMATION DES DEPENSES DE L'OPERATION - COUTS D'OBJECTIF POUR CHAQUE MAITRE D'OUVRAGE

4.1 Estimation des dépenses de l'opération

Les dépenses afférentes à l'opération sont évaluées aux conditions économiques de l'avant-projet à la date du 1^{er} janvier 2006. Elles incluent les frais de maîtrise d'ouvrage, de maîtrise d'œuvre, de coordination de la maîtrise d'ouvrage et de communication.

Elles s'élèvent à **163,132 M€ (CE 01/2006)**.

L'estimation de ces dépenses comprend une provision pour aléas et imprévus, déterminée au stade de l'avant-projet et destinée à couvrir un ensemble de petits postes de dépenses non individualisés, les aléas normaux et les taxes sur la valeur ajoutée pour les frais d'études lorsqu'elles étaient réalisées sous maîtrises d'ouvrage des Directions Départementales de l'Équipement de Seine–Saint-Denis et du Val d'Oise.

Elle ne comprend pas de provision destinée à couvrir les aléas exceptionnels. Ces aléas sont financés selon les modalités prévues à l'article 12 ci-après.

4.2 Base de comparaison des coûts

Pour être comparables, tous les coûts finaux de réalisation doivent être ramenés aux conditions économiques de référence de la présente convention (au 1^{er} janvier 2006) par application des indices professionnels pertinents.

Le choix définitif des indices et de leur pondération éventuelle sera arrêté en concertation avec les maîtres d'ouvrage, le STIF et les financeurs. A défaut d'accord entre les parties, l'index TP01 sera utilisé.

4.3 Coût d'objectif de la- Direction Départementale de l'Équipement de Seine–Saint-Denis

Le coût réalisé de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage de l'État – DDE de Seine–Saint-Denis est de **1,728 M€¹** y compris les frais de maîtrise d'œuvre, de maîtrise d'ouvrage et les dépenses communes à l'ensemble des maîtres d'ouvrage affectées au périmètre sous maîtrise d'ouvrage de l'État - DDE de Seine–Saint-Denis.

¹ Suite à la réalisation d'un décompte précis, la part des dépenses effectuées par la DDE 93 s'avère être de 1,728 M€ au lieu de 1,880 M€ (CE 01/06) comme mentionné dans la convention de la tranche A.

4.4 Coût d'objectif du Département de Seine–Saint-Denis

Le coût prévisionnel de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage du Département de Seine–Saint-Denis est fixé à **40,238 M€** (CE 01/2006) y compris le coût des travaux, la provision pour aléas et imprévus, les frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage, les dépenses communes aux trois maîtres d'ouvrage pour la part qui lui est affectée.

Ce coût d'objectif se décompose comme suit :

Travaux	34,039 M€
Frais d'ingénierie	1,852 M€
Frais de maîtrise d'ouvrage	2,178 M€
Provision pour aléas et imprévus	1,569 M€
Participation régénération OA RFF	0,600 M€

Remarque : la part relevant de cette maîtrise d'ouvrage pour la mise en place d'agents de proximité et de la maison du tramway, ainsi que les dépenses de participation au comblement de l'ouvrage dit de la « vieille mer », sont considérées par le STIF et les co-financeurs comme étant des dépenses nécessaires à la réalisation du programme de l'opération.

4.5 Coût d'objectif De la Direction Départementale de l'Equipement et de l'Agriculture du Val d'Oise

Le coût réalisé de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage de l'Etat – DDEA du Val d'Oise est de **2,230 M€²** y compris les frais de maîtrise d'œuvre, de maîtrise d'ouvrage et les dépenses communes à l'ensemble des maîtres d'ouvrage pour la part qui lui est affectée.

4.6 Coût d'objectif du Département du Val d'Oise

Le coût prévisionnel de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage du Département du Val d'Oise est fixé à **29,461 M€³** (CE 01/2006) y compris le coût des travaux, la provision pour aléas et imprévus, les frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage, les dépenses communes aux trois maîtres d'ouvrage, pour la part qui lui est affectée.

Ce coût d'objectif se décompose comme suit :

Acquisitions foncières	2,480 M€
Travaux	20,691 M€
Frais d'ingénierie ⁴	2,075 M€
Frais de maîtrise d'ouvrage ⁵	1,37 M€
Provision pour aléas et imprévus ⁶	0,744 M€
Participation pôle gare Garges-Sarcelles	2,101 M€

A ce coût devrait être ajoutée l'éventuelle participation financière du projet à l'adaptation du réseau de chaleur de Sarcelles qui résulterait d'une décision de justice; la prise en charge de cette adaptation, nécessaire pour l'implantation du tramway, est actuellement en cours de discussion pré-contentieuse avec le propriétaire du réseau.

² Suite à la réalisation d'un décompte précis, la part des dépenses effectuées par la DDEA 95 s'avère être de 2,230 M€.

³ 29,461 et non pas 31,691 comme mentionné dans ce chapitre de la TFB1, chiffre repris par erreur de la TFA qui, conformément à l'Avant-Projet, cumulait les valeurs DDE 95 et Département 95 (cf historique dans le préambule de la TFB1 et repris dans le préambule de cette convention).

⁴ pour mieux prendre en compte l'importance des frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage du département du Val d'Oise, malgré l'impact du prélèvement des dépenses passées de la DDE95 sur l'enveloppe qui était initialement commune, ces frais sont revus à 3,445 M€ avec un ajustement corrélatif de la provision pour aléas

⁵ Voir renvoi 4 ci-dessus

⁶ Voir renvoi 4 ci-dessus

Remarque : la part relevant de cette maîtrise d'ouvrage pour la mise en place d'agents de proximité et de la maison du tramway, ainsi que les dépenses correspondant aux prescriptions de l'Etat en matière de sécurité, sont considérées par le STIF et les co-financeurs comme étant des dépenses nécessaires à la réalisation du programme de l'opération.

4.7 Coût d'objectif de la RATP

Le coût prévisionnel de l'opération sous la maîtrise d'ouvrage de la RATP est fixé à **89,475 M€** (CE 01/2006) y compris le coût des travaux, la provision pour aléas et imprévus, les frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage, les dépenses communes à l'ensemble des maîtres d'ouvrage, affectées au périmètre sous maîtrise d'ouvrage de la RATP.

Ce coût d'objectif se décompose comme suit :

Acquisitions foncières	2,855 M€
Travaux ⁷	70,547 M€
Frais d'ingénierie	7,804 M€
Frais de maîtrise d'ouvrage	4,731 M€
Provision pour aléas et imprévus	2,993 M€
Participation pôle gare Garges-Sarcelles	0,545 M€ ⁸

Remarque : la part relevant de cette maîtrise d'ouvrage pour la mise en place d'agents de proximité et de la maison du tramway, ainsi que les dépenses d'installation et d'exploitation de chantier, et celles nécessaires pour confirmer la cohérence du projet de pôle gare de Garges-Sarcelles avec les chantiers en interface, sont considérées par le STIF et les co-financeurs comme étant des dépenses nécessaires à la réalisation du programme de l'opération.

ARTICLE 5. DECOMPOSITION EN TRANCHES FONCTIONNELLES

L'opération est décomposée en 3 tranches fonctionnelles : TFA, TFB1 et TF B2.

Le montant de la **tranche fonctionnelle A** est de 31,983 M€ (CE 01/06). Il correspond au financement des premières actions : études, acquisitions foncières et travaux préparatoires, nécessaires à l'engagement de l'opération.

Le montant de la **tranche fonctionnelle B1** est de 83,000 M€ (CE 01/06). Il porte sur la régularisation des dépenses passées sous maîtrise d'ouvrage des DDE 93 et 95 ; sur les travaux de terrassement, d'assainissement, de réalisation des chaussées et des trottoirs; sur la réalisation des travaux de génie civil de la plateforme et des stations du tramway, de son système d'alimentation en énergie électrique (massifs de fondation et équipements de la LAC), de la multitubulaire, des installations fixes de guidage, de la signalisation ferroviaire et des bâtiments du site de maintenance et de remisage des rames. Il porte aussi sur les frais de maîtrise d'ouvrage et d'ingénierie, de consultations et de suivi de la réalisation des travaux.

La **tranche fonctionnelle B2 d'un montant de 48,149 M€ (CE 01/2006)** porte sur le financement des dépenses à réaliser pour la mise en service de la ligne.

5.1 Tranche fonctionnelle B2

⁷ suite à sa demande du 13 novembre 2008 et à la réponse du STIF du 24 février 2009, la RATP exécutera en béton la section du site propre bus de la RD28, qui sera utilisée par les tramways pour accéder au site de maintenance et de remisage, au lieu de réaliser des longrines dans une chaussée souple faite par le CG93, bénéficiaire à ce titre de subventions spécifiques issues du produit des amendes. La RATP et le CG93, d'accord sur les transferts financiers nécessaires, se sont engagés sur l'absence de surcoût pour le projet tramway.

⁸ Sans modifier le montant total de la contribution du tramway au pôle gare, un ajustement a été réalisé dans les affectations entre la maîtrise d'ouvrage du Département 95 et la maîtrise d'ouvrage RATP. La réalisation des îlots trottoirs de part et d'autre de la plate-forme tramway a été transférée à la RATP pour un montant de 0,545 M€ (CE 01/2006).

5.1.1 Part de la tranche fonctionnelle B2 sous maîtrise d'ouvrage du département de Seine–Saint-Denis (CE 01/06)

Travaux	17,560 M€
<i>Chaussées, Trottoirs, Pont de Creil Equipements, Mobiliers urbains (éclairage, signalétique...) végétalisation des emprises</i>	
Frais d'ingénierie	0,506 M€
Provision pour Aléas et Imprévus	1,569 M€
Total tranche fonctionnelle B2 – Département 93	19,635 M€

5.1.2 Part de la tranche fonctionnelle B2 sous maîtrise d'ouvrage du département du Val d'Oise (CE 01/06)

Travaux	
<i>Mobiliers urbains (éclairage, signalétique...) végétalisation des emprises</i>	
Provision pour Aléas et Imprévus	
Frais de maîtrise d'œuvre et d'ouvrage	
TVA	
Total tranche fonctionnelle B2 – Département 95	5,770 M€⁹

5.1.3 Part de la tranche fonctionnelle B2 sous maîtrise d'ouvrage de la RATP (CE 01/06)

Travaux	18,648 M€
<i>Equipements industriels du site de maintenance et des postes de redressement, équipement des stations, courants faibles)</i>	
Frais de maîtrise d'ouvrage	0,558 M€
Provision pour Aléas et Imprévus	2,993 M€
Participation Pôle Gare	0,545 M€
Total tranche fonctionnelle B2- RATP	22,744 M€

ARTICLE 6. FINANCEMENT DE LA TRANCHE FONCTIONNELLE B2

6.1 Engagement des financeurs

La présente convention vaut engagement financier des financeurs pour un coût total de **48,149 M€ (CE 01/2006)**.

Les financeurs s'engagent, en tout état de cause, à financer la troisième tranche, selon le plan de financement présenté ci-après et dans la limite de l'article 12.4 de la présente convention.

⁹ Ce montant résulte d'une part du reliquat du poste travaux (7,134M€), de la PAI (0,744M€) et d'autre part d'ajustements pour transferts ou surévaluations figurant dans les conventions TFA ou TFB1 (-0,545 sur la contribution au pôle ; -0,778 M€ et -0,489 M€ sur les frais respectivement de MOE et de MOA; -0,296M€ sur le poste TVA)

6.2 Plan de financement de la tranche fonctionnelle B2

La matrice de financement de la tranche fonctionnelle B2 aux conditions économiques de référence de janvier 2006 est la suivante¹⁰ :

		Coûts d'objectif	Financeurs			
			Etat	RIF	RATP (prêts bonifiés de la RIF)	Dép. 95
Maîtres d'ouvrage	DDE 93	0 M€	0 M€	0 M€		
	Dép. 93	19,635 M€	0 M€	19,635 M€		
		100,00 %	0 %	100 %		
	DDE 95	0 M€	0 M€			0 M€
	Dép. 95	5,770 M€	0 M€	5,770 M€		0 M€
		100,00 %	0 %	100 %		
	RATP	22,744 M€	14,834 M€	7,910 M€	0 M€	
		100,00 %	65,22 %	34,78 %		
	Total	48,149 M€	14,834 M€	33,315 M€	0 M€	0 M€

6.3 Ajustements dans la mise en place des financements

En cas de difficultés dans la mise en place des financements, les financeurs se réservent le droit de demander conjointement aux maîtres d'ouvrage un décalage de l'opération. Les besoins ajustés sont alors proposés par les maîtres d'ouvrage dans ce cadre.

Dans les cas où les difficultés de mise en place des financements n'ont pas pour origine un dépassement du coût d'objectif de l'opération, les charges induites pour les maîtres d'ouvrage par le retard de paiement de l'un des financeurs ou par un report de l'opération demandé par l'un des financeurs sont supportées par ce dernier. Le comité de suivi de l'opération, selon les modalités de l'article 9, validera l'estimation du préjudice financier subi par les maîtres d'ouvrage et définira les modalités de compensation due par le financeur auquel le retard est imputable.

6.4 Engagement du STIF

Du fait de l'évolution des procédures de financement de la Région et contrairement à l'article 6.4 de la convention de financement de la TFA, le montant des investissements que doit faire la RATP sur fonds propres pour la mise en œuvre de ce projet s'établit finalement à 2,158 M€ HT (CE janvier 2006) au titre de

¹⁰ La matrice de financement tient compte d'une participation de l'Etat apportées aux départements 93 et 95 de respectivement 0,239 M€ et 0,033 M€ au titre des reliquats d'AE affectés aux DDE 93 et 95 lorsqu'elles étaient maîtres d'ouvrage et qui n'ont pas été consommés. Afin de simplifier la matrice de financement de la TFB2, il a été convenu que ces sommes leur soient apportées par la Région Ile-de-France. L'équilibre des participations respectives de l'Etat et de la Région est rétabli sur les financements qu'ils apportent à la RATP : la part de l'Etat est augmentée de $0,239 + 0,033 = 0,272$ M€, et celle de la Région est réduite d'autant

l'infrastructure, financés par prêts bonifiés, comme indiqué au préambule, et 52 M€ H.T. (CE janvier 2006) au titre du matériel roulant, comme indiqué dans l'avant-projet visé en tête de cette convention.

Le STIF et la RATP négocieront les conditions de prise en compte de l'impact de la mise en service du tramway sur pneus entre Saint-Denis et Sarcelles dans le cadre de la convention pluriannuelle mentionnée à l'article 5 du décret 59-157 du 7 Janvier 1959, communément appelée "contrat STIF-RATP". A ce titre, les investissements en fonds propres de la RATP seront pris en compte sur la base de leur réalisation effective et dans la limite de chacun des montants rappelés ci-dessus.

ARTICLE 7. ECHEANCIERS FINANCIERS DE L'OPERATION

7.1 Échéancier des autorisations de programme ou d'engagement

S'agissant des autorisations de programme ou d'engagement complémentaires nécessaires à la réalisation des travaux, leur affectation et leur échelonnement relèvent de la responsabilité de chaque financeur.

7.2 Echancier des dépenses des maîtres d'ouvrage

Les échéanciers prévisionnels des dépenses de chaque maître d'ouvrage s'établissent selon les tableaux figurant en annexe 4. Les montants indiqués sont établis en euros constants (CE janvier 2006) et en euros courants, selon le mode d'actualisation décrit à l'article 7.3.

7.3 Ajustement des échéanciers

Ces échelonnements sont ajustés chaque année à l'occasion du comité de suivi prévu à l'article 9 ci-après, au cours de sa réunion annuelle et sur proposition des maîtres d'ouvrage, en fonction de l'avancement des études, du déroulement du chantier et de l'évolution des taux d'actualisation.

Les échéanciers, joints en annexe, ont été élaborés sur la base d'un taux d'actualisation par rapport aux conditions économiques de l'avant-projet (CE janvier 2006) de 3%.

ARTICLE 8. MODALITES D'ATTRIBUTION DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME ET DES CREDITS DE PAIEMENT

8.1 Autorisations de programme ou d'engagement

Les financeurs s'engagent à notifier leurs autorisations de programme ou d'engagement au minimum en fonction des besoins des maîtres d'ouvrage, selon les calendriers fournis par ceux-ci, et approuvés par les financeurs.

8.2 Crédits de paiement

Les crédits de paiement sont versés par les financeurs au fur et à mesure de l'avancement des travaux sur présentation par le maître d'ouvrage concerné d'un état des dépenses constatées et, pour la Région d'Ile-de-France, de la demande de versement de subvention selon le modèle type de la Région, indiquant notamment les autorisations de programme ou d'engagement de rattachement de ces crédits.

Les crédits de paiement relatifs aux dépenses réalisées par les maîtres d'ouvrage pour les études, les travaux préparatoires et les commandes anticipées pourront être versés avant la signature de la présente convention.

8.3 Information du STIF

Les financeurs et les maîtres d'ouvrage s'engagent à informer le STIF de la notification des AE ou AP et des demandes d'appels de fonds et de versements des crédits de paiement, selon des modalités à définir conjointement.

8.4 Mandatement et règlement

Le mandatement des sommes dues aux maîtres d'ouvrage doit être effectué dans un délai de 45 jours à compter de la date de réception de l'appel de fonds (utilisation éventuelle d'un courrier avec accusé de réception).

A défaut de mandatement dans ce délai, les sommes sont passibles d'intérêts moratoires (calculés sur la période courant entre la date limite de paiement et la date effective de paiement), au taux de l'intérêt légal en vigueur majoré de deux points.

8.5 Bénéficiaires

Les participations et subventions sont versées à :

Département de Seine-Saint-Denis

sur le compte ouvert à la Banque de France, dont les coordonnées sont les suivantes :

Titulaire : PAIERIE DEPARTEMENTALE SEINE SAINT DENIS
Domiciliation : Banque de France - BDF SAINT DENIS
Code banque : 30001
Code guichet : 00934
N° compte : C 9340000000
Clé RIB : 92

Département du Val d'Oise

sur le compte ouvert au nom de la Banque de France, dont les coordonnées sont les suivantes :

Titulaire : PAIERIE DEPARTEMENTALE VAL D'OISE
Code banque : 3001
Code guichet : 00651
N° compte : C956 0000000
Clé : 97

RATP

sur le compte ouvert au nom de RATP ENCAISSEMENTS COLLECTIVITES du CREDIT AGRICOLE INDOSUEZ, dont le RIB est le suivant :

Code banque : 31489
Code guichet : 00010
N° compte : 00 198 757 753
Clé : 47.

ARTICLE 9. COMITE DE SUIVI DE L'OPERATION

Les parties conviennent d'assurer un suivi du déroulement de l'opération. Pour cela, il est créé un comité de suivi co-présidé par les financeurs et comprenant l'ensemble des signataires de la présente convention, qui se réunit au moins une fois par an à l'initiative des co-présidents jusqu'à la mise en service de l'opération. . La DDE 93 et la DDEA 95, compte tenu que leurs engagements portent sur la période passée, ne seront pas tenues d'être représentées dans ce comité

Ce comité de suivi a bien entendu compétence pour suivre l'ensemble des tranches et des conventions correspondantes à cette opération.

Si nécessaire, le STIF peut provoquer une réunion du comité de suivi. Il peut se réunir de façon exceptionnelle si une décision urgente doit être prise en application de l'article 11 ou sur demande d'un signataire.

En préparation du Comité de suivi, les maîtres d'ouvrage transmettent au maître d'ouvrage coordinateur et au STIF un état technique administratif et financier de l'avancement de l'opération.

Le maître d'ouvrage coordinateur établit un rapport sur l'avancement de l'opération sur la base des documents transmis par les différents maîtres d'ouvrage. Ce rapport est analysé par le STIF et fait l'objet d'un avis du STIF aux financeurs.

Le rapport et l'ensemble des documents centralisés par le maître d'ouvrage coordinateur sont transmis au STIF sous forme de minute, 2 semaines avant le Comité de Suivi.

Les informations communiquées sont les suivantes :

- le point sur l'avancement des travaux,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- le point sur le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il peut être estimé à la date du rapport,
- un état comparatif entre, d'une part, le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il est estimé à la date du comité de suivi au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser, d'autre part, le coût d'objectif fixé pour chacun des maîtres d'ouvrage dans la présente convention,
- la liste des principaux marchés signés avec leur montant d'engagement et notamment une analyse des résultats des appels d'offres réalisés par rapport aux estimations prévisionnelles des maîtres d'ouvrage,
- la liste des principaux marchés à venir,
- un état des lieux sur la consommation des provisions définies à l'article 4,
- le point sur le traitement des problèmes rencontrés qui pourraient engendrer une modification des coûts et des délais, et l'indication des réclamations et d'éventuels contentieux de la part des entreprises titulaires des marchés,
- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des subventions versées,
- l'estimation du préjudice financier consécutif à un éventuel retard de versement de la part de l'un des financeurs,
- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre), ainsi que la désignation nominative des principales fonctions de direction de la maîtrise d'ouvrage,
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).

Les maîtres d'ouvrage effectuent également une mise à jour des prévisions pluriannuelles de leurs dépenses. Ces prévisions couvrent la totalité de la période de l'opération. Elles sont établies en euros courants et en euros constants aux conditions de l'avant-projet pour toute la période de réalisation.

ARTICLE 10. MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI

10.1 Comptabilité de l'opération

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à faire ressortir dans leur comptabilité les dépenses propres à l'opération et les éventuelles subventions ou financements complémentaires spécifiques qui pourraient être accordés par des tiers sur l'opération.

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

10.2 Information

Les maîtres d'ouvrage s'engagent pendant toute la durée de validité de la convention :

- à présenter un compte-rendu d'avancement de l'opération devant le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France à la demande de ce dernier,
- à informer le STIF et les financeurs sans délai en cas de difficultés ayant une incidence financière, ou une incidence sur le respect du calendrier.

10.3 Suivi de la maîtrise d'ouvrage

En complément du décret 59-157 du 7 janvier 1959 et conformément au contrat de plan Etat Région d'Ile-de-France, les financeurs chargent conjointement le STIF d'assurer pour leur compte le contrôle des maîtres d'ouvrage. Le STIF s'assure notamment du respect, par les maîtres d'ouvrage, des dispositions techniques de l'Avant-Projet approuvé, des coûts d'objectif définis aux articles 4.3 à 4.5, et du délai indiqué à l'article 3 pour la mise en service de l'opération.

Dans ce cadre, chaque maître d'ouvrage s'engage à remettre au STIF, sur sa demande, tous les documents relatifs à l'opération, nécessaires au suivi de la maîtrise d'ouvrage, qu'ils soient à caractère organisationnel (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre) ou technique (dossier projet, dossiers de consultation des entreprises, marchés de travaux et contrôles techniques divers...). Chaque maître d'ouvrage s'engage également à autoriser les agents du STIF ou les experts missionnés par celui-ci à assister sur leur demande à toute réunion permettant d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet, notamment les revues de projet.

Par ailleurs, complémentaires aux justificatifs propres à sa partie de maîtrise d'ouvrage, le maître d'ouvrage coordinateur s'engage à remettre au STIF l'ensemble des documents relatifs à l'exercice de sa mission de coordination telle que définie à l'article 2.2, et notamment ceux relatifs à l'organisation des maîtrises d'ouvrage et des maîtrises d'œuvre.

10.4 Intervention d'experts

Sur proposition du STIF aux financeurs ou à la demande de l'un des financeurs après information préalable des autres financeurs et du STIF, les maîtres d'ouvrage concernés s'engagent à permettre aux experts désignés ou missionnés par le STIF, d'effectuer des visites des lieux, des installations et travaux relevant de la présente opération, et à faciliter le contrôle de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives. Les frais relatifs à ces interventions sont à la charge du ou des demandeurs. Les maîtres d'ouvrage sont eux chargés de l'organisation des visites et du respect des règles de sécurité.

ARTICLE 11. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET

Toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou, sans faire obstacle à l'application des dispositions prévues à l'article 11, toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais prévus à l'article 3 ou des coûts d'objectif prévus à l'article 4 à la présente convention, peut conduire, selon la réglementation applicable aux maîtres d'ouvrage ou selon l'appréciation du STIF, à la réalisation d'un Avant-Projet Modificatif, présenté au Conseil du STIF.

Le maître d'ouvrage concerné transmettra au maître d'ouvrage coordinateur, au STIF, et aux financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Il devra veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières sur les autres maîtres d'ouvrage. Le maître d'ouvrage coordinateur demandera l'avis à l'ensemble des maîtres d'ouvrage et s'assurera de la mise au point d'un accord dont il informera formellement le STIF. Au vu de l'ensemble de ces éléments, le STIF validera les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou appréciera l'opportunité d'une saisine du comité de suivi ainsi que la nécessité de réaliser un Avant-Projet Modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

En cas de désaccord persistant entre maîtres d'ouvrage sur la consistance et la portée des modifications à apporter, le STIF tranchera par la rédaction d'un cahier des charges de l'Avant-Projet Modificatif. Cet Avant-Projet Modificatif sera présenté au Conseil du STIF. Il donnera lieu à la conclusion d'un avenant à la présente convention, indiquant toutes les conséquences notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût d'objectif ou de périmètre par maître d'ouvrage, de répartition des financements et de délai de réalisation de l'opération. Les travaux concernés ne pourront avoir un début d'exécution qu'après la signature de l'avenant.

Cette disposition ne fait pas obstacle à la prise en compte par les maîtres d'ouvrage de demandes, d'un des financeurs ou de tiers, d'adaptations localisées de l'opération, ne modifiant pas son aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'Avant-Projet. La prise en compte de ces modifications sera soumise à

l'accord préalable du STIF au titre de son contrôle des maîtres d'ouvrage. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge des demandeurs.
L'application des dispositions de cet article ne doit pas faire obstacle à la poursuite des travaux sur la partie non touchée par les modifications.

12.1 Contrôle du respect des coûts d'objectif de chaque maître d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage s'engagent sur le respect de leur coût d'objectif, tel qu'il est défini à l'article 4. Pour permettre la comparaison entre leur coût d'opération et leur coût d'objectif, il est précisé que le coût final estimé est déterminé en euros aux Conditions Economiques de l'avant-projet, selon les modalités de l'article 4.2.

A cet effet, au moment de l'établissement du solde des dépenses à réaliser sur le projet, chaque maître d'ouvrage fournira aux financeurs le calcul du coût de sa part du projet, actualisé à l'aide des index professionnels pertinents. Ce calcul servira de référence pour le solde de financement de l'opération.

Dès qu'à l'occasion d'un comité de suivi ou, en cas d'événement exceptionnel, à tout instant, il apparaît que le coût prévisionnel final estimé de l'opération dépasse le coût d'objectif, le maître d'ouvrage concerné indique au STIF et aux financeurs :

- l'existence et l'importance de cet écart
- son origine
- les mesures de toute nature qu'il entend prendre pour y remédier

Le STIF rend un avis aux financeurs sur les explications fournies par le maître d'ouvrage et les moyens proposés pour résorber l'écart constaté.

12.2 Modalités de modification du coût d'objectif

12.2.1 Dépassement du coût d'objectif

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures correctives proposées, le respect du coût d'objectif ne peut être assuré, le maître d'ouvrage concerné fournit au maître d'ouvrage coordinateur, au STIF et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences. Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux financeurs qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage coordinateur selon les dispositions de l'article 11 de la présente convention et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un Avant-Projet Modificatif.

Au vu de ce rapport, les financeurs précisent alors le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu aux articles 5 et 6 au titre du coût d'objectif initial du maître d'ouvrage concerné.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs et le STIF. Les maîtres d'ouvrage sont entendus et informés de la nécessité éventuelle de la formalisation d'un Avant-Projet Modificatif.

Si, en application des statuts du maître d'ouvrage concerné, ou des règles qui lui sont applicables, ces propositions doivent faire l'objet d'une décision d'approbation du STIF, notamment au titre de l'article 11 de la présente convention, le maître d'ouvrage transmet au STIF l'ensemble des pièces et dossier justificatif éventuel (Avant-Projet Modificatif) accompagné de la réponse des financeurs.

Le STIF fait alors part de sa position aux maîtres d'ouvrage et financeurs et approuve le cas échéant l'Avant-Projet Modificatif et arrête un nouveau coût d'objectif pour le maître d'ouvrage concerné et pour l'opération.

En application de ces décisions, un avenant formalisera l'ensemble des modifications apportées à la convention notamment en terme d'augmentation du coût d'objectif initial et d'incidence sur la rémunération du maître d'ouvrage concerné résultant de l'application de la clause d'intéressement prévue à l'article 12.4.

12.2.2 Diminution du coût d'objectif

Le maître d'ouvrage concerné transmet aux financeurs et au STIF un rapport justificatif de la diminution proposée de son coût d'objectif. Ce rapport fait l'objet d'un avis du STIF aux financeurs indiquant son accord.

Un avenant formalisera la diminution du coût d'objectif initial pour le maître d'ouvrage concerné et l'intéressement consécutif en résultant.

12.3 Modalités de modification des délais

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect du délai ne peut être assuré, le maître d'ouvrage concerné fournit au maître d'ouvrage coordinateur, au STIF et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine et l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux membres du comité de suivi, qui s'appuiera notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage coordinateur selon les dispositions de l'article 11 de la présente convention, et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un Avant-Projet Modificatif. Il indiquera notamment les incidences sur le planning et le phasage initial de l'ensemble des travaux de l'opération, tous maîtres d'ouvrage confondus, et les conséquences sur les autres maîtres d'ouvrage telles qu'elles apparaissent au vu des éléments transmis par le maître d'ouvrage coordinateur. Par ailleurs cet avis précisera l'impact sur l'offre de transport.

Au vu de ce rapport, et des avis éventuels formulés par les autres maîtres d'ouvrage, les financeurs émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre les financeurs, le STIF et les maîtres d'ouvrage.

Si, en application des statuts du maître d'ouvrage, ou des règles qui lui sont applicables, ces propositions doivent faire l'objet d'une décision d'approbation du STIF, notamment au titre de l'article 11 de la présente convention, le maître d'ouvrage concerné transmet au STIF l'ensemble des pièces et dossier justificatif éventuel (Avant-Projet Modificatif) accompagné de la réponse des financeurs.

Le STIF fait alors part de sa position aux maîtres d'ouvrage et financeurs et approuve le cas échéant l'Avant-Projet Modificatif et arrête un nouveau délai de l'opération.

En application de ces décisions, un avenant formalisera l'ensemble des modifications apportées à la convention notamment en terme d'augmentation du délai initial.

12.4 Clause d'intéressement sur le respect du coût d'objectif

Si le dépassement du coût d'objectif de chacun des maîtres d'ouvrage (hors participation à la régénération du pont rail dit de la Grande Ceinture et à l'aménagement du pôle gare de Garges–Sarcelles) ne peut être imputé à un ou des événements exceptionnels ou aux évolutions des indices professionnels pertinents, et indépendamment des modalités arrêtées vis-à-vis des surcoûts, la rémunération du maître d'ouvrage concerné définie à l'article 4 est réduite d'une somme calculée par application du pourcentage de dépassement du coût d'objectif en euros d'origine de l'estimation du montant des dépenses de maîtrise d'œuvre, telle qu'elle est définie à l'article 5, sans pouvoir dépasser 15% du montant des dépenses de maîtrise d'ouvrage, les subventions étant réduites de la même somme.

De même, en cas d'économie réalisée sur le coût d'objectif, la rémunération du maître d'ouvrage concerné définie à l'article 4 est augmentée d'une somme calculée par l'application du pourcentage d'économies réalisées par rapport au coût d'objectif en euros d'origine de l'estimation du montant des dépenses de maîtrise d'œuvre, telle qu'elle est définie à l'article 5, sans pouvoir dépasser 15% du montant des dépenses de maîtrise d'ouvrage, les subventions étant augmentées de la même somme.

En cas de litige sur la responsabilité des dépassements, il sera fait appel au comité de gestion du contrat de plan Etat – Région qui, avec l'aide du STIF, proposera le montant de dépassement imputable à chaque maître d'ouvrage. Ce montant servira de base au calcul de la pénalité provisoire qui lui est applicable. Il en est de même pour l'attribution de l'intéressement en cas d'économie sur le coût total du projet.

ARTICLE 13.

ACHEVEMENT DES TRAVAUX

Avant la mise en service de l'opération, les maîtres d'ouvrage invitent le Syndicat des Transports d'Ile-de-France et les financeurs à constater sa conformité par rapport aux dispositions de l'avant-projet approuvé ou de l'avant-projet modificatif.

ARTICLE 14.

BILAN

14.1 Bilan physique et financier

Chaque maître d'ouvrage établit sous sa responsabilité, au plus tard trois ans après la mise en service, un bilan financier et physique des aménagements relevant de son périmètre dans le cadre de la présente convention.

Ce bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût d'objectif, défini à l'article 4, ramenée aux conditions économiques de l'Avant-Projet (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par les maîtres d'ouvrage) afin de permettre une comparaison.

Ce bilan comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant le descriptif des aménagements réalisés et retraçant l'évolution éventuelle du coût d'objectif et des principales décisions concernant les aménagements dont il assure la maîtrise d'ouvrage,
- le récapitulatif des subventions attribuées,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres),
- le récapitulatif des dépenses effectivement payées à la date de réalisation du bilan (établi sur la base des décomptes généraux définitifs des marchés lorsqu'ils existent),
- le calcul et la justification de l'état du solde, à savoir la différence entre les dépenses effectivement payées par le maître d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les versements effectués par les financeurs,
- la nature et l'estimation des dépenses prévisionnelles totales restant à payer (contentieux, réclamations d'entreprise, finitions, garanties des aménagements paysagers, un état de la valeur des excédents de terrains ou bâtiments acquis et non nécessaires au strict fonctionnement de l'opération et pouvant donner lieu à un éventuel remboursement dans la limite des produits de cession effectivement constatés et des pourcentages des participations des parties au financement de l'opération),
- un état des éventuelles suggestions de compléments d'aménagement le concernant consécutives à la mise en service de l'opération.

Le maître d'ouvrage coordinateur établira un bilan global de l'opération synthétisant l'ensemble des données des bilans des maîtres d'ouvrage, destiné notamment à une comparaison avec le coût de l'opération tel que défini à l'article 4.1. Le bilan global de l'opération accompagné d'un rapport général de présentation et des bilans de chacun des maîtres d'ouvrage est transmis au STIF et aux financeurs. Le STIF formule un avis sur le bilan global et éventuellement les bilans individuels des maîtres d'ouvrage et le transmet aux financeurs.

14.2 Evaluation économique, sociale et environnementale

Les signataires de la présente convention ont décidé la réalisation de l'opération « Tramway sur pneus Saint-Denis / Garges–Sarcelles » en tenant compte de l'évaluation économique et sociale effectuée par les maîtres d'ouvrage et figurant dans l'avant-projet approuvé par le Conseil du STIF. Cette évaluation préalable comporte un bilan prévisionnel des avantages et inconvénients entraînés par la mise en service de l'opération. C'est au vu des prévisions et objectifs explicités dans l'avant-projet que les signataires ont pu reconnaître ensemble la validité économique et sociale de l'opération.

Sous le pilotage du STIF, les maîtres d'ouvrage organisent conjointement la collecte des informations nécessaires au bilan a posteriori, comme stipulé au Contrat de Plan État – Région d'Île-de-France, à établir au plus tard dans les cinq années qui suivent la mise en service. Le maître d'ouvrage coordinateur transmettra ce bilan au STIF et aux financeurs après validation conjointe de l'ensemble des maîtres d'ouvrage.

Ce bilan sera réalisé en application de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982.

ARTICLE 15. PUBLICITE - COMMUNICATION

Les maîtres d'ouvrage s'engagent, jusqu'à la mise en service de l'opération, à :

- associer, au sein d'un comité de communication, les co-signataires de la présente convention à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un plan de communication commun. Ce comité de communication établira notamment le cahier des charges destiné à choisir le prestataire qui aura pour mission de créer les outils de communication.
- mentionner les financeurs de l'opération et le STIF sur tout acte de communication relevant de la communication institutionnelle concernant l'opération par la présence de leurs logos ou de toute information sur les taux de financement,
- prévoir systématiquement un délai suffisant afin que chaque représentant au comité de communication puisse faire valider le principe des outils (plan de communication) par leurs responsables respectifs,
- permettre l'implantation de la signalétique de chantier des co-signataires,
- rapporter en tant que de besoin les réactions de la population concernant les travaux entrepris.

Le comité de communication regroupe les représentants des directeurs ou responsables de communication de chacun des organismes financeurs. Il est piloté par le responsable communication du maître d'ouvrage coordinateur.

ARTICLE 16. MODIFICATION DE LA CONVENTION

Toute modification de la présente convention qui serait nécessaire, notamment dans les cas prévus à l'article 11, fait l'objet d'un avenant.

ARTICLE 17. RESILIATION DE LA CONVENTION

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération.

La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

- si dans ce délai les obligations citées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution,
- si l'inexécution des prestations requises est consécutive à un cas de force majeure.

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

ARTICLE 18. DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION

La convention prend effet à compter de sa notification. Elle expire après la réalisation des quatre étapes suivantes :

- réception des ouvrages et installations par les maîtres d'ouvrage et mise en service après accomplissement des procédures prévues par la réglementation de sécurité,
- solde des paiements constatés par les financeurs et les maîtres d'ouvrage, sur présentation d'un bilan général et définitif,
- remise par les maîtres d'ouvrage aux financeurs et au Syndicat des Transports d'Île-de-France du bilan physique et financier visé à l'article 14,
- versement de la totalité des subventions dues aux maîtres d'ouvrage.

Fait en huit exemplaires originaux.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le :

Le Préfet de la Région Île-de-France, Préfet de Paris Daniel CANEPA	Le Président du Conseil Régional d'Île-de-France Jean-Paul HUCHON
Le Président du Conseil Général du Val d'Oise Didier ARNAL	Le Président du Conseil Général de Seine–Saint-Denis Claude BARTOLONE
La Directrice Générale du STIF Sophie MOUGARD	Le Président Directeur Général de la RATP Pierre MONGIN
Le Directeur Département de l'Équipement de Seine–Saint-Denis Patrick BERG	Le Directeur Département de l'Équipement et de l'Agriculture du Val d'Oise Jean REBUFFEL

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : Organigrammes nominatifs

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de l'opération

Annexe 3 : Matrice prévisionnelle de financement de l'opération

Annexe 4 : Échéanciers des paiements de la tranche fonctionnelle B2

Annexe 1 : organigramme nominatif

ORGANIGRAMMES NOMINATIFS

opération « A3g – TCSP RN1-RN16 Saint-Denis /Sarcelles »

Tramway sur pneus Saint-Denis / Garges-Sarcelles

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

Maîtrise d'ouvrage Etat - DDE de Seine–Saint-Denis

Maître d'ouvrage : M. Patrick BERG, Directeur Départemental de l'Équipement

Maîtrise d'ouvrage Etat - DDEA du Val d'Oise

Maître d'ouvrage : M. Jean REBUFFEL, Directeur Départemental de l'Équipement et de l'Agriculture

Maîtrise d'ouvrage Département de Seine–Saint-Denis

Maître d'ouvrage : M. Claude BARTOLONE, Président du Conseil général
Représentant du Maître d'ouvrage : M. Emmanuel PETIOT, Directeur de la Voirie et des Déplacements
Chef de Projet : M. Stéphane ROMANGIN

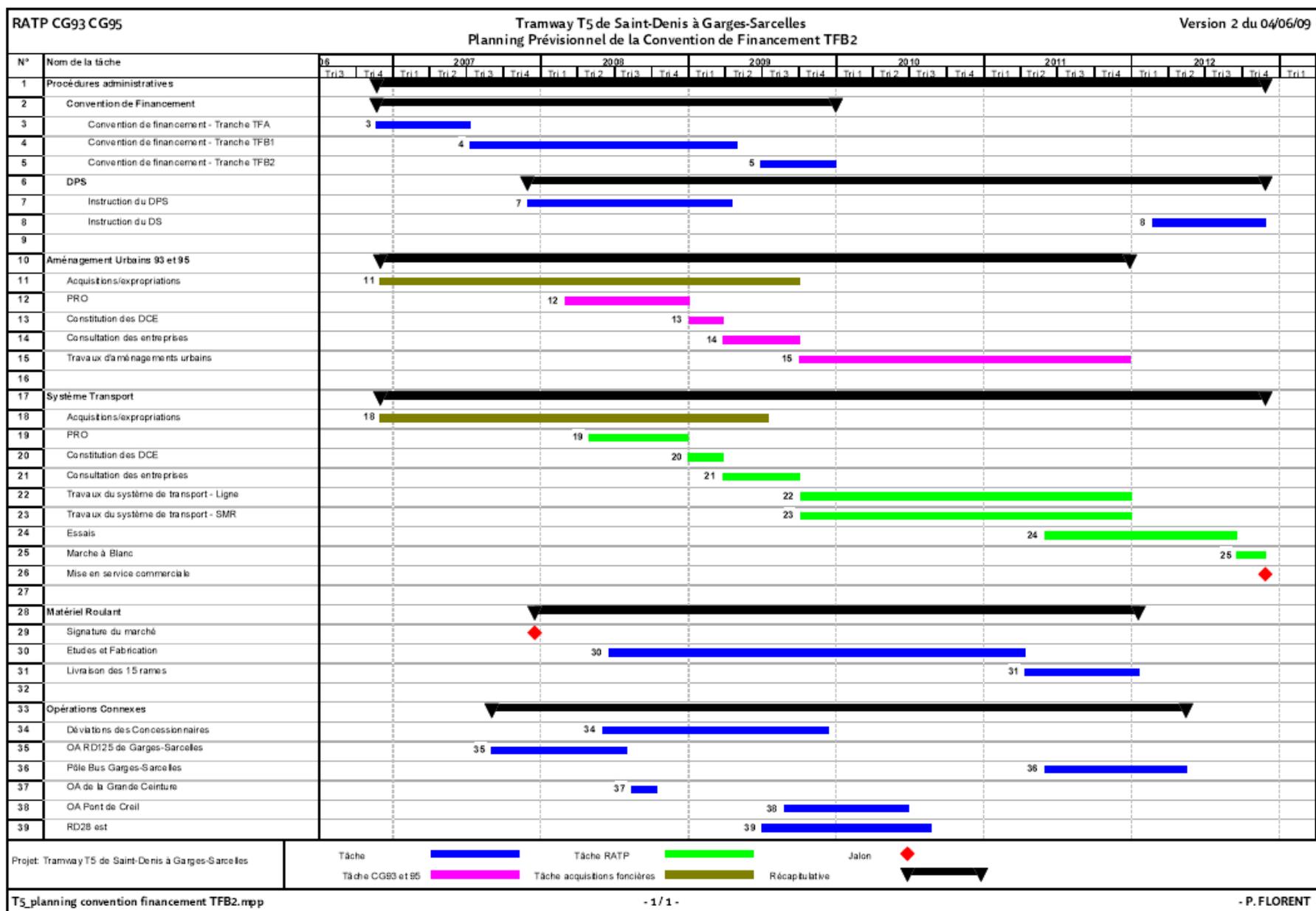
Maîtrise d'ouvrage Département du Val d'Oise

Maître d'ouvrage : M. Didier ARNAL, Président du Conseil général
Représentant du Maître d'ouvrage : M. Yannick LE BRETON, Directeur Adjoint à la Direction de la Programmation et des Etudes Routières

Maîtrise d'ouvrage RATP

Maître d'ouvrage : M. Pierre MONGIN, Président Directeur Général
Représentant du Maître d'ouvrage : M. Benjamin CLAUSTRE, Directeur de l'agence de développement territorial de Seine–Saint-Denis
Chef de Projet : M. Pierre FLORENT

Annexe 2 : calendrier prévisionnel de l'opération (mis à jour en fonction de l'avancement de l'opération à mi 2009)



Annexe 3 : Matrice prévisionnelle de financement de l'opération (aux conditions économiques de janvier 2006)

		Coûts d'objectif (CE 01/2006)	Financeurs				
			Etat	RIF	RATP (prêts bonifiés de la RIF)	Dép. 95	
Maîtres d'ouvrage	DDE 93	1,728 M€	0,028 M€	1,700 M€			
		100,00 %	1,62 %	98,38 %			
	Dép. 93	40,238 M€	0 M€	40,238 M€			
		100,00 %	0 %	100 %			
	DDE 95	2,230 M€	0,784 M€	0,546 M€		0,900 M€	
		100%	35,16%	24,48 %		40,36%	
	Dép. 95	29,461 M€	0 M€	14,048 M€		15,413 M€	
		100,00 %	0 %	47,68 %		52,32 %	
	RATP	89,475 M€	27,148 M€	60,169 M€	2,158 M€		
		100,00 %	30,34 %	67,25 %	2,41 %		
	Total		163,132 M€	27,960 M€	116,701 M€	2,158 M€	16,313 M€

Les prêts attribués par la Région Ile-de-France sont régis par les dispositions des conventions générales signées entre la Région et la RATP et la loi sur les établissements bancaires.

Annexe 4 : Échéanciers des paiements de la tranche fonctionnelle B2

MAITRISE D'OUVRAGE - DEPARTEMENT DE SEINE-SAINT-DENIS

Dépenses	2007 et ant.	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL
M€ CE 01/06	0,000	0,000	0,000	2,385	15,048	2,002	0,200	0,000	19,635 M€
M€ Courants	0,000	0,000	0,000	2,862	18,596	2,548	0,255	0,000	24,260 M€

Région Ile-de-France	0,000	0,000	0,000	2,862	18,596	2,548	0,255	0,000	24,260 M€
Etat	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000 M€

(en euros courants)

MAITRISE D'OUVRAGE - DEPARTEMENT DU VAL D'OISE

Dépenses	2007 et ant.	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL
M€ CE 01/2006	0,000	0,000	0,028	3,001	1,362	0,455	0,924	0,000	5,770 M€
M€ Courants	0,000	0,000	0,033	3,601	1,683	0,579	1,176	0,000	7,072 M€

Région Ile-de-France	0,000	0,000	0,033	3,601	1,683	0,579	1,176	0,000	7,072 M€
Etat	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000 M€

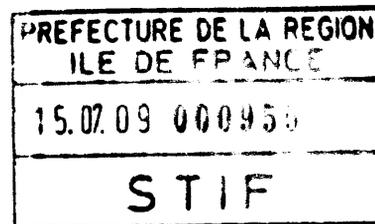
(en euros courants)

MAITRISE D'OUVRAGE RATP

Dépenses	2007 et ant.	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL
M€ CE 01/2006	0,000	0,000	1,152	1,919	10,556	5,386	3,760	0,000	22,744 M€
M€ Courants	0,000	0,000	1,342	2,303	13,045	6,856	4,786	0,000	28,332 M€

Région Ile-de-France	0,000	0,000	0,467	0,801	4,537	2,385	1,665	0,000	9,854 M€
Etat	0,000	0,000	0,875	1,502	8,508	4,471	3,121	0,000	18,478 M€

(en euros courants)



**Délibération n° 2009/0571
Séance du 8 juillet 2009**

**BILAN DE LA CONCERTATION DE 2008 ET PREPARATION DU
SCHEMA DE PRINCIPE COMPLEMENTAIRE ET DU DOSSIER
D'ENQUETE**

TRAMWAY NOISY-LE-SEC VAL DE FONTENAY

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Île-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ;
- VU** le code de l'urbanisme et notamment les articles L300-2 et R300-1, L111-7 et suivants ;
- VU** le Contrat de Projets État-Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
- VU** le Contrat Particulier Région-Département de Seine-Saint-Denis 2009-2013, signé le 11 mai 2009 ;
- VU** la décision de la Commission Nationale du Débat Public en date du 6 décembre 2006 ;
- VU** le rapport de Michel Gaillard, garant de la concertation ;
- VU** le rapport n° 2009/0571 ;
- VU** l'avis de la commission de la démocratisation du 1^{er} juillet 2009 et de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 6 juillet 2009 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : le bilan, annexé à la présente délibération, de la phase de concertation qui s'est déroulée de novembre à décembre 2008, dans les cinq communes concernées par la liaison complète Noisy-le-Sec Val de Fontenay, est approuvé. Il accompagne ainsi le bilan établi par la personnalité garante de cette concertation.

ARTICLE 2 : le département de Seine-Saint-Denis, maître d'ouvrage des études et travaux des aménagements de voirie, et la RATP, maître d'ouvrage des études et travaux du système de transport, sont invités à élaborer le schéma de principe complémentaire et le dossier d'enquête publique du prolongement de la ligne T1 jusqu'à Val de Fontenay en prenant en compte notamment :

- une desserte du centre ville de Noisy-le-Sec, passant par la rue Jaurès,
- des aménagements de qualité, définis en concertation avec la ville de Noisy-le-Sec, qui optimiseront et valoriseront le fonctionnement de la future ligne et de ses abords notamment en accompagnant le projet de transports par des actions sur le stationnement, le plan de circulation et toute autre fonction urbaine potentiellement impactées comme l'activité commerciale, commerces et marché,

- une adaptation du projet pour améliorer sa desserte des quartiers sud de Noisy-le-Sec,
- la suppression de la mise en tranchée du tramway dans la descente des Ruffins à Montreuil permise par un nouveau matériel roulant,
- le résultat des présentations à venir auprès des habitants de Rosny-sous-Bois concernant les variantes d'insertion du tracé en rive sud de la ville.

ARTICLE 3 : la directrice générale du STIF est chargée, en concertation avec la RATP, d'étudier la mise en place d'un seul type de matériel roulant de nouvelle génération sur la ligne ainsi prolongée, dès la mise en service de ce prolongement.

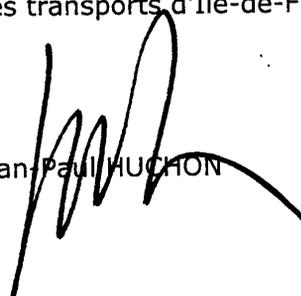
ARTICLE 4 : la directrice générale, en collaboration avec Réseau Ferré de France, la SNCF et la ville de Noisy-le-Sec sont invités à diligenter l'élaboration du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales du projet de modernisation du pôle gare de Noisy-le-Sec dans la perspective d'engager rapidement la concertation avec les usagers et les habitants. Une convention de financement des études sera établie notamment entre la Région, le Département et le STIF.

ARTICLE 5 : la directrice générale est chargée d'étudier les conditions d'amélioration de la desserte des quartiers ouest de Noisy-le-Sec.

ARTICLE 6 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et est habilitée à signer tout document s'y référant.

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

Jean-Paul HUCHON





Délibération n° 2009/0576

Séance du 8 juillet 2009

SCHEMA DIRECTEUR DU MATERIEL ROULANT FERROVIAIRE

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 07 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 07 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** les articles R 2334-10 à 2334-12 et R 4414-1 à R 4414-2 du code général des collectivités territoriales relatifs au produit des amendes ;
- VU** le rapport n° 2009/0576 ;
- VU** les avis de la commission de la qualité de service du 2 juillet 2009 et de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 6 juillet 2009 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

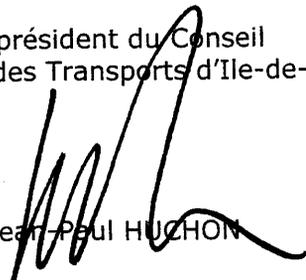
ARTICLE 1 : d'approuver les conclusions du schéma directeur du matériel roulant ferroviaire, et en particulier :

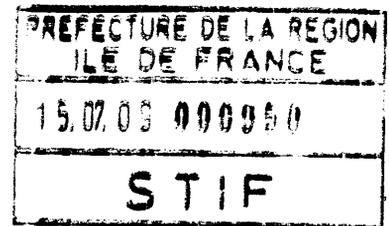
- l'utilisation en 2015 de la tranche optionnelle du marché Francilien pour les réseaux Saint-Lazare et Est pour un volume d'environ 70 rames
- l'élaboration d'un cahier des charges fonctionnel pour un nouveau matériel 2 niveaux à performance d'échanges améliorée, en complément de parc pour le RER E notamment, pour la définition par la SNCF d'un marché permettant un appel à candidature avant fin 2010
- l'engagement d'une étude d'approfondissement des alternatives de matériels roulant sur le RER C

ARTICLE 2 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON





Délibération n° 2009/0577

Séance du 8 juillet 2009

**SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE
DES TRANSPORTS PUBLICS EN ILE-DE-FRANCE
Programmation**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France,
- VU** les articles R 2334-10 à 2334-12 et R 4414-1 à R 4414-2 du code général des collectivités territoriales relatifs au produit des amendes ;
- VU** la délibération n°143 du 14 février 2008 approuvant les orientations pour un Schéma Directeur d'Accessibilité des services de transport d'Ile de France,
- VU** le rapport n°2009/0577 ;
- VU** les avis de la commission de la qualité de service du 2 juillet 2009 et de la commission des investissements et su suivi du contrat de projets du 6 juillet 2009 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : La programmation du Schéma Directeur d'Accessibilité des services de transport d'Ile de France, sur la base du rapport joint à la présente décision, est adoptée.

ARTICLE 2 : La clé de financement du STIF des réalisations effectuées dans le cadre de ce programme est établie à 50%.

ARTICLE 3 : La Directrice Générale est mandatée pour :

- négocier, d'ici fin 2009, une convention de financement avec les opérateurs ferroviaires, conformément à cette clé de financement ;
- signer les deux conventions de financement annexées : celle relative aux travaux de mise en accessibilité de 8 gares de la ligne H et d'une gare du RER B (financement STIF à hauteur de 33 860 500 €) et celle relative aux premières études de mise en œuvre de la programmation du SDA (financement STIF de 10 M€).

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

Jean-Paul HUCHON



CONVENTION DE PARTICIPATION FINANCIERE DU STIF

Etudes 2009 de mise en accessibilité de gares du SDA

Opération référencée : [code opération PA]
sur AP 2009

ENTRE :

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) dont le siège est situé à Paris 7^e, 11, avenue de Villars, numéro de SIRET 287 500 078 00012, représenté par Madame Sophie MOUGARD, en sa qualité de Directrice Générale, agissant en vertu de la délibération [n°XXXX-XXX du ...], dénommé ci après « le STIF ».

d' une part,

ET :

La Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF) représenté par Monsieur Jean-Pierre FARANDOU, dûment habilité à cet effet, domicilié en cette qualité à [.....], dénommée ci-après « le Bénéficiaire » ou le « Maître d'ouvrage ».

d'autre part,

ET :

RFF, Réseau Ferré de France, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-412 280 737 N°APE 632 A, dont le siège est à Paris 13^{ème}, 92 avenue de France, représenté par son Président,

d'autre part,

IL A ETE EXPOSE CE QUI SUIT :

La loi 2005-102 du 11 février 2005 concernant « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » fixe dans son article 45 un délai :

- de 10 ans pour la mise en accessibilité des réseaux de transport collectif à l'ensemble des personnes à mobilité réduite
- de 3 ans pour l'élaboration d'un schéma directeur d'accessibilité des services de transport (SDA)

Les personnes à mobilité réduite sont définies par la directive 2001/85/CE comme les personnes "ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que par exemple, les personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, les personnes en fauteuil roulant, les personnes handicapées des membres, les personnes de petite taille, les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes transportant des bagages lourds et les personnes avec enfants y compris enfants en poussette".

Le STIF est l'autorité compétente en Ile-de-France pour l'élaboration du schéma directeur d'accessibilité des services de transport. L'objet du schéma directeur est d'assurer l'accessibilité des services et réseaux de transports collectifs en 2015 par une mise en œuvre progressive de mesures appropriées. C'est un document de programmation, qui doit être réaliste et opérationnel.

Dans le cadre du vote de son SDA, le conseil d'administration du STIF a notamment approuvé :

- la mise en accessibilité de 258 gares à horizon 2018
- un financement à hauteur de 50% des études et travaux de ce programme, dans la limite de 725 M€

- un financement, exceptionnellement à hauteur de 100%, des études prévues en 2009 et tout début 2010, afin de ne pas bloquer la mise en œuvre du programme et dans l'attente du bouclage financier

Pour débiter la mise en œuvre de cette programmation, la SNCF et RFF ont sollicité le concours du STIF et déposé un dossier en ce sens.

La Commission Qualité de service, dans sa séance du 2 juillet 2009, puis le Conseil du STIF dans sa séance du 8 juillet ont approuvé le projet présenté.

La présente convention a pour objet de déterminer les obligations réciproques des deux parties concernant la participation du STIF au financement de l'opération.

EN CONSÉQUENCE IL EST ARRÊTÉ ET CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 – DESCRIPTION DU PROJET

Le projet établi par la SNCF et RFF consiste en la réalisation d'études de mise en accessibilité de 42 gares dont :

- 13 sur la ligne C ; Epinay-sur-Orge, Versailles Rives Gauche, Saint-Gratien, Avenue Henri Martin, Boullainvilliers, Avenue Foch, Genevilliers, Vitry sur Seine, Les Saules, Arpajon, Dourdan, Etampes et Saint-Quentin-en-Yvelines
- 11 sur la ligne D ; Combs La Ville Quincy, Grigny Centre, Le Vert de Maisons, Yerres, Boussy Saint-Antoine, Lieusaint Moissy, Pierrefitte Stains, Survilliers Fosses, Le Bras de Fer, Evry Courcouronnes et Villiers Le Bel Gonesse
- 4 sur la ligne H ; Enghien Les Bains, Saint-Leu La Forêt, Persan Beaumont, La Barre Ormesson
- 4 sur la ligne J ; Le Stade, Conflans Sainte-Honorine, Vernouillet Verneuil, Paris Saint-Lazare,
- 5 sur la ligne L ; La Garenne Colombes, Les Vallées, Courbevoie, Marly Le Roi, Puteaux
- 3 sur la ligne N ; Montfort L'Amaury Méré, Trappes et Houdan
- 2 sur la ligne P ; Esbly et Paris Est

Les études incluront notamment :

- des avant-projets de rehaussement complet de quais dans 4 gares de la ligne H, 2 de la ligne L et 3 du RER D.
- des avant-projets de rehaussement partiel des quais dans 1 gare de la ligne C et 2 gares de la ligne D,
- des études de faisabilité de rehaussement partiel de quai dans 10 gares déjà accessibles de la voirie au quai dont 6 sur la C, 2 sur la D et 2 sur la N.
- des études préliminaires dans 19 gares non accessibles dont 7 avec une hypothèse de rehaussement partiel des quais
un complément d'étude pour la mise en accessibilité de la voirie au train de la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines

	Type d'études à réaliser				
	AVP	DI	RhP avec EP à réaliser	RhP dans des gares déjà accessibles	CE
Ligne C	1		5	6	1
Ligne D	5	3	1	2	
Ligne H	4				
Ligne J		4			
Ligne L	2	3			
Ligne N			1	2	
Ligne P		2			
Ligne R					
TOTAL	12	12	7	10	1

RhP : Rehaussement Partiel / EP : Etudes Préliminaires / AVP : Avant Projet / CE : Compléments d'études

ARTICLE 2 – PARTICIPATION DU STIF AU FINANCEMENT DE L'OPERATION

La subvention maximale et non révisable à la hausse d'un montant de 10 000 000 € courants hors taxes est allouée par le STIF à RFF et à la SNCF pour respectivement 1 300 000 € courants hors taxes et 8 700 000 € courants hors taxes.

Une autorisation de programme de 10 000 000 € dont 1 300 000 € courants pour RFF et 8 700 000 € courants pour la SNCF est ouverte au budget du STIF.

Dans l'hypothèse où l'administration fiscale exigerait que soit appliqué à la subvention le régime de la TVA, les modalités de poursuite de ce programme seront examinées par les Parties dans le cadre du comité exceptionnel déclenché à cet effet.

Le(s) Bénéficiaire(s) ont programmé dans leur demande de subvention au STIF les appels de fonds selon le calendrier suivant :

en K € courants

2009		2010	
RFF	SNCF	RFF	SNCF
1300	3500	0	5200

ARTICLE 3 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES A L'ENGAGEMENT DES ETUDES

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006 et modifié le 10 décembre 2008, le(s) Bénéficiaire(s) doivent informer le STIF du commencement d'exécution des études.

Si à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la notification de la subvention, le Bénéficiaire n'a pas transmis aux services du STIF une demande de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et est annulée.

Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision de la directrice du STIF, si le(s) Bénéficiaire(s) établissent auprès du STIF, avant l'expiration du délai de deux ans, que les retards dans le démarrage des études ne leur sont pas imputables.

Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue impossible est désengagée et annulée.

ARTICLE 4 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES AUX DELAIS DE REALISATION DES ETUDES

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006 et modifié le 10 décembre 2008, le Bénéficiaire dispose, à compter de la date de demande de premier acompte, d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de l'opération désignée à l'article 1^{er}.

Passé ce délai, le(s) Bénéficiaire(s) ne pourront plus prétendre recevoir la part de subvention non encore versée.

ARTICLE 5 – MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION

5.1. DEMANDES DE VERSEMENT

Nonobstant les dispositions des articles 3 et 4 ci-dessus, cette subvention fera l'objet de versements échelonnés intervenant, sur demande du (des) Bénéficiaire(s), dans les conditions suivantes :

- le versement d'un premier acompte de 15% du montant total de la subvention du STIF allouée pour la réalisation de la totalité du programme au vu de la déclaration de démarrage des études ;
- le versement d'acomptes intermédiaires sur des projets d'accessibilité de gares en cours d'études, sur présentation des attestations d'avancement précisant le pourcentage des études réalisées sur chacune de ces gares, dans la limite de 75 % du montant total de subventions allouées sur chacune de ces gares ;
- le règlement du solde de chacune des études d'accessibilité, dès lors qu'elle sera achevée, sera subordonné à :
 - la production de la déclaration d'achèvement de l'étude concernée, sans réserve, datée, établie par le Bénéficiaire de la subvention allouée,
 - la livraison de l'ensemble des livrables attendus pour cette gare,
 - la production de l'état récapitulatif des dépenses HT comptabilisées, certifié exact et sincère par les services financiers des bénéficiaires pour l'étude concernée,
 - la production d'un tableau récapitulatif du programme d'études à la dernière étude.

5.2. MANDATEMENT ET REGLEMENT

Les versements de subvention sont effectués au profit de la SNCF sur sa part, par virement auprès de :

- titulaire du compte : SNCF
- Nom banque : Agence Centrale de la Banque de France à Paris
- code établissement : 30001
- code guichet : 00064
- numéro de compte : 00 000 062 385
- clé RIB : 95

Les versements sont effectués au profit de RFF, par virement auprès de :

- titulaire du compte : RFF
- Nom banque Société Générale, Agence Opéra à Paris
- code établissement : 30003
- code guichet : 03620
- numéro de compte : 00 020 062 145
- clé RIB : 94.

Si le coût définitif des études pris en considération est inférieur à l'estimation sur la base de laquelle la subvention a été attribuée, le montant de la subvention accordée par le STIF est ajusté à proportion et selon le cas :

- le(s) Bénéficiaire(s) devront reverser au STIF les sommes perçues en trop ;
- le solde à verser au(x) Bénéficiaire(s) sera réduit en conséquence.

5.3. ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES

Le Bénéficiaire a programmé, dans sa demande de subvention au STIF, ses appels de fonds selon le calendrier figurant à l'article 2.

Cet échéancier peut être recalé dans les limites des délais du règlement budgétaire te financier du STIF mentionnés aux articles 3 et 4.

ARTICLE 6 – INVARIABILITÉ DU PROJET

Les demandes de modification effectuées par le(s) Bénéficiaire(s) font l'objet d'une note qui indique leur impact sur le contenu et le périmètre des études (variantes d'aménagements à réaliser ...)

S'il est constaté à l'issue des études, par le STIF ou toute personne dûment habilitée par lui, que les livrables des études ne sont pas conformes à l'article 7 ci-dessous, le(s) Bénéficiaire(s) seront mis en demeure de communiquer au STIF les raisons détaillées justifiant les écarts constatés. Le versement du solde sera dans ce cas suspendu à un examen contradictoire entre les Parties.

Si au terme de cet examen, un accord n'est pas trouvé entre les Parties sur les adaptations nécessaires pour solder l'opération, un comité exceptionnel se prononcera sur la mise en œuvre d'une procédure de conciliation.

Si au terme d'un délai fixé par le STIF, les adaptations demandées n'ont pas été réalisées ou ne sont pas satisfaisantes, les dispositions prévues à l'article 10 seront alors mises en œuvre.

Dans le cas contraire, le solde de la subvention sera normalement versé, sous réserve que toutes les pièces nécessaires au paiement aient été également fournies.

En cas de modification des données du programme ou des livrables attendus, de la part de l'une des Parties, la présente convention devra faire l'objet d'un avenant.

ARTICLE 7 – LIVRABLES

Les études préliminaires et de faisabilité comprendront a minima pour chaque gare :

- une esquisse reprenant le site de la gare avec les aménagements à prévoir,
- un programme indiquant les aménagements à envisager par lieu : extérieur, bâtiment voyageur, accès aux quais, quais,
- une étude simple pour la solution préconisée. Dans le cas où deux solutions resteraient envisagées, une étude comparative des solutions techniques pour les aménagements : par exemple, passerelle / souterrain, rehaussement partiel ou complet des quais,
- une première estimation chiffrée du montant des travaux et des études, avec le détail des coûts renseignés par nature de travaux
- dans le cas des rehaussements partiels réversibles, le détail des coûts et délais de réversibilité y compris l'impact sur l'exploitation sera précisé.

Les études d'avant-projet comprendront a minima pour chaque gare :

- le plan de la gare et des aménagements,
- le descriptif détaillé des aménagements par lieu,
- l'argumentaire détaillé et l'approfondissement des conséquences opérationnelles des solutions techniques retenues,
- les services complémentaires à prévoir en phase exploitation,
- un chiffrage détaillé et engageant des travaux et des études, avec le détail des coûts par nature de travaux.

RFF et la SNCF s'engagent à répondre sous 15 jours ouvrés à toute demande de précision du STIF sur cette étude à l'exception des informations qui relèvent du savoir faire industriel des maîtres d'ouvrage, ces dernières étant uniquement consultables.

ARTICLE 8 – ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention entre en vigueur à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée par le STIF au(x) Bénéficiaire(s)

La présente convention prend fin à la livraison de l'ensemble des livrables tels que définis dans l'article 7 et au versement de la totalité des subventions aux maîtres d'ouvrage.

ARTICLE 9 – DOCUMENTS CONTRACTUELS

Les pièces constitutives de la convention sont les suivantes :

- le présent document, daté et signé ;
- le modèle de présentation des coûts par nature de travaux.

ARTICLE 10 - RESILIATION

Dans l'hypothèse, visée à l'article 6, d'une modification du programme d'études non autorisée par le STIF et à défaut d'accord en dernier recours après une conciliation organisée entre le STIF et les maîtres d'ouvrage, l'engagement des AP et le paiement de la subvention sont annulés pour l'étude de la gare concernée. Les sommes déjà perçues par le Bénéficiaire correspondant à la subvention pour l'étude de la gare concernée devront être reversées au STIF.

A défaut d'accord en dernier recours à l'issue de la conciliation prévue, les différentes dispositions de la présente convention pour l'étude de la gare concernée sont considérées comme résiliées de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et le STIF émet un titre de recettes exécutoire dans un délai de 45 jours, à l'encontre du Bénéficiaire en vue du reversement des sommes susvisées.

ARTICLE 11 - FRAIS ET DISPOSTIONS DIVERSES

Tous les frais auxquels donnera lieu la présente convention (publication, enregistrement, etc...) seront à la charge des Bénéficiaire(s).

ARTICLE 12 - LITIGES

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

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

Fait à Paris, le
en trois originaux.

Pour le STIF,
La Directrice Générale,

Pour RFF,

Pour la SNCF ,



[LOGO DU MAÎTRE D'OUVRAGE]

CONVENTION DE PARTICIPATION FINANCIERE DU STIF

**Mise en accessibilité des gares de Parc des Expositions, Paris Nord, Groslay,
Bouffémont-Moisselles, Luzarches, Deuil-Montmagny, Montsault-Maffliers,
Sarcelles St Brice et Domont dans le cadre du SDA**

Opération référencée : [code opération PA]
sur AP 2009

ENTRE :

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) dont le siège est situé à Paris 7^e, 11, avenue de Villars, numéro de SIRET 287 500 078 00012, représenté par Madame Sophie MOUGARD, en sa qualité de Directrice Générale, agissant en vertu de la délibération [n°XXXX-XXX du ...], dénommé ci après « le STIF ».

d'une part,

ET :

La Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF) représenté par [Madame / Monsieur] dûment habilité à cet effet par une [délibération/décision] de [.....] en date du [.....], domicilié en cette qualité à [.....], dénommée ci-après « le Bénéficiaire » ou le « Maître d'ouvrage ».

d'autre part,

ET :

Réseau Ferré de France (RFF) représenté par [Madame / Monsieur] dûment habilité à cet effet par une [délibération/décision] de [.....] en date du [.....], domicilié en cette qualité à [.....], dénommée ci-après « le Bénéficiaire » ou le « Maître d'ouvrage ».

d'autre part,

IL A ETE EXPOSE CE QUI SUIVIT :

La loi 2005-102 du 11 février 2005 concernant « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » fixe dans son article 45 un délai :

- de 10 ans pour la mise en accessibilité des réseaux de transport collectif à l'ensemble des personnes à mobilité réduite
- de 3 ans pour l'élaboration d'un schéma directeur d'accessibilité des services de transport (SDA)

Les personnes à mobilité réduite sont définies par la directive 2001/85/CE comme les personnes "ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que par exemple, les personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, les personnes en fauteuil roulant, les personnes handicapées des membres, les personnes de petite taille, les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes transportant des bagages lourds et les personnes avec enfants y compris enfants en poussette".

Le STIF est l'autorité compétente en Ile-de-France pour l'élaboration du schéma directeur d'accessibilité des services de transport. L'objet du schéma directeur est d'assurer l'accessibilité des services et réseaux de transports collectifs en 2015 par une mise en œuvre progressive de mesures appropriées. C'est un document de programmation, qui doit être réaliste et opérationnel.

Dans le cadre du vote de son SDA, le conseil d'administration du STIF a notamment approuvé :

- la mise en accessibilité de 258 gares à horizon 2018
- un financement à hauteur de 50% des études et travaux de ce programme, dans la limite de 736 M€
- un financement, exceptionnellement à hauteur de 100%, des études prévues en 2009 et tout début 2010, afin de ne pas bloquer la mise en œuvre du programme et dans l'attente du bouclage financier

Pour débiter la mise en œuvre de cette programmation, la SNCF et RFF ont sollicité le concours du STIF et déposé un dossier en ce sens.

La Commission Qualité de service, dans sa séance du 2 juillet 2009, puis le Conseil du STIF dans sa séance du 8 juillet ont approuvé le projet présenté.

La présente convention a pour objet de déterminer les obligations réciproques des deux parties concernant la participation du STIF au financement de l'opération.

EN CONSÉQUENCE IL EST ARRÊTÉ ET CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 – DESCRIPTION DU PROJET

Le projet établi par la SNCF et RFF consiste en la réalisation des travaux complémentaires de mise en accessibilité de la gare du Parc des Expositions et d'aménagements sur la ligne H (Lignes de Paris-Nord / Persan-Beaumont / Pontoise) dans les gares de Paris Nord, Groslay, Bouffémont-Moisselles, Luzarches, Deuil-Montmagny, Montsoult-Maffliers, Sarcelles St Brice et Domont. Lors de l'arrivée du Francilien sur la ligne H et la rénovation de la MI 79 sur le RER B, il a pour objectif d'offrir aux usagers une accessibilité en toute autonomie de la voirie au train.

Le coût des travaux a été estimé au montant de total de 80 521 000 €.

Le STIF a déjà accordé le 14 février 2008 une subvention de 6 400 000 € pour participer au financement des études d'avant-projet et d'une première tranche de travaux réalisés dans les gares de Paris Nord, Groslay, Bouffémont-Moisselles et Luzarches. Dans le même temps, la Région Ile-de-France a accordé une subvention pour prendre en charge 50% de la totalité des travaux et études dans les mêmes gares, soit un montant de 18 600 000 € compte tenu des estimations communiquées.

La présente demande concerne :

- la 2^e et dernière tranche des travaux à réaliser dans les gares de Paris Nord, Groslay, Bouffémont-Moisselles et Luzarches
- l'ensemble des études et travaux à réaliser dans les gares de Deuil-Montmagny, Montsoult-Maffliers, Sarcelles St Brice et Domont
- des travaux complémentaires de mise en accessibilité de la gare du Parc des Expositions

ARTICLE 2 – PARTICIPATION DU STIF AU FINANCEMENT DE L'OPERATION

La subvention maximale et non révisable à la hausse d'un montant de 33 860 500 € courants est allouée par le STIF à RFF et SNCF pour respectivement 24 700 000 € courants et 9 160 500 € courants. Ces derniers feront leur affaire de l'exploitation et de l'entretien de l'ouvrage.

Une autorisation de programme de 33 860 500 € dont 24 700 000 € pour RFF et 9 160 500 € pour la SNCF est ouverte au budget 2009 du STIF

Il est expressément convenu que la subvention est allouée en franchise de TVA et que, dans l'hypothèse où l'administration fiscale exigerait que lui soit appliqué le régime de TVA, le(s) Bénéficiaire(s) feront leur affaire personnelle du reversement de la TVA à l'administration fiscale, sans pouvoir prétendre à ce titre, à une demande de financement supplémentaire auprès du STIF.

Le(s) Bénéficiaire(s) ont programmé dans leur demande de subvention au STIF les appels de fonds selon le calendrier suivant :

en K €

2009		2010		2011		2012	
RFF	SNCF	RFF	SNCF	RFF	SNCF	RFF	SNCF
9 650	2 550	3 010	1 775	6 020	2 463	6 020	2 372,5

ARTICLE 3 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES A L'ENGAGEMENT DES TRAVAUX

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006 et modifié le 10 décembre 2008, le Bénéficiaire doit informer le STIF du commencement d'exécution de l'opération.

Si à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la notification de la subvention, le Bénéficiaire n'a pas transmis aux services du STIF une demande de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et est annulée.

Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision de la directrice du STIF, si le(s) Bénéficiaire(s) établissent auprès du STIF, avant l'expiration du délai de deux ans, que les retards dans le démarrage de l'opération ne leur sont pas imputables.

Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue impossible est désengagée et annulée.

ARTICLE 4 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES AUX DELAIS DE REALISATION DES TRAVAUX

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006 et modifié le 10 décembre 2008, le(s) Bénéficiaire(s) disposent, à compter de la date de demande de premier acompte, d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de l'opération désignée à l'article 1^{er}.

Passé ce délai, le(s) Bénéficiaire(s) ne peuvent plus prétendre recevoir la part de subvention non encore versée.

En outre, le nom du Syndicat des Transports d'Ile-de-France, cofinanceur de l'opération, ainsi que son logotype, doivent figurer :

- sur le panneau de signalisation du chantier,
- sur tous les supports informatifs destinés au public à l'occasion de la réalisation de cette opération.

ARTICLE 5 – MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION

Nonobstant les dispositions des articles 3 et 4 ci-dessus, cette subvention fera l'objet de versements échelonnés intervenant, sur demande du Bénéficiaire, dans les conditions suivantes :

- le versement d'un premier acompte de 15% au vu de l'ordre de service (ou bon de commande) de démarrer les travaux ;
- le versement des acomptes suivants sur présentation des attestations d'avancement précisant le pourcentage des travaux effectués, dans la limite de 60 % du montant total de la subvention ;

- le règlement du solde sera subordonné à :
 - la production de l'avis d'achèvement des travaux, sans réserve, daté, établi par le(s) Bénéficiaire(s) de la subvention allouée,
 - la communication de la date de mise en service de l'ouvrage
 - la production de l'état récapitulatif des dépenses HT, mandatées et payées visé par le comptable public
 - la production de la fiche de suivi des coûts complétée au niveau AVP et REA avec une analyse des écarts
 - un contrôle sur site effectué par le STIF ou son représentant, afin de vérifier la conformité des travaux réalisés par rapport au projet initial ;

Les versements sont effectués au profit de la SNCF, par virement auprès de :

- titulaire du compte : [.....]
- Nom banque [banque + localisation/agence]
- code établissement : [.....]
- code guichet : [.....]
- numéro de compte : [.....]
- clé RIB : [.....]

Les versements sont effectués au profit de RFF, par virement auprès de :

- titulaire du compte : [.....]
- Nom banque [banque + localisation/agence]
- code établissement : [.....]
- code guichet : [.....]
- numéro de compte : [.....]
- clé RIB : [.....]

Si le coût définitif du projet pris en considération est inférieur à l'estimation sur la base de laquelle la subvention a été attribuée, le montant de la subvention accordée par le STIF est ajusté à proportion et selon le cas :

- le(s) Bénéficiaire(s) devront reverser au STIF les sommes perçues en trop, le STIF émettra un titre de recette à due concurrence à l'encontre du Bénéficiaire
- le solde à verser au(x) Bénéficiaire(s) sera réduit en conséquence.

ARTICLE 6 – INVARIABILITÉ DU PROJET

Aucune modification non autorisée expressément par le STIF ne pourra être apportée au projet décrit dans le dossier de demande de subvention visé en préambule, à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention et pendant la durée des travaux.

S'il est constaté à l'issue des travaux, par le STIF ou toute personne dûment habilitée par lui, que la réalisation n'est pas conforme au projet décrit dans le dossier de demande de subvention, le(s) Bénéficiaire(s) seront mis en demeure de procéder aux adaptations nécessaires. Le versement du solde sera suspendu.

Si au terme du délai fixé par le STIF, les adaptations demandées n'ont pas été réalisées ou ne sont pas satisfaisantes, les dispositions prévues à l'article 11 seront alors mises en œuvre.

Dans le cas contraire, le solde de la subvention sera normalement versé, sous réserve que toutes les pièces nécessaires au paiement aient été également fournies.

ARTICLE 7 – MAITRISE D'OUVRAGE DES "BENEFICIAIRE(S)"

Le(s) Bénéficiaire(s) informeront par courrier le STIF, de la date effective de mise en service de l'équipement. Cette date détermine conformément à l'article 9 de la présente convention, le terme de celle-ci.

Le(s) Bénéficiaire(s) assumeront l'entière responsabilité de cet équipement et de son exploitation, pendant la durée de la convention et notamment en cas de recours formulés par des tiers.

Le STIF ne peut, en aucun cas, ni pendant la durée de la présente convention, ni après son expiration, être mis en cause dans les litiges qui résulteraient des travaux, de la présence ou de l'exploitation de cet équipement.

Le(s) Bénéficiaire(s) se chargeront, seul(s) ou par l'intermédiaire d'un tiers, de la réalisation de l'équipement réalisé et de son exploitation. Lorsque la réalisation de l'équipement ou son exploitation est confiée à un tiers par le(s) Bénéficiaire(s), ce dernier s'engage à faire respecter les engagements de la présente convention audit tiers. Le(s) Bénéficiaire(s) ne sauraient se prévaloir de la défaillance du tiers à qui il aurait confié la réalisation ou l'exploitation de l'équipement pour s'exonérer des engagements auxquels ils ont souscrit au titre de la présente convention.

ARTICLE 8 – DEMOLITION OU MODIFICATION D’AFFECTATION DE L’EQUIPEMENT

En cas de démolition ou de modification d'affectation de l'équipement, le(s) Maître(s) d'ouvrage en informent préalablement le STIF par lettre recommandée avec accusé de réception 6 mois avant la démolition ou la modification.

Dans cette hypothèse, les dispositions de l'article 11 seront alors mises en œuvre.

ARTICLE 9 – ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention entre en vigueur à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée par le STIF au(x) Bénéficiaire(s).

La présente convention prend fin 20 ans après la date de la mise en service effective de l'équipement dont il a préalablement informé le STIF conformément à l'article 7 ci-dessus.

ARTICLE 10 – DOCUMENTS CONTRACTUELS

Les pièces constitutives de la convention sont les suivantes :

- le présent document, daté et signé ;
- le modèle de fiche de suivi de coût en annexe
- les procès verbal signé par le STIF de réception des études d'avant-projet

ARTICLE 11 - RESILIATION

Dans l'hypothèse visée à l'article 6, la convention est résiliée de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et les sommes déjà perçues par le(s) Bénéficiaire(s) correspondant à la subvention devront être reversées au STIF, et ce dernier émettra un titre de recettes à due concurrence à l'encontre du Bénéficiaire..

Dans l'hypothèse visée à l'article 8, la convention est résiliée de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et la subvention perçue par le(s) Bénéficiaire(s) est alors reversée au STIF au prorata de la durée non exécutée de la présente convention.

Dans ces deux hypothèses, le STIF émet un titre de recettes exécutoire dans un délai de 45 jours, à l'encontre des Bénéficiaire(s) en vue du reversement des sommes susvisées.

ARTICLE 12 - FRAIS ET DISPOSTIONS DIVERSES

Tous les frais auxquels donnera lieu la présente convention (publication, enregistrement, etc...) seront à la charge des Bénéficiaire(s).

ARTICLE 13 - LITIGES

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

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

Fait à Paris, le
en deux originaux.

Pour le STIF,
La Directrice Générale,

Pour RFF,

Pour la SNCF ,

Délibération n° 2009/0578

Séance du 8 juillet 2009

**INVESTISSEMENTS DE QUALITE DE SERVICE
DANS LES GARES DE BANLIEUE D'ILE DE FRANCE**

MISE EN ŒUVRE DU PQI ET DU PLAN IMPAQT

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 07 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 07 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** les articles R 2334-10 à 2334-12 et R 4414-1 à R 4414-2 du code général des collectivités territoriales relatifs au produit des amendes ;
- VU** le rapport n° 2009/0578 ;
- VU** les avis de la commission qualité de service du 2 juillet 2009 et de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 6 juillet 2009 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : est approuvé le programme pluriannuel de rénovation de 20 gares SNCF issu du Plan Quadriennal d'Investissement STIF-SNCF 2008-2011, d'un montant total de 20 300 000 euros HT ;

ARTICLE 2 : est attribuée une subvention maximale de 10 155 000 euros HT au bénéfice de la SNCF pour la rénovation des 20 gares de grande couronne de ce programme ;

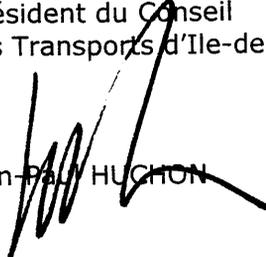
ARTICLE 3 : la convention, incluant les dispositions relatives à l'investissement du programme de rénovation des 20 gares de grande couronne, telle qu'annexée à la présente délibération, est approuvée. La directrice générale est autorisée à signer cette convention avec la SNCF, et est chargée de l'exécution des engagements contractuels y figurant.

ARTICLE 4 : est approuvé le montant de 180 000 000 euros HT du volet « gares de banlieue » du protocole Impaqt (« amélioration des conditions d'accès aux quais » et « gares franciliennes hors Paris »), ainsi que la liste des 20 gares à traiter par ce programme, figurant au rapport de présentation. La SNCF est invitée à réaliser les dossiers d'initialisation des 20 gares proposées.

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

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

Jean-Paul HUCHON





[LOGO DU MAÎTRE D'OUVRAGE]

CONVENTION DE PARTICIPATION FINANCIERE DU STIF

AU PROGRAMME DE RENOVATION DE 20 GARES SNCF DE GRANDE COURONNE COFINANCE STIF/REGION ILE DE FRANCE/SNCF

Opération référencée : [code opération PA]
sur AP [année]

ENTRE :

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) dont le siège est situé à Paris 9^e, 41 rue de Chateaudun, numéro de SIRET 287 500 078 00012, représenté par Madame Sophie MOUGARD, en sa qualité de Directrice Générale, agissant en vertu de la délibération n°..... 9 juillet 2009, dénommé ci après « le STIF ».

d'une part,

ET :

La Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF), Etablissement Public Industriel et Commercial, immatriculé au Registre du Commerce de Paris sous le n° B 552.049.447, dont le siège social est 34, rue du commandant Mouchotte, 75699 PARIS Cedex, représenté par Monsieur Guillaume PEPY, en sa qualité de Président de la SNCF, dûment habilité aux présentes par délégation du Conseil d'Administration,

Ci-après désigné par « la SNCF » ou le « Bénéficiaire »

d'autre part,

PREAMBULE

Le STIF et la SNCF souhaitent améliorer notablement le service offert aux voyageurs dans les gares franciliennes. A cet effet, un programme de rénovation de 20 gares des départements de la grande couronne est inscrit dans le programme quadriennal d'investissements du contrat STIF / SNCF pour la période 2008-2011. Ce programme s'inscrit dans la continuité du programme de rénovation légère des gares du 1^{er} contrat d'exploitation STIF/SNCF pour la période 2000-2003, financé au titre des programmes d'amélioration de la qualité de service.

Une enquête clientèle, réalisée en octobre 2007 sur la perception par les clients des rénovations effectuées dans les gares et sur leurs attentes, a montré la nécessité d'intervenir plus fortement sur les espaces de circulation et d'attente les plus fréquentés par les voyageurs, notamment les quais et leurs accès.

Les attentes prioritaires des clients permettent de définir les axes d'amélioration suivants :

- faciliter le voyage et sa préparation,
- assurer la sécurité des voyageurs,
- offrir des conditions d'attente confortables.

Le STIF, la RIF et la SNCF ont donc pour ambition d'apporter au plus grand nombre de clients des gares des départements de grande couronne, des améliorations sur :

- le confort, l'ambiance,
- le sentiment de sûreté et la sécurité dans les espaces de circulation et d'attente,
- la facilité et la lisibilité des parcours,
- et enfin sur l'intermodalité.

Le Conseil du STIF, dans sa séance du 8 juillet 2009, a approuvé le projet de rénovation de 20 gares en grande couronne présenté par le Bénéficiaire.

EN CONSÉQUENCE IL EST ARRÊTÉ ET CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 – OBJET DE LA PRESENTE CONVENTION

La présente convention a pour objet de définir les engagements réciproques des parties concernant les conditions techniques et financières selon lesquelles est réalisé et financé le programme de « Rénovation de 20 gares de grande couronne » inscrit au contrat d'exploitation entre le STIF et la SNCF pour la période 2008-2011.

La présente convention définit un coût de 20,652 M€ HT (euros courants) pour la rénovation de 20 gares sur lequel le Bénéficiaire s'engage, dans la limite des éléments descriptifs du projet définis dans l'article 2 ci-après. La présente convention définit également les engagements des financeurs.

ARTICLE 2 – DESCRIPTION DU PROGRAMME ET CALENDRIER DE REALISATION

2.1. CHOIX DES GARES DU PROGRAMME

Le programme concerne 20 gares des départements de grande couronne, et porte sur la rénovation des accès, des halls des bâtiments voyageurs et de certains espaces de distribution Transilien, des souterrains ou passerelles, des quais et des espaces d'attente sur ces derniers, incluant les aménagements provisoires nécessaires à l'exécution des travaux.

Le choix des 20 gares de grande couronne a été effectué sur la base des critères suivants:

- gares situées en grande couronne, dans les départements de la Seine et Marne (77), des Yvelines (78), de l'Essonne (91) et du Val d'Oise (95),
- gares n'ayant pas fait l'objet d'un projet de rénovation depuis 2000,
- état et niveau qualitatif des bâtis et des matériaux, confort d'attente, qualité et lisibilité des cheminements, ambiance générale, sentiment de sûreté, sécurité, et enfin, aspect extérieur des gares
- et plus globalement, niveaux de trafic voyageurs bénéficiant des rénovations

Les 20 gares de ce programme sont mentionnées dans la liste reprise en annexe n°1.

2.2. CONTENU DE CHACUNE DES 20 OPERATIONS DU PROGRAMME

Les améliorations apportées par ce programme ont notamment pour objet de traiter :

- dans 15 gares : les passerelles ou souterrains
- dans 14 gares : les accès extérieurs aux BV
- dans 10 gares : les conditions d'attentes sur les quais
- dans 7 gares : l'état des quais,
- dans 7 gares : les hall et guichets des BV. A noter que ces travaux nécessitent pour 4 des sites concernés des aménagements provisoires. De plus, pour 2 gares, il est prévu d'effectuer concomitamment des travaux sur les locaux du back office. Le financement de ces ouvrages sera réalisé sur ressources propres SNCF.
- dans 5 gares : l'aspect extérieur des BV.

Le Programme d'Intention est mentionné, pour chacune des 20 gares, dans le Dossier d'Initialisation joint en annexe 2.

La répartition prévisionnelle des coûts établis au niveau des esquisses chiffrées par gare, par thème et par périmètre d'intervention, est mentionnée, à titre strictement indicatif, à l'annexe n°3.

Le programme s'entend être réalisé sur l'ensemble du domaine ferroviaire fréquenté par les voyageurs des gares Transilien, sans distinction de la propriété des installations (SNCF ou RFF).

Pour chaque projet de rénovation de gare de ce programme, le Bénéficiaire de la subvention transmet au STIF les documents d'études validés décrivant en détail le programme fonctionnel du projet avant engagement des travaux.

2.3. CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION DU PROGRAMME

Le calendrier prévisionnel de livraison des 20 projets de rénovation de gares s'inscrit dans le Programme Quadriennal d'Investissements contractualisé entre le Bénéficiaire et le STIF pour la période 2008-2011.

La durée prévisionnelle de réalisation des travaux préalables à la mise en service est fixée à 34 mois à compter de la mise en place de l'ensemble des subventions de ce programme par le STIF et la RIF.

Pour chacune des 20 projets de rénovation de gares de ce programme, le Bénéficiaire informe officiellement le STIF, au plus tard quatre semaines avant, de la date effective de mise en service de l'opération.

ARTICLE 3 – MAITRISE D'OUVRAGE DE LA SNCF

Le Bénéficiaire assurera la mission de maîtrise d'ouvrage visant à la réalisation du programme d'aménagement des gares, objet de la présente convention (Directeur d'Opération : Monsieur Thierry JOUBERT, SNCF – Transilien).

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

La part RFF de ce programme fera l'objet d'une convention de transfert de maîtrise d'ouvrage à la SNCF pour la réalisation des travaux. La propriété des installations du domaine RFF rénovées par la SNCF sera conservée par RFF.

Le Bénéficiaire assume, en tant que maître d'ouvrage du programme, l'entière responsabilité de l'ensemble des travaux de chaque projet de rénovation de gare et de l'exploitation de ces gares pendant les phases travaux, et notamment en cas de recours formulés par des tiers.

Le Bénéficiaire se charge, seul ou par l'intermédiaire d'un tiers, de la réalisation des travaux et de l'exploitation des installations impactées par ces travaux. Lorsque la réalisation des travaux ou l'exploitation des installations impactées par ceux-ci est confiée à un tiers par le Bénéficiaire, ce dernier s'engage à faire respecter les engagements de la présente convention audit tiers. Le Bénéficiaire ne saurait se prévaloir de la défaillance du tiers à qui il aurait confié la réalisation des travaux ou l'exploitation des installations pour s'exonérer des engagements auxquels il a souscrit au titre de la présente convention.

Le Bénéficiaire assume par ailleurs l'entière responsabilité de l'exploitation des installations rénovées par ce programme dont elle est propriétaire pendant la durée de la convention.

Le STIF ne peut, en aucun cas, ni pendant la durée de la présente convention, ni après son expiration, être mis en cause dans les litiges qui résulteraient des opérations de ce programme ou de l'exploitation des gares objets de la présente convention.

ARTICLE 4 – COUT DU PROGRAMME

Les dépenses afférentes à l'ensemble des 20 projets de rénovation de gares de ce programme sont évaluées à 20,652 M€ exprimés en euros courants hors taxe.

Elles comprennent tous les frais normaux de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, ainsi qu'une provision pour aléas et imprévus.

Le coût de ce programme placé sous la maîtrise d'ouvrage de la SNCF inclut par ailleurs les dépenses afférentes aux locaux de service, pour un montant de 0,342 M€ courants hors taxe.

La répartition des coûts, par gare, par thème et par périmètre d'intervention, est mentionnée à titre indicatif pour les besoins de la compréhension de l'opération à l'annexe n°3 Des évolutions peuvent avoir lieu au cours des études et suite à l'analyse plus approfondie des projets. Les actions définitives seront définies par les études détaillées objet du § 9.2.

La décomposition par gare des coûts du programme figurant dans l'annexe n°3 fera l'objet d'un bilan réactualisé après réalisation des travaux.

ARTICLE 5 – FINANCEMENT DU PROGRAMME

5.1. PLAN DE FINANCEMENT DU PROGRAMME

Le plan de financement de la rénovation des 20 gares de ce programme est le suivant :

Montant du projet en M€ courants HT :		STIF		RIF		SNCF	
		Montant	Clef subv.	Montant	Clef subv.	Montant	Clé
Domaine SNCF :							
• Rénovation hors locaux de service	11,012	5,506	50%	5,506	50%	0	0%
• Locaux de service	0,342	0	0%	0	0%	0,342	100%
Domaine RFF	9,298	4,649	50%	4,649	50%	0	0%
TOTAL	20,652	10,155	100%	10,155	100%	0,342	100%

5.2. PARTICIPATION DU STIF AU FINANCEMENT DU PROGRAMME

La subvention maximale et non révisable à la hausse d'un montant de 10,155 M€ HT est allouée par le STIF au Bénéficiaire, qui fera son affaire de l'exploitation et de l'entretien des installations faisant l'objet des investissements de la présente convention.

Une autorisation de programme de 10,155 M€ est ouverte à cet effet par le STIF.

Dans l'hypothèse où l'administration fiscale exigerait que soit appliqué à la subvention le régime de la TVA, les modalités de poursuite de ce programme seront examinées par les parties dans le cadre du comité de suivi des investissements du contrat d'exploitation STIF/SNCF.

ARTICLE 6 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES A L'ENGAGEMENT DES TRAVAUX

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006 et modifié le 10 décembre 2008, le Bénéficiaire doit informer le STIF du commencement d'exécution du programme objet de la présente convention.

Si à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la notification de la subvention du STIF, le Bénéficiaire n'a pas transmis aux services du STIF un ordre de service de démarrage des travaux sur un premier projet de rénovation de gare de ce programme et une demande de paiement d'un premier acompte de 15% du montant total de la subvention du STIF allouée pour la réalisation de ce programme, ladite subvention du STIF devient caduque et est annulée.

Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision de la Directrice Générale du STIF sur sollicitation écrite du Bénéficiaire avant expiration de ce délai, si celui-ci établit auprès du STIF que les retards de démarrage du programme ne lui sont pas imputables.

Passé ce délai, l'autorisation de programme du STIF rendue impossible est désengagée et annulée.

ARTICLE 7 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES AUX DELAIS DE REALISATION DES TRAVAUX

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006, et modifié le 10 décembre 2008 à compter de la date de démarrage des travaux et de demande du premier acompte de 15% sur le programme, le Bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre années pour achever les travaux du programme désigné à l'article 1 et présenter son solde.

Passé ce délai, le Bénéficiaire ne peut plus prétendre recevoir la part de subvention non encore versée. Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision de la Directrice Générale du STIF, si le Bénéficiaire saisit le STIF avant l'expiration du délai de quatre ans et établit que les retards d'achèvement du programme ne lui sont pas imputables.

Le Bénéficiaire s'engage, jusqu'à la mise en service du dernier projet de rénovation de gare de ce programme et sur chaque projet à :

- mentionner chacun des financeurs du programme en indiquant leur taux de financement, sur tout acte de publicité ou d'information concernant l'opération et y faire figurer leurs logos,
- permettre l'implantation de la signalétique de chantier des financeurs.

ARTICLE 8 – MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION

8. 1. DEMANDES DE VERSEMENT

Nonobstant les dispositions des articles 6 et 7 ci-dessus, cette subvention fera l'objet de versements échelonnés intervenant, sur demande du Bénéficiaire, dans les conditions suivantes :

- le versement d'un premier acompte de 15% du montant total de la subvention du STIF allouée pour la réalisation de la totalité du programme au vu de l'ordre de service (ou bon de commande) de démarrer les travaux ;

- s'ils sont sollicités par le Bénéficiaire, le versement d'acomptes intermédiaires sur des projets de rénovation de gares en cours de réalisation, sur présentation des attestations d'avancement précisant le pourcentage des travaux effectués sur chacune de ces gares, dans la limite de 75% du montant total de subventions allouées sur chacune de ces gares ;

- le règlement du solde des projets de rénovation de gares achevés sera subordonné à :
- la production de l'avis d'achèvement des travaux sur chaque projet de rénovation de gare réalisé, sans réserve, daté, établi par le Bénéficiaire de la subvention allouée,
 - la production de l'état récapitulatif des dépenses HT comptabilisées, certifié exact et sincère par le service financier de la SNCF sur chaque projet de rénovation,
 - la production d'un tableau récapitulatif du coût final prévisionnel du programme sur chaque projet de gare,
 - un contrôle sur site effectué par le STIF ou son représentant, afin de vérifier la conformité des travaux réalisés par rapport au projet financé ;
 - le respect des modalités de communication définies à l'article 9.3

nota : le montant total de la subvention est plafonné à 10,155 M€ courants.

8. 2. MANDATEMENT ET REGLEMENT

Les versements de subvention au Bénéficiaire s'effectueront sur le compte ouvert à son nom à l'Agence centrale de la Banque de France, à Paris, dont les références du compte sont les suivantes :

- Code Banque : 30001
- Code guichet : 00064
- N° compte : 00 000 062 385
- Clé : 95

Si le coût définitif du programme pris en considération est inférieur à l'estimation sur la base de laquelle la subvention a été attribuée, le montant de la subvention accordée par le STIF est ajusté à proportion et selon le cas :

- le Bénéficiaire devra reverser au STIF les sommes perçues en trop ;
- le solde à verser au Bénéficiaire sera réduit en conséquence.

8. 3. ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES

Le Bénéficiaire a programmé, dans sa demande de subvention au STIF, ses appels de fonds selon le calendrier figurant en annexe n°4, joint à titre strictement indicatif.

Cet échéancier peut être recalé à l'occasion des suivis d'opérations réalisés conformément aux dispositions de l'article 9, dans les limites des délais du règlement budgétaire et financier du STIF mentionnés aux articles 6 et 7.

ARTICLE 9 – SUIVI DU PROGRAMME

9.1. SUIVI DU PROGRAMME DANS LE CADRE DU CONTRAT D'EXPLOITATION STIF-SNCF

Le suivi de ce programme d'investissements du PQI 2008-2011 s'inscrit dans le cadre du contrat d'exploitation 2008-2011 entre le STIF et la SNCF. Ce suivi est conforme aux principes définis dans ce contrat, et plus particulièrement aux dispositions des Titres IV relatif aux Biens et Investissements et VI relatif aux Modalités d'exécution du contrat.

Le Bénéficiaire communique au STIF, en décembre de chaque année, un tableau de suivi du programme, qui précise pour chacune des 20 gares de ce programme :

- la date de commencement des différentes phases d'études
- la date d'engagement des travaux
- le cout et la durée prévisionnels des travaux à leur démarrage
- la période envisagée de mise en service
- le coût final prévisionnel du programme

Des réunions sont organisées en tant que de besoin par les Parties pour examiner les évolutions significatives de ce programme ou difficultés éventuelles d'exécution de cette convention.

9.2. TRANSMISSION DES ETUDES DETAILLEES AU STIF

Les documents d'études plus détaillés, sur le contenu fonctionnel, que les Dossiers d'Initialisation de chacun des 20 projets de rénovation de gare de ce programme sont transmis au STIF, sous forme informatique, au rythme de leur production et de leur validation par le Bénéficiaire, nécessairement avant engagement des travaux.

Dans le cas où les Parties conviennent d'une modification du contenu des projets de ce programme conformément aux termes de l'article 10, le Bénéficiaire informe par écrit le STIF des modifications apportées et de leur impact sur le programme (impact sur le service aux voyageurs, évolution du contenu des projets, de leur coût, et de leur calendrier de réalisation).

9.3. PUBLICITE, COMMUNICATION, INAUGURATIONS

Le Bénéficiaire s'engage, jusqu'à la mise en service de chaque projet de rénovation de gare, à :

- mentionner chacun des financeurs de l'opération en indiquant leur taux de financement, sur tout acte de publicité ou d'information concernant l'opération et y faire figurer leurs logos,
- permettre l'implantation de la signalétique de chantier des financeurs,
- rapporter, en tant que de besoin, les réactions de la population concernant les travaux entrepris,
- de lui faire valider tout support de communication lié à cette inauguration dans un délai qui intègre le temps nécessaire à la consultation et la prise en compte des éventuelles modifications souhaitées par le STIF. Le STIF apporte dans ce cas une réponse dans un délai raisonnable.
- informer le STIF, quatre semaines avant au minimum, de la date de fin des travaux de chaque gare,

9.4. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DU PROGRAMME

Le Bénéficiaire établit sous sa responsabilité, au plus tard deux ans après la réalisation du programme, un bilan physique et financier des aménagements réalisés dans le cadre de la présente convention.

Ce bilan comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant plus particulièrement le descriptif des aménagements réalisés, retraçant l'évolution éventuelle du coût et des principales décisions concernant les aménagements dont il assure la maîtrise d'ouvrage, le récapitulatif des subventions attribuées,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres).

ARTICLE 10 - INVARIABILITÉ DU PROGRAMME

Toute modification substantielle ou impactant significativement le service offert aux voyageurs que le Bénéficiaire souhaite effectuer par rapport au contenu du programme remis avec les études détaillées ne pourra être apportée sans être expressément autorisée par le STIF, à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention et pendant la durée des travaux.

Les demandes de modification effectuées par le Bénéficiaire font l'objet d'un descriptif détaillé, qui indique notamment leur impact sur le contenu et le périmètre des aménagements à réaliser, sur le service offert aux voyageurs, et sur le calendrier de réalisation de l'opération.

En cas de modification des données de programme de la part de l'une des Parties, ou du refus des demandes de permis de construire remettant en cause la structure, l'implantation des ouvrages ou leurs caractéristiques fonctionnelles, la présente convention devra faire l'objet d'un avenant.

S'il est constaté à l'issue des travaux, par le STIF ou toute personne dûment habilitée par lui, que la réalisation n'est pas conforme au contenu du programme subventionné par la présente convention ou modifié conformément aux dispositions de l'article 10, le Bénéficiaire sera mis en demeure de communiquer au STIF les raisons détaillées justifiant les écarts constatés. Le versement du solde sera dans ce cas suspendu à un examen contradictoire par les Parties.

Si au terme de cet examen, un accord n'est pas trouvé entre les Parties sur les adaptations nécessaires pour solder l'opération, le comité de suivi des investissements du contrat STIF-SNCF se prononcera sur la mise en œuvre de la procédure de conciliation prévue dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF.

Dans le cas contraire, le solde de la subvention sera normalement versé, sous réserve que toutes les pièces nécessaires au paiement aient été également fournies.

ARTICLE 11 - DEMOLITION OU MODIFICATION D'AFFECTATION DES AMENAGEMENTS REALISES

En cas de démolition ou de modification d'affectation des aménagements réalisés sur une gare dans le cadre de la présente convention et dont la propriété relève du Bénéficiaire, le Bénéficiaire en informe préalablement le STIF par lettre recommandée avec accusé de réception 6 mois avant la démolition ou la modification.

Dans cette hypothèse, les dispositions de l'article 14 seront alors mises en œuvre.

ARTICLE 12 - INTERESSEMENT AU RESPECT DES DELAIS DE REALISATION DES 20 OPERATIONS DU PROGRAMME

Conformément à l'article 55 du contrat 2008-2011 entre le STIF et la SNCF, un dispositif d'incitation de la SNCF à réaliser les investissements considérés comme prioritaires par le STIF dans un délai conforme à celui prévu par le calendrier prévisionnel du PQI est mis en place pour ce programme de rénovation de 20 gares de grande couronne.

Le principe de calcul du bonus/malus est détaillé dans l'article 55 du contrat d'exploitation 2008-2011. Le montant unitaire du bonus/malus est fixé dans ce contrat, pour chaque gare de ce programme à 3 000 euros HT par mois de retard ou d'avance par gare.

Le calendrier prévisionnel sur la base duquel seront calculées les incitations de l'année n, au 01/01 de l'année n pour les bonus et au 31/12 de l'année n pour les malus, est le suivant :

- 2011 : 5 projets de rénovation de gares mis en service pour cette année
- 2012 : 15 projets de rénovation de gares mis en service pour cette année

Dans le cas où l'ensemble des subventions de ce programme n'est pas mis en place à la signature par les deux Parties de cette convention, ce calendrier sera le cas échéant réajusté dès mise en place de l'ensemble des subventions dans le cadre d'un avenant.

ARTICLE 13 – ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention entre en vigueur à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée par le STIF au Bénéficiaire.

Compte tenu des modalités de l'article 11 relatives à l'usage des biens rénovés à l'aide de cette subvention, la présente convention prend fin 10 ans après la date de la mise en service effective des installations réalisés dans chaque gare par les investissements de cette convention. Dans ce cas, le Bénéficiaire a préalablement informé le STIF de la date de mise en service de la gare.

La SNCF s'engage à appliquer les dispositions du contrat d'exploitation STIF-SNCF en vigueur concernant le mode de gestion des biens faisant l'objet de la présente convention.

ARTICLE 14 - RESILIATION

Dans l'hypothèse visée à l'article 10 d'une modification du programme non autorisée par le STIF et à défaut d'accord, en dernier recours, à l'issue de la conciliation prévue dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF en vigueur, l'engagement des AP et le paiement de la subvention sont annulés pour la gare concernée. Les sommes déjà perçues par le Bénéficiaire correspondant à la subvention pour cette gare devront être reversées au STIF.

Dans l'hypothèse visée à l'article 11 et à défaut d'accord, en dernier recours, à l'issue de la conciliation prévue dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF en vigueur, le paiement du solde de la subvention est annulé pour la gare concernée, et la subvention perçue par le Bénéficiaire pour cette gare est alors reversée au STIF au prorata de la durée d'amortissement non exécutée sans pouvoir excéder dix ans.

Dans ces deux hypothèses et à défaut d'accord, en dernier recours, à l'issue de la conciliation prévue dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF en vigueur, les différentes dispositions de la présente convention pour la gare concernée sont considérées comme résiliées de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et le STIF émet un titre de recettes exécutoire dans un délai de 45 jours, à l'encontre du Bénéficiaire en vue du reversement des sommes susvisées.

ARTICLE 15 - FRAIS ET DISPOSITIONS DIVERSES

Tous les frais auxquels donnera lieu la présente convention (publication, enregistrement, etc...) seront à la charge du Bénéficiaire.

ARTICLE 16 - LITIGES

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

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

Fait à Paris, le
en trois originaux.

La Directrice Générale du STIF Sophie MOUGARD,	
Le Président Directeur Général de la SNCF Guillaume PEPY,	

ANNEXE 1**LISTE DES 20 GARES A RENOVER**

Nom de la gare	Ligne	Entrants/jour	département
Cergy St Christophe	A	9 455	95
Arpajon	C	2 820	91
Epinay sur Orge	C	4 150	91
Porchefontaine	C	1 270	78
Les Noues	D	2 680	95
Orangis Bois l'Epine	D	4 020	91
Viry Châtillon	D	2 140	91
Emerainville Pontault Combault	E	6 610	77
Ecouen Ezanville	H	2 500	95
L'Isle Adam Parmain	H	1 020	95
Méry sur Oise	H	820	95
Andrésy	J	780	78
Epône Mézières	J	2 140	78
La Frette Montigny	J	1 310	78
Maurecourt	J	950	78
L'étang la Ville	L	1 000	78
Montreuil	L	3 610	78
Plaisir les Clayes	N	2 270	78
St Cyr	N	4 400	78
Meaux	P	10 720	77

ANNEXE 2

PROGRAMME D'INTENTION PAR GARE
(Voir Dossiers d'Initialisation consultables sur demande)

ANNEXE 3

REPARTITION PREVISIONNELLE DES AMENAGEMENTS PAR COMPOSANTE DE LA GARE

Gares	Extérieur BV	Hall BV et guichets	Accès directs	Souterrains ou passerelles (liaison Quai/Quai)	Quais (autre que mobilier et info)	Espaces d'attente sur les quais	Autres	Total
Cergy St Christophe	3%	69%	0%	13%	8%	0%	5%	100%
Arpajon	3%	49%	30%	5%	0%	0%	12%	100%
Epina y sur Orge	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	100%
Porchefontaine	0%	71%	0%	6%	0%	0%	23%	100%
Les Noues	38%	0%	4%	3%	0%	54%	0%	100%
Orangis bois de l'Epine	0%	1%	10%	0%	88%	1%	0%	100%
Viry Chatillon	0%	57%	0%	24%	0%	0%	18%	100%
Emerainville Pontault-Combault	20%	0%	41%	21%	4%	14%	0%	100%
Ecouan Ezanville	0%	0%	25%	31%	0%	44%	0%	100%
L'isle Adam Parmain	8%	0%	29%	44%	16%	3%	0%	100%
Mery sur Oise	0%	0%	33%	58%	0%	8%	0%	100%
Andresy	0%	0%	20%	59%	0%	21%	0%	100%
Epone Mézières	0%	0%	39%	61%	0%	0%	0%	100%
La Frette Montigny	0%	0%	35%	4%	61%	0%	0%	100%
Maurecourt	2%	0%	7%	49%	0%	41%	0%	100%
Etang la Ville	0%	0%	34%	41%	23%	2%	0%	100%
Montreuil	0%	7%	20%	63%	10%	0%	0%	100%
Plaisir les Clayes	0%	0%	26%	22%	0%	52%	0%	100%
St Cyr	0%	56%	0%	24%	7%	14%	0%	100%
Meaux	0%	35%	38%	27%	0%	0%	0%	100%

ANNEXE 4

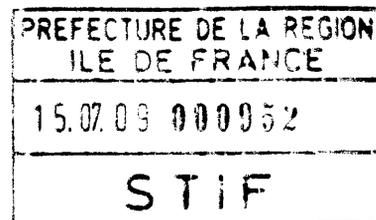
ECHEANCIER DES DEPENSES

L'échéancier prévisionnel des dépenses est défini dans les tableaux ci-après. Les montants indiqués sont établis en euros courants.

Sur proposition de la SNCF, cet échéancier est ajusté chaque année à l'occasion du suivi du déroulement de l'opération prévu à l'article 8 ci-après, en fonction de l'avancement des études, et du déroulement du chantier.

En M€ courants :

	2009	2010	2011	2012	TOTAL
Echéanciers des dépenses totales	0	3,955	10,282	6,416	20,652
dont locaux de service (financés sur Ressources Propres SNCF)	0	0,066	0,170	0,107	0,342
dont dépenses subventionnées par le STIF		1,945	5,055	3,155	10,155



Délibération n° 2009/0572

Séance du 8 juillet 2009

Convention de partenariat 2009-2012 entre le Syndicat des transports d'Ile de France et Réseau ferré de France

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

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile de France ;
- VU** le mandat de négociation donné par le conseil du STIF le 14 février 2008 ;
- VU** le projet de convention de partenariat établi conjointement par les services du STIF et de RFF ;
- VU** le rapport n° 2009/0572 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 3 juillet 2009 ;

CONSIDERANT que les relations de partenariat entre le STIF et RFF doivent être développées dans l'objectif d'une meilleure qualité de service apportée par l'infrastructure ferrée ;

CONSIDERANT que le projet de convention de partenariat répond aux orientations données par le mandat de négociation donné par le conseil ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

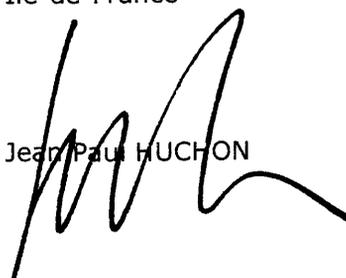
Article 1. Le projet de convention de partenariat entre RFF et le STIF portant sur la période 2009-2012 ci-annexé est approuvé.

Article 2. La directrice générale est autorisée à signer ladite convention de partenariat.

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

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

Jean Paul HUCHON



Convention de partenariat 2009-2012

entre

**le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France**

et

Réseau Ferré de France

PREAMBULE

La performance du service public de transport des voyageurs en Ile de France est aujourd'hui un enjeu essentiel du développement durable de la région.

Le réseau ferré permettant d'assurer ce service de transport en Île de France doit, pour cela, être amené, progressivement et de façon réaliste, au meilleur niveau, dans un contexte d'évolution soutenue de la demande de déplacements et de report modal.

Cette exigence a conduit le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) et Réseau Ferré de France (RFF), dans le respect de leurs compétences respectives, à organiser le cadre de leurs relations en vue de concilier leurs objectifs et de préciser les politiques d'entretien, de renouvellement, de modernisation et d'exploitation du réseau permettant de les atteindre.

Le STIF et RFF ont réalisé à cet effet, dès 2007, un audit conjoint sur le fonctionnement et l'état du réseau utilisé par Transilien. Cet audit et les échanges qui l'ont accompagné ont permis au STIF et à RFF d'appréhender les questions posées par le réseau, notamment au regard des enjeux de qualité de service et en premier lieu de régularité, des besoins de maintenance et de modernisation qui peuvent en résulter, ainsi que des questions posées par la densité des trafics et leurs perspectives de croissance. L'un des objectifs était également d'inscrire les orientations à prendre dans un modèle économique cohérent et de long terme.

*

La présente convention de partenariat est fondée sur la volonté commune du STIF et de RFF d'atteindre un certain nombre d'objectifs et pour cela de renforcer leur coopération et de mettre leurs actions en cohérence.

Les objectifs essentiels recherchés sont :

- le pilotage efficace des actions concourant à l'amélioration de la qualité de service de l'infrastructure en termes de régularité des circulations, notamment grâce à une maintenance adaptée au contexte francilien, à l'accélération du renouvellement et à la modernisation de son exploitation ;
- la bonne anticipation des évolutions de la demande de transport ferroviaire et la définition de réponses adaptées ;
- la recherche d'équilibres satisfaisants permettant de concilier des objectifs de maîtrise du coût des unités d'œuvre et de continuité du service de transport.

Ces objectifs sont en cohérence avec ceux du contrat de performance conclu entre RFF et l'Etat, le 3 novembre 2008, et s'inscrivent dans la politique d'amélioration constante du service de transport apporté aux voyageurs franciliens que le STIF conduit en liaison avec les collectivités qu'il représente.

Les principes essentiels fondant ce partenariat sont :

- la nécessité d'inscrire la relation dans la durée, eu égard aux temporalités propres à toute action efficace sur l'infrastructure ferroviaire ;
- l'équilibre entre les péages et le coût complet du réseau, sur la base d'un modèle économique et financier durable orienté sur une logique pluriannuelle de retour sur investissement ;
- la concertation et le partage réciproque des données et informations utiles auxquelles chaque partenaire, en raison de ses missions propres, a accès ;
- La connaissance des coûts et la recherche de leur maîtrise.

PROJET

TABLE DES MATIERES

TITRE 1 – L’OBJET ET LE CHAMP D’APPLICATION DE LA CONVENTION

Chapitre 1 – L’objet et la durée de la convention

Article 1 – L’objet de la convention

Article 2 – La durée de la convention

Chapitre 2 – Le périmètre de la convention

Article 3 – Le champ d’application de la convention

Article 3-1 – Le réseau utilisé par Transilien

Article 3-2 – Les droits et obligations du STIF

Article 3-3 – Les droits et obligations de RFF

Article 3-4 – Les dispositions relatives à l’organisation de RFF et de ses rapports avec la SNCF au regard des obligations de la convention

Article 3-5 – Les dispositions relatives à l’opérateur de transport chargé de l’activité Transilien (SNCF-Transilien)

TITRE 2 – LA PERFORMANCE ET L’ADAPTATION DE L’INFRASTRUCTURE AUX OBJECTIFS DE SERVICE

Chapitre 1 – Le service apporté par l’infrastructure

Article 4 – Le service apporté par l’infrastructure

Article 5 – La régularité

Article 5-1 – Etudes visant à l’amélioration de l’exploitation et à la diminution des conséquences des incidents

Article 5-2 – Les indicateurs de régularité et de gestion de perturbation

Article 5-3 – Les autres dimensions de la qualité de service

Article 6 – L’intermodalité dans les pôles d’échanges

Chapitre 2 – Les politiques de maintenance, de fiabilisation et de modernisation du réseau existant

Article 7 – Les orientations générales

Article 8 – L'accélération des investissements de renouvellement

Article 9 – Les actions liées à la fiabilisation du réseau (qualité-amélioration du réseau)

Article 9-1 – Etudes de criticité – nouveau référentiel de maintenance-programme exceptionnel d'investissement de régularité

Article 9-2 – Le programme de fiabilisation des installations d'alimentation électrique

Article 9-3 – Récapitulatif des dépenses de fonctionnement et de renouvellement supplémentaires envisagées au titre du nouveau référentiel de maintenance et de la fiabilisation des installations d'alimentation électrique

Article 9-4 – Le programme QIDF

Article 9-5 - Les autres programmes concourant à la qualité – amélioration du réseau

Article 10 – Le cas des investissements liés à la qualité et à l'amélioration du réseau subventionnés par le STIF

Article 11 – La modernisation de l'outil d'exploitation

Article 11-1 – La mise en œuvre du programme de commande centralisée du réseau

Article 11-2 – Les autres investissements de modernisation

Chapitre 3 – Les investissements sectoriels de capacité et les schémas directeurs des RER

Article 12 – Les investissements sectoriels de capacité

Article 13 – Les schémas directeurs des RER

Chapitre 4 – La relation commerciale

Article 14 – Les principes généraux

Article 15 – Le processus de conception de l'offre

Article 16 – L'évaluation des besoins de moyen terme

Article 17 – Le processus de commande des sillons

TITRE 3 – LE REGIME ECONOMIQUE ET FINANCIER

Article 18 – Les principes généraux

Article 19 – L'équilibre financier de la relation STIF-RFF

Article 20 – Clause de revoyure - principes et modalités de gestion des écarts

Article 21 – Les modalités de facturation

TITRE 4 – LES MODALITES D’EXECUTION DE LA CONVENTION

Chapitre 1 – Information, suivi et contrôle

Article 22 – Le comité de suivi de la maintenance du réseau et des investissements

Article 23 – Le comité de suivi de la qualité de service

Article 24 – Les outils de suivi mis en place

Chapitre 2 – Vie de la convention et dispositions diverses

Article 25 – Vie de la convention

Article 26 – Dispositions diverses

PROJET

ANNEXES

- 1- Liste des secteurs où sont envisagées des études de type schéma de secteur (**articles 5-1 b et 12**)
- 2- Modalités de mesure de l'indicateur en heure de pointe (**article 5-2 a**)
- 3- Investissements (**articles 7 à 11**)
 - 3-1 renouvellement de la voie et des appareils de voie
 - 3-2 renouvellement des ouvrages d'art et ouvrages en terre
 - 3-3 renouvellement de la signalisation
 - 3-4 renouvellement des installations fixes de traction électrique
 - 3-5 programme exceptionnel d'investissement de régularité
 - 3-6 programme de fiabilisation des installations d'alimentation électrique
- 4- Carte des secteurs concernés par les études de criticité (**article 9-1**)
- 5- Déploiement de la commande centralisée du réseau (**article 11-1**)
- 6 - Processus de conception d'une nouvelle offre (**articles 15 et 17**)
- 7- Formules d'indexation

TITRE 1 – L’OBJET ET LE CHAMP D’APPLICATION DE LA CONVENTION

CHAPITRE 1 – L’objet et la durée de la convention

Article 1 – L’objet de la convention

La présente convention précise des dispositions relatives à l’infrastructure du réseau ferré national concourant au bon fonctionnement du service de transport des voyageurs en Ile de France.

Transilien en est durablement le principal utilisateur - en termes de nombre de circulations - et le STIF le principal contributeur à son financement.

La présente convention vise à préciser les objectifs communs de RFF et du STIF et les moyens à mettre en œuvre pour les atteindre. Ceci se traduit par :

- des actions concernant la qualité de service ;
- des orientations en matière de maintenance, de renouvellement, de fiabilisation et de modernisation, en visant le plus haut niveau pour l’infrastructure concernée ;
- la recherche d’évolutions des marges actuelles de capacité du réseau ;
- un équilibre économique et financier fondé sur la logique de coût complet ;
- des modalités d’information, de suivi, de révision et de fin de convention ainsi que de règlement d’éventuels différends.

La présente convention ne remet pas en cause les autres conventions ou contrats déjà signés avec d’autres partenaires.

Les annexes à cette convention font partie intégrante de celle-ci. En cas de contradiction entre les clauses de la convention et celles des annexes, celles de la convention prévalent.

Article 2 – La durée de la convention

La convention est conclue pour une durée de quatre années, du 1^{er} janvier 2009 jusqu’au 31 décembre 2012. Elle prend effet à compter de la date de sa signature, avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2009.

Elle s’inscrit dans une perspective d’évolution du réseau sur le long terme (horizon 15 ans et plus) étant donné le caractère de certains investissements se déployant sur des durées longues. Cette relation a donc vocation à se prolonger, voire à être approfondie, au-delà de la présente convention.

CHAPITRE 2 – Le périmètre de la convention

Article 3 – Le champ d’application de la convention

Article 3-1 – Le réseau utilisé par Transilien¹

Le réseau concerné par la présente convention est le réseau ferré national parcouru par au moins une circulation relevant de l’activité Transilien² (y compris les circulations « haut-le-pied »³ donnant lieu à redevance). Le réseau est appelé *réseau Transilien* dans la suite du document. Il comprend également l’ensemble des installations, dispositifs et infrastructures concourant au service utilisé par Transilien. Sont donc exclues notamment les lignes LGV et les lignes utilisées exclusivement par le fret.

Sur ce réseau, le service de transport Transilien est organisé en 14 lignes de service dont 5 lignes RER.

- Le RER A : la partie SNCF entre Nanterre Préfecture et Cergy/Poissy
- Le RER B : la partie SNCF entre Gare du Nord et Mitry/Roissy CDG
- Le RER C : entre Dourdan /St Martin d’Etampes / Versailles-chantiers / Massy-Palaiseau / Pontoise / Versailles-rive gauche / Saint Quentin en Yvelines
- Le RER D : entre Melun/Malesherbes et Orry
- Le RER E : entre Haussmann-Saint-Lazare et Chelles/ Tournan
- La ligne H : entre Gare du Nord et Persan-Beaumont / Luzarches / Pontoise / Valmondois / Creil
- La ligne J : entre Gare St Lazare et Ermont / Gisors / Mantes-la-Jolie
- La ligne K : entre Gare du Nord et Crépy-en-Valois
- La ligne L : entre Gare St Lazare et Cergy / St-Nom-la Bretèche / Versailles-rive droite
- La ligne N : entre Gare Montparnasse et Rambouillet/Dreux / Mantes
- La ligne P : entre Gare de l’Est et Château-Thierry / La Ferté-Milon / Crécy-la-Chapelle / Coulommiers / Provins
- La ligne R : entre Gare de Lyon et Montargis/ Montereau
- La ligne U : entre La Défense et La Verrière
- La ligne T4 : Bondy-Aulnay

Article 3-2 – Les droits et obligations du STIF

Conformément à l’article 1^{er} de l’ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959, le STIF est un établissement public chargé de l’organisation des transports publics de personnes en Ile de France.

En vertu des missions d’autorité organisatrice qui lui incombent, le STIF a notamment la responsabilité de :

- définir l’offre de transport et le niveau de qualité de service ;
- en assurer l’équilibre financier ;
- en contrôler l’exécution ;
- impulser et coordonner la modernisation du système de transports collectifs ;

¹ Ce réseau a été décrit dans l’audit Egisrail-Finance consult réalisé en 2007 sous pilotage de RFF et du STIF.

² Les services effectués par des TER dans le cadre de relations associant le STIF à d’autres régions et à Transilien ne sont pas concernés par cette convention.

³ Trains sans voyageurs circulant pour raison de service.

- définir, assurer ou faire assurer l'information multimodale.

Le STIF acquitte le coût intégral des péages facturés par RFF à la SNCF et correspondant à la réalisation du service de référence dont il confie l'exécution à la SNCF-Transilien selon les modalités prévues par le contrat 2008-2011 liant les deux établissements.

Article 3-3 – Les droits et obligations de RFF

RFF, établissement public industriel et commercial institué par la loi n° 97-135 du 13 février 1997, a pour objet l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur de l'infrastructure du réseau ferré national qu'il réalise conformément aux principes de service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France. Dans cette perspective, ainsi que dans le cadre précisé par les directives 91/440/CE et 2001/14/CE modifiées et le décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 modifié, les principales missions de RFF sur le réseau ferré national sont :

- d'exercer la maîtrise d'ouvrage des opérations d'investissement, soit directement, soit en confiant un mandat à un tiers ;
- de définir les objectifs et les principes de la gestion du trafic et des circulations ainsi que du fonctionnement et de l'entretien des installations techniques et de sécurité. La mise en œuvre en est confiée à la SNCF, que RFF rémunère à cet effet ;
- de répartir sans discrimination entre différentes entités habilitées à formuler des demandes - *entreprises ferroviaires, opérateurs de transport combiné, personnes et collectivités publiques, dont le STIF, organisant un service public de transports de voyageurs, ...* - des capacités d'infrastructures pour des trafics de voyageurs ou de fret. RFF peut proposer des sillons différents de ceux qui sont demandés lorsque certaines demandes sont incompatibles entre elles au regard des possibilités et des performances de l'infrastructure.

Article 3-4 – Les dispositions relatives à l'organisation de RFF et de ses rapports avec la SNCF au regard des obligations de la convention

Conformément à la loi du 13 février 1997 modifiée portant création de l'établissement public Réseau Ferré de France, la SNCF assure pour le compte de RFF des missions relatives à la gestion du réseau ferré national.

Le décret n° 97-444 du 5 mai 1997, pris en application de la loi n° 97-135 du 13 février 1997, précise que la SNCF assure « *la gestion opérationnelle [des] circulations, et les mesures propres à assurer leur fluidité, leur régularité et leur acheminement en toute sécurité, ainsi que la mise en œuvre des dispositions nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale en cas de perturbation de la circulation, la gestion des systèmes de régulation et de sécurité, la surveillance, l'entretien régulier, les réparations, dépannages et mesures nécessaires au fonctionnement du réseau et à la sécurité de l'ensemble des plates-formes, ouvrages d'art, voies, quais, réseaux, installations techniques et bâtiments s'y rattachant* ». Ces missions sont assurées dans le cadre des objectifs et principes de gestion du réseau ferré national définis par RFF.

Les relations entre RFF et la SNCF traduisant ces prescriptions réglementaires sont précisées dans les deux principales conventions suivantes :

- Une convention pluriannuelle pour la gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national et l'entretien de ce réseau, ou convention de gestion de l'infrastructure (CGI). La convention en cours couvre la période 2007-2010 ;

La CGI prévoit une rémunération forfaitaire annuelle de la SNCF pour ces missions exercées sur la base notamment de référentiels, de l'horaire d'ouverture des lignes, gares et postes et de listes d'opérations de grand entretien (OGE) définis ou approuvés par RFF.

Le renouvellement de la convention au-delà de 2010 intégrera les orientations du contrat de performance relatives à l'évaluation des besoins de différents sous-réseaux, dans une perspective de régionalisation de ces sous-réseaux. Il devra également prendre en compte les conséquences des dispositions en projet relatives à la création au sein de la SNCF d'une direction indépendante chargée des circulations.

- Une convention pour la gestion des quais, grandes halles voyageurs et ouvrages annexes, ou convention pour la gestion des quais (CGQ). La convention est en cours de renouvellement.

La présente convention passée entre le STIF et RFF ne modifie pas le cadre de relations entre RFF et son gestionnaire délégué. Dans le cadre rappelé ci-dessus, RFF se donne pour objectif de donner le plein effet à la présente convention, notamment en ce qui concerne l'atteinte des niveaux de régularité et d'investissements souhaités ainsi que les dispositions de *reporting* envisagées.

Article 3-5 – Les dispositions relatives à l'opérateur de transport chargé de l'activité Transilien (SNCF-Transilien)

La SNCF, établissement public industriel et commercial, a pour objet d'exploiter, selon les principes du service public, le transport ferroviaire de voyageurs sur le réseau ferré national. La branche d'activités Transilien assure pour le compte du STIF les services régionaux de transport ferroviaire de voyageurs d'Ile de France sur les infrastructures du réseau ferré national appartenant à RFF.

Dans le cadre du contrat 2008-2011 passé avec le STIF, la SNCF a pour mission, entre autres :

- d'assurer le service de référence dans les conditions prévues par le contrat en termes d'offre, de qualité de service, de tarification, de distribution de titres et de lutte contre la fraude, et informe le STIF de son exécution ;
- de participer aux systèmes intégrés en matière d'information ;
- de respecter les spécifications définies par le STIF en matière d'interopérabilité des systèmes et des réseaux, et mettre en œuvre, en collaboration avec le STIF et les autres transporteurs, les moyens adéquats pour les assurer.

Ce contrat prévoit des obligations à la charge de la SNCF en ce qui concerne la régularité des circulations avec un système d'indicateurs de suivi et avec un mécanisme d'incitation financière.

Les redevances d'infrastructure, ou péages, sont la contrepartie de la réservation et de l'utilisation de capacités d'infrastructure sur le réseau ferré national (décret du 5 mai 1997 relatif aux redevances d'utilisation du réseau ferré national). Le paiement de ces redevances, actuellement assuré par la SNCF-Transilien, confère le droit pour celle-ci d'utiliser les capacités d'infrastructure attribuées par RFF et d'y exploiter le service public régional de transport de voyageurs défini par le STIF.

Le STIF rembourse l'intégralité des redevances acquittées par la SNCF-Transilien. La réforme de la tarification qui modifie les conditions de versement des redevances, conduit le STIF à régler directement à RFF les redevances d'accès au réseau, à compter du 14 décembre 2009.

TITRE 2 – LA PERFORMANCE ET L'ADAPTATION DE L'INFRASTRUCTURE AUX OBJECTIFS DE SERVICE

Chapitre 1 – Le service apporté par l'infrastructure

Article 4 – Le service apporté par l'infrastructure

La présente convention vise à mobiliser RFF, et par suite son gestionnaire délégué, dans une démarche d'amélioration de la qualité du service rendu aux voyageurs, à travers notamment :

- la régularité des circulations, et les moyens pour y parvenir ;
- l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ;
- l'information des voyageurs ;
- la sécurité/sûreté ;
- l'aménagement des pôles multimodaux.

Le STIF et RFF partagent la volonté d'envisager à terme des modalités d'incitation à l'amélioration de la qualité de service en cohérence avec celles définies entre le STIF et la SNCF. Cette volonté commune se traduira par une répartition complète sur le périmètre respectif de RFF et de la SNCF de dispositifs d'incitation fondés sur les mêmes indicateurs.

La régularité et le fonctionnement des équipements mécaniques seront notamment évalués au travers d'indicateurs dans le cadre de la présente convention.

L'ensemble des mesures relatives à la qualité de service mentionnées dans la présente convention fait l'objet d'un tableau de bord établi par RFF et transmis trimestriellement au STIF.

Le STIF et RFF se réservent la possibilité d'effectuer un audit conjoint du processus de production de ces mesures, en vue notamment d'étudier la pertinence des indicateurs pris en compte afin notamment de préparer les futures conventions.

Article 5 – La régularité

L'amélioration de la régularité est une priorité majeure dans la mesure où elle constitue l'un des principaux éléments concourant à la satisfaction des voyageurs.

RFF, en tant que propriétaire et gestionnaire du réseau, est particulièrement concerné par la réduction des incidents liés à l'infrastructure.

Afin de prévenir et de limiter les incidents, RFF prévoit de poursuivre les études permettant d'identifier et prioriser les zones d'intervention où des politiques de maintenance renforcée, de fiabilisation et renouvellement d'équipements ou de renforcement d'équipes d'intervention sont à conduire. En

fonction des diagnostics réalisés sur les secteurs concernés, des fermetures du réseau protégeant celui-ci des intrusions sur les emprises seront notamment prévues.

Par ailleurs, la configuration du réseau, sa modernisation et son exploitation peuvent également contribuer à la diminution du nombre de trains touchés par incident et à la rapidité du rétablissement de la situation normale du trafic suite à une perturbation, y compris pour les incidents dont la cause origine n'est pas liée à l'infrastructure, par la définition de grilles d'exploitation plus robustes (y compris associées à des aménagements d'infrastructure sur le réseau ferré), au travers d'investissements spécifiques (commande centralisée du réseau, installations permanentes de contresens, ... voir article 11) et de stratégies de gestion des situations perturbées permises par l'équipement du réseau.

Article 5-1 - Etudes visant l'amélioration de l'exploitation et la diminution des conséquences des incidents

L'audit sur le réseau ferroviaire en Ile de France, mené en 2007, a souligné l'importance de l'organisation et des moyens de pilotage des circulations dans la résolution des perturbations affectant la régularité des trains. Dans un contexte de forte sollicitation du réseau avec des densités de trafic proches de la saturation aux heures de pointe, la qualité de l'exploitation devient un levier essentiel pour le bon fonctionnement du réseau.

A cette fin, RFF prévoit de lancer plusieurs démarches d'études concourant à l'amélioration de l'exploitation, précisées ci-dessous.

RFF tiendra le STIF informé de l'avancement de ces études, notamment lors des réunions des comités de suivi institués par la présente convention.

a) L'exploitation de l'infrastructure en cas d'incident

Outre le déploiement de la commande centralisée du réseau concourant à cet objectif et abordé à l'article 11, RFF prévoit de réaliser une étude sur la gestion des grands incidents.

Cette étude aura pour premier objectif de rechercher, pour les grands incidents de toute origine, les solutions permettant d'en limiter l'impact en termes de trains touchés et d'accélérer un retour rapide à une exploitation normale. Elle devrait également contribuer à mieux caractériser les types de dysfonctionnements à l'origine de ces grands incidents et conduire à définir des modes de gestion plus adaptés à ce type d'incidents et, le cas échéant, des investissements nécessaires.

Cette étude sera réalisée par RFF, Transilien étant invité à s'y associer, pour une livraison prévue dans le courant de l'année 2011.

b) La robustesse de l'exploitation et les marges capacitaires de certains secteurs

La démarche vise à adapter la méthodologie des schémas directeurs des RER à un certain nombre de secteurs de ligne nécessitant des actions améliorant la robustesse ou des aménagements capacitaires, de manière à obtenir une vision globale sur le secteur étudié, voire au-delà, de l'ensemble des questions posées et des réponses susceptibles d'y être apportées.

L'ensemble des composantes du système ferroviaire a vocation à être pris en compte (alimentation électrique, signalisation, règles d'exploitation, pratiques de conduite, etc.). L'adaptation à la marge du plan de transport peut également apporter dans certains cas des réponses satisfaisantes.

Les études seront réalisées par RFF, Transilien étant invité à s'y associer, à partir de la liste des secteurs jugés les plus problématiques mentionnés en annexe, liste qui pourra être complétée en lien avec Transilien. RFF envisage, après une étude de calage méthodologique, d'engager quatre études d'ici 2012.

c) La modernisation de l'exploitation ferroviaire en zone dense

RFF, en liaison avec Transilien, a engagé une démarche en vue de la modernisation de l'exploitation dans les zones les plus denses du réseau. Elle vise à prendre en compte le contexte et les enjeux spécifiques de la zone dense pour dégager des méthodes d'exploitation plus adaptées et plus efficaces.

A court et moyen termes, la démarche doit déboucher sur des actions d'optimisation des pratiques actuelles pour améliorer les performances de l'exploitation. Les effets des performances d'échanges quais-trains pourront également être pris en compte dans ces réflexions, là où celles-ci ont du sens.

Cette démarche vise également à développer un nouveau système d'exploitation en zone dense permettant d'augmenter le débit des lignes et la régularité. Ce système pourrait être déployé dans le cadre du projet de prolongement du RER E à l'ouest et utilisé sur les lignes identifiées comme les plus problématiques à cet égard.

d) Le respect des temps d'arrêt en gare

RFF et le STIF ont un intérêt commun à la résolution des difficultés liées aux afflux de voyageurs en pointe dans les gares du réseau ferré national principalement affectées aux trafics régionaux de voyageurs.

Le STIF incitera à l'engagement d'un diagnostic commun STIF-SNCF-RFF sur ce thème, ayant pour objectif à terme la mise en place d'une politique contractuelle visant le respect et le contrôle des temps d'arrêt en gare par SNCF Transilien, tels qu'ils seront définis dans la grille horaire.

Article 5-2 – Les indicateurs de régularité et de gestion de perturbation

a) Indicateurs de régularité

La régularité des circulations est mesurée sur 13 sous-réseaux auxquels s'ajoute la ligne T4 Aulnay-Bondy exploitée en mode tramway, dont les modalités de suivi relèvent d'un traitement spécifique en l'absence de relèvements automatiques par balises Bréhat.

Sont dénombrés :

- d'une part, pour l'ensemble des trains « toutes heures », ceux franchissant une balise Bréhat avec plus de 5 minutes de retard ; l'indicateur dénombre également les incidents à l'origine de ces retards ;
- d'autre part, pour les trains circulant à l'heure de pointe et dans le sens de la pointe, ceux arrivant avec plus de 5 minutes de retard à leur gare de destination ; l'indicateur dénombre

également les incidents à l'origine de ces retards. La mise en œuvre de cet indicateur est prévue à compter du 1^{er} janvier 2010, les mesures étant faites suivant les modalités d'un cahier des charges, annexé à cette convention et qui a fait l'objet d'un accord entre RFF, la SNCF et le STIF. RFF a commandé et finance les développements et les déploiements informatiques nécessaires.

Ces indicateurs sont décomposés par type de cause selon une grille établie conjointement entre RFF et la SNCF, selon les grandes familles de causes suivantes :

- causes internes touchant l'infrastructure
- causes externes touchant l'infrastructure
- causes internes Transilien
- causes externes touchant Transilien
- interdépendances avec les autres activités ferroviaires sur le réseau ferré national
- interdépendances avec le réseau RATP

Les informations suivantes pourront être fournies mensuellement par RFF :

- pourcentage d'irrégularité réparti par causes pour chacun des sous-réseaux
- nombre d'évènements origine réparti par causes pour chacun des sous-réseaux
- nombre de trains touchés réparti par cause pour chacun des sous-réseaux

RFF transmettra également au STIF selon une fréquence mensuelle la liste des gros incidents (incidents ayant impacté plus de 50 trains) pour chaque sous-réseau.

b) Indicateur relatif à la gestion des perturbations

En complément, RFF étudiera, suite à l'étude sur la gestion des grands incidents mentionnée en 5-1 a, les conditions de production d'un indicateur relatif aux délais d'intervention et de rétablissement du trafic en cas de perturbation et à leur analyse.

Article 5-3 Les autres dimensions de la qualité de service

a) L'accessibilité des personnes à mobilité réduite

La loi 2005-102 du 11 février 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » fixe un délai de 10 ans à compter du 11 février 2005, pour rendre les services de transport public accessibles.

Le STIF, en sa qualité d'autorité organisatrice des transports d'Ile-de-France, est en charge de réaliser le schéma directeur d'accessibilité (SDA) des services de transport franciliens.

Les orientations de ce schéma directeur ainsi que la programmation des investissements associés, ont été soumises à la délibération du conseil du STIF du 8 juillet 2009.

Une première phase de la mise en application de ce schéma directeur sera financée et interviendra sur la durée de la présente convention.

La mise en application de ce schéma directeur est effective, sous réserve d'accord sur son financement, dans le cadre de la présente convention et RFF mettra en œuvre les aménagements nécessaires à l'accessibilité selon les principes qui auront été approuvés par le STIF, RFF et les opérateurs dans le cadre du SDA.

RFF fiabilisera également la maintenance des escaliers mécaniques et ascenseurs afin d'assurer le maintien d'une accessibilité durable de l'ensemble de la chaîne des déplacements.

Comme en matière de régularité, RFF prévoit de produire mensuellement des indicateurs de disponibilité des escaliers mécaniques et des ascenseurs.

b) L'information des voyageurs

Parmi les compétences dévolues au STIF, celle relative à l'information des voyageurs occupe une place prépondérante. L'article 27-1 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 (LOTI), inséré par la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 (loi SRU), le rappelle en donnant aux autorités organisatrices une mission spécifique dans ce domaine : « mettre en place un service d'information multimodale à l'intention des usagers, en concertation avec l'Etat, les collectivités territoriales ou leurs groupements et les entreprises publiques ou privées de transport ».

Dans ce cadre, le STIF a décidé d'établir un schéma directeur de l'information voyageur (SDIV), en concertation avec l'ensemble des acteurs du transport, dont les orientations ont été approuvées par le conseil du STIF du 6 juin 2007.

Ces orientations concernent notamment l'information voyageurs en situation perturbée, lors desquelles les voyageurs prennent connaissance des informations utiles au travers de messages sonores en gare et dans les trains, informations dont sont à l'origine respectivement les centres opérationnels Transilien (COT) via les points d'information voyageurs Ile de France et les régulateurs via les agents de conduite.

Dans cette perspective, RFF examinera, en lien avec Transilien, les conditions permettant d'améliorer le fonctionnement de cette chaîne d'information et les conditions d'une meilleure estimation du temps prévisionnel de rétablissement des circulations en fonction des différents types d'incidents.

Les diagnostics nécessaires et les préconisations en résultant seront notamment réalisés à partir de l'étude sur la gestion des grands incidents mentionnée à l'article 5-1 a et pourront conduire ensuite à l'élaboration d'un programme d'actions d'amélioration partagées.

c) La sûreté/sécurité

Par politiques de sûreté/sécurité, on entend ici les politiques visant la prévention de l'accès aux voies et à certains équipements sensibles ainsi que celle des incidents de passages à niveau. Au-delà de la protection des personnes, elles ont aussi un impact d'amélioration de la régularité des circulations. L'efficacité de ces politiques passe par des investissements (en particulier le programme de clôtures en est un élément substantiel), à coordonner dans certains cas avec d'autres actions comme les interventions de la SUGE.

Le STIF associera RFF à la définition du plan d'actions de prévention arrêté entre le STIF et la SNCF, permettant à RFF d'établir son plan de prévention en cohérence avec ledit plan d'actions. Cette coopération tripartite STIF-SNCF-RFF visera, notamment, d'une part, l'identification de gares où la croissance des flux de voyageurs appelle l'élaboration de réponses spécifiques communes, d'autre part, l'explicitation de principes de surveillance et d'intervention de la SUGE - *que RFF rémunère à cet effet* - sur des secteurs ou équipements sensibles particuliers.

Les informations relatives à ces programmes seront examinées dans le cadre du comité de suivi de la qualité de service institué à l'article 23.

Article 6 – L'intermodalité dans les pôles d'échanges

Dans le cadre de la mise en œuvre du programme de réaménagement des pôles PDU, et des schémas directeurs des parcs relais (SDPR), des gares routières (SDGR) et de l'accessibilité (SDA), le STIF développe depuis 2001 une politique régionale d'amélioration de l'accès aux réseaux ferrés par l'aménagement de pôles d'échanges intermodaux.

Le développement d'une inter-modalité plus efficace pour la desserte des territoires et plus valorisante pour les services ferroviaires est mis en œuvre conjointement par les collectivités maîtres d'ouvrage des accès aux gares depuis la voirie, et par la SNCF et RFF, maîtres d'ouvrage des installations ferroviaires.

Propriétaire et gestionnaire des infrastructures en gare, RFF contribue à l'amélioration du service dans les pôles multimodaux, en mettant en œuvre les moyens nécessaires pour assurer un niveau de qualité de service satisfaisant : maintien en état de marche des équipements mécaniques (escalators et ascenseurs) et à leur réparation dans les meilleurs délais (voir article précédent) et entretien courant des espaces (talus, sous-faces des ouvrages ferroviaires...).

Propriétaire d'emprises foncières nécessaires à l'organisation d'une intermodalité efficace, RFF favorise par ailleurs l'amélioration des accès aux différentes lignes du réseau ferré francilien en prenant en compte, dès les études préliminaires menées par les collectivités, les besoins exprimés pour l'aménagement de l'intermodalité :

- il mène dans les meilleurs délais, sur saisine préalable des collectivités qui financent ces opérations et en étroite relation avec les différents utilisateurs du domaine ferroviaire, les études de libération ou de mise à disposition temporaire du foncier pour des aménagements de transport ;
- dans le cas où cela se révèle nécessaire, en cohérence avec les autres objectifs qu'il porte, il facilite l'utilisation de ses terrains pour des équipements d'intermodalité selon les modalités juridiques les plus appropriées (transfert de gestion, convention d'occupation temporaire) ;
- dans le cas où des emprises situées à proximité immédiate du pôle sont cédées aux collectivités pour une densification urbaine, il s'assure, avant cession des emprises, que le porteur du projet urbain a bien pris en compte les besoins potentiels d'aménagements liés à l'intermodalité ; il évalue avec le STIF les flux de voyageurs induits par le projet urbain, et apprécie leur impact sur le fonctionnement interne de la gare, et en particulier sur les quais ;
- dans le cas où il autorise l'occupation temporaire des emprises nécessaires à l'aménagement d'équipements d'intermodalité (parcs relais, gares routières, parcs à vélos, parvis de gares ...), il fixe

une durée d'occupation compatible avec les caractéristiques techniques et financières de l'ouvrage envisagé.

Le STIF informe régulièrement RFF des projets en cours d'aménagement ou de réorganisation d'équipements d'intermodalité (parcs relais, gares routières, pôles d'échanges...) susceptibles d'impacter la maîtrise d'ouvrage, les emprises foncières ou les flux de passagers sur les quais et les installations de RFF, et associe RFF à l'ensemble des phases d'émergence et d'avancement de ces projets.

RFF informe, en retour, le STIF des calendriers de mise à disposition ou de transfert de son foncier sur les projets de réorganisation de l'intermodalité.

Chapitre 2 – Les politiques de maintenance, de fiabilisation et de modernisation du réseau

Article 7 – Les orientations générales

Le rajeunissement du réseau par l'investissement pour en améliorer la performance et en diminuer le coût d'entretien constitue l'un des objectifs de moyen et long termes auquel l'Etat et RFF ont souscrit à travers leur contrat de performance.

L'audit du réseau en Ile de France conduit conjointement par le STIF et RFF en 2007, a permis de tirer les enseignements visant à optimiser les politiques d'entretien et de renouvellement en fonction des conditions d'utilisation du réseau, dans un contexte d'augmentation des trafics.

A partir de ces enseignements, le STIF et RFF s'entendent dans le cadre de la présente convention sur la nécessité d'orienter les politiques de maintenance, de fiabilisation et de modernisation en fonction des impératifs suivants :

- le renforcement de l'investissement de **renouvellement** du réseau pour redresser la tendance constatée de vieillissement continu avec un effort particulier entrepris sur le parc des appareils de voies ;
- la **fiabilisation** de certaines installations ou sections du réseau en vue de mieux garantir la régularité des circulations, et passant notamment par une **maintenance renforcée** adaptée à la densité et à la nature des trafics en Ile de France ;
- la **modernisation des systèmes d'exploitation et de la régulation** des circulations, notamment par l'engagement du projet global de mise en place de la commande centralisée des postes d'aiguillages et de signalisation afin de faciliter la gestion des circulations et de contribuer au retour rapide à la situation nominale, en cas de perturbation.

Au titre de la présente convention, RFF mettra en oeuvre des actions de maintenance et des programmes d'investissement dans les conditions précisées dans les articles qui suivent.

Article 8 – L'accélération des investissements de renouvellement

Les investissements de renouvellement concernent les groupes de composants et d'installations du réseau suivants :

- les voies et appareils de voies⁴ ;
- les ouvrages d'arts et les ouvrages en terre ;
- les installations fixes de traction électrique (IFTE) qui recouvrent les lignes caténares et les installations d'alimentation électrique ;
- la signalisation (SES) qui recouvre les postes d'aiguillages et de signalisation ;
- les installations de télécommunications.

L'audit de 2007 préconise la possibilité de maintenir l'âge des appareils de voies et de contenir la proportion de composants de la voie en limite de vie en deçà de son niveau actuel. Un effort accru de rénovation des appareils de voie est à prévoir en priorité.

Compte tenu de l'accélération des investissements prévue par la convention, le programme prévisionnel des investissements de renouvellement sur le réseau, exprimé en euros constants (valeur 2009) est estimé à:

	2009	2010	2011	2012	Total
Investissements de renouvellement	151	161	158	160	630

La décomposition indicative du programme prévisionnel par nature de dépenses est donnée en annexe en termes de montants annuels et d'unités d'œuvre, complétés par des listes d'opérations importantes prévues.

Par rapport à la période quadriennale précédente, ce programme prévisionnel se traduit en particulier par :

- l'augmentation moyenne des dépenses de renouvellement des voies et appareils de voie de 16 M€/an ;
- des objectifs d'accroissement des unités d'œuvre (« *GOPEQ voie* » et « *GOPEQ appareils de voie* ») détaillés à l'annexe 3-1

A noter qu'un certain nombre d'investissements de renouvellement anticipé ne sont pas pris en compte au titre de cet article mais dans le programme de fiabilisation du réseau décrit à l'article 9 ci-après.

⁴ Le renouvellement de moins d'1 km de voie (rails, traverses ou ballast) entre dans le cadre des opérations de grand entretien OGE qui relève du compte d'exploitation.

Article 9 - Les actions liées à la fiabilisation du réseau (qualité-amélioration du réseau)

Les objectifs de disponibilité du réseau et de régularité des circulations justifient de conforter ou de sécuriser les performances de certains équipements de l'infrastructure.

Ces investissements ayant un effet sur les indicateurs de régularité et de ponctualité, découlent d'études qui seront présentées et discutées avec le STIF.

Article 9-1 - Etudes de criticité - nouveau référentiel de maintenance - programme exceptionnel d'investissement de régularité

Le besoin sécurisation des performances des équipements concerne tout particulièrement des sites sensibles présentant un fort enjeu en termes de régularité⁵, sur chacun desquels des études de «criticité» ont été engagées depuis le début de l'année 2009 et seront achevées au cours de cette même année. Ces études conduisent à préconiser pour chaque site concerné des actions préventives et correctives de maintenance. Les sites concernés sont précisés sur la carte jointe en annexe.

Les préconisations correspondantes seront intégrées à un nouveau référentiel de maintenance dont la première version sera disponible au 4^{ème} trimestre 2009. Ce référentiel précisera notamment les actions de maintenance préventive à mettre en œuvre pour limiter les risques de défaillance, les dispositions particulières à prévoir en matière de renouvellement sur des installations jugées sensibles (rails, caténaires, installations de signalisation) ainsi que les critères techniques à prendre en compte pour définir lesdites dispositions en fonction des caractéristiques des installations. Les actions correspondant à ce nouveau référentiel seront mises en œuvre à partir de 2010.

Les études de criticité réalisées au premier semestre 2009 ont également conduit à définir un programme prévisionnel exceptionnel d'investissements de régularité à mettre en œuvre sur 5 ans (2010-2014), dont le montant, sur les trois premières années correspondant à la période de la présente convention (2010-2012) est estimé à 127 M€. Un calage sur la période de 5 ans (2010-2014) sera effectué au 4^{ème} trimestre de l'année 2009, lorsque sera connu l'ensemble des résultats des études de criticité. Le bilan en sera présenté au STIF et fera l'objet d'une discussion à cette échéance.

Article 9-2 - Le programme de fiabilisation des installations d'alimentation électrique

Pour répondre à la nécessaire adaptation de l'infrastructure aux évolutions des matériels de plus en plus puissants et à l'augmentation du nombre des circulations, mais également pour améliorer la gestion de l'alimentation électrique lors d'incidents, il apparaît nécessaire de fiabiliser certaines sous stations et autres installations fixes connexes telles que *feeders* ou installations de retour du courant de traction. Il est prévu à ce stade, sur la durée de la convention, de lancer une douzaine d'opérations (*hors opérations à lier à des projets en cours ou des schémas directeurs en cours de finalisation*)

Les opérations correspondantes, qu'il est prévu d'inscrire dans une convention de mandat à la SNCF, sont mentionnées en annexe. Ce programme sera présenté au STIF début 2010.

⁵ En fonction des évolutions des incidents, d'autres sites pourraient le cas échéant être ajoutés ultérieurement.

Article 9-3 - Récapitulatif des dépenses de fonctionnement et de renouvellement supplémentaires envisagées au titre du nouveau référentiel de maintenance et de la fiabilisation des installations d'alimentation électrique

	2010	2011	2012
<i>Dépenses supplémentaires de fonctionnement courant liés à la mise en œuvre du nouveau référentiel de maintenance</i>	6	6	6
<i>OGE supplémentaires liées à la mise en œuvre du nouveau référentiel de maintenance</i>	15	15	15
Dépenses totales de fonctionnement supplémentaires ⁶	21	21	21
<i>Investissement supplémentaire lié à la mise en œuvre du nouveau référentiel de maintenance</i>	22	47	58
<i>Programme de fiabilisation des installations d'alimentation électrique</i>	11	11	22
Dépenses totales d'investissement supplémentaires	33	58	80
Dépenses totales de fonctionnement et de renouvellement supplémentaires	54	79	101

(montants exprimés en euros constants valeur 2009)

⁶ A noter par ailleurs que des actions d'amélioration de la qualité de service de l'infrastructure (« OLN ») sont, depuis plusieurs années, directement commandées au GID par Transilien, et directement payées par ce dernier au GID, pour un montant annuel moyen de 8 M€. Une hypothèse de maintien de cette pratique a été retenue pour évaluer les niveaux des péages mentionnés dans la présente convention pour les années 2010 à 2012. A défaut le STIF et RFF examineraient avec Transilien les dispositions à prévoir pour que ces OLN puissent être maintenues sans modification de la charge financière nette de chacune des trois entités concernées.

Article 9-4 - Le programme « QIDF »

Le programme « amélioration de la disponibilité de l'infrastructure - Réseaux Ile de France » ou « QIDF » concerne l'étude et la réalisation de familles d'opérations d'investissements dont la finalité est d'améliorer les performances de l'infrastructure au regard de la régularité des circulations (mise en œuvre de matériel de plus grande fiabilité, mise en œuvre de redondances, réduction de la vulnérabilité des installations aux intempéries, lutte contre la malveillance, investissements de télésurveillance).

Les opérations sont retenues sur la base d'approches de criticité analysant l'occurrence du type d'incident traité et sa gravité. Le programme QIDF sera maintenu, s'ajoutant donc aux actions supplémentaires de qualité de service envisagées au titre des programmes spécifiques mentionnés aux articles 9-1 et 9-2 et récapitulées dans le tableau de l'article 9-3.

Article 9-5 - Les autres programmes d'investissements concourant à la qualité - amélioration du réseau

Les programmes concernés sont les suivants :

- les programmes « sécurité » (accès aux trains, passages à niveau, divers) ;
- le programme « sécurisation des tunnels » ;
- le programme « sûreté » ;
- les programmes « environnement » (bruit, PCB, amiante) ;
- les programmes gares (escaliers mécaniques et ascenseurs, quais et grandes halles de voyageurs, gares, PMR).

L'enveloppe globale des investissements (part RFF) est estimée à :

	2009	2010	2011	2012	Total
Autres programmes part RFF	14	14	14	14	57

(montants exprimés en euros constants valeur 2009)

A noter concernant ces programmes :

- les montants indiqués ci-dessus incluent, pour un montant estimé de 5 M€ une prévision de renouvellement de 11 escaliers mécaniques et de 12 ascenseurs.
- aux financements de RFF s'ajoutent ceux d'autres financeurs, notamment au titre des gares (mise en accessibilité PMR), des protections acoustiques et des interventions sur les passages à niveau. Concernant les gares (mise en accessibilité PMR), le montant prévisionnel des apports de ces autres financeurs sur la période 2009-2012 est estimée à 90 M€.

A noter que ne sont pas pris en compte à ce jour, compte tenu notamment de ce que leur contenu précis ou leur financement n'ont pas été arrêtés, les programmes suivants :

- les projets susceptibles d'être réalisés au titre du programme IMPAQT-gares cofinancé par le STIF et la SNCF ;
- les opérations susceptibles d'être retenues au titre du schéma directeur d'accessibilité (SDA).

Article 10 - Le cas des investissements liés à la qualité et à l'amélioration du réseau subventionnés par le STIF

Pour toute opération nouvelle ayant vocation à être subventionnée par le STIF et dont RFF assurera la maîtrise d'ouvrage, RFF met en place un pilotage des projets visant à une meilleure anticipation conjointe de ces opérations :

- il met en place les moyens nécessaires pour les études préliminaires sur son périmètre, répondant aux besoins identifiés en commun entre le STIF et RFF -ainsi que Transilien s'il y a lieu- au vu de l'analyse des résultats de régularité, et en cohérence avec les autres projets d'amélioration menés par la SNCF ;
- il donne une lisibilité pluriannuelle au STIF concernant la programmation de ces opérations, et transmet les dossiers complets de subvention au plus tard 2 mois avant la date de la séance du conseil visée ;
- le STIF s'engage à soumettre à ses instances délibérantes, pour la réalisation de ces opérations, les demandes de subventions.

Article 11 – La modernisation de l'outil d'exploitation

Article 11-1 - La mise en œuvre du programme de commande centralisée du réseau

Le projet de la commande centralisée du réseau (CCR) vise à ramener progressivement en une vingtaine de sites, organisés en 2 niveaux (salles de commande et centre national), les lieux de décision de l'exploitation du réseau ferré national, aujourd'hui au nombre de 1500 (organisés en 3 niveaux : postes d'aiguillage, centres régionaux de gestion des circulations, centre national).

RFF et le STIF considèrent que la réalisation de ce programme, dans les meilleurs délais possibles, est essentielle pour la modernisation de l'exploitation du réseau.

Le financement de cet investissement sera constitué à partir de la ressource affectée au programme de renouvellement des postes d'aiguillage et de leurs accessoires, et des gains de productivité d'exploitation induits.

A la date de signature de la convention, ce projet doit encore faire l'objet d'une approbation formelle par le conseil d'administration de RFF et par l'Etat. Les perspectives envisagées pour le déploiement en Île-de-France sont développées en annexe 5.

Afin d'accélérer le rythme de ce déploiement, RFF et le STIF conviennent d'en étudier conjointement la faisabilité et les modalités, au regard notamment de la capacité d'absorption des programmes par l'ingénierie et l'industrie, des problématiques de plages-travaux, des coûts associés et de leur effet sur l'équilibre économique du projet.

RFF mettra en œuvre une telle accélération, sous réserve de l'apport par le STIF d'un financement spécifique assurant la neutralité économique du projet pour RFF.

A cet effet RFF adressera au STIF, d'ici le 31 décembre 2009, une proposition de schéma de déploiement alternatif sur 15 ans.

Article 11-2 - Les autres investissements de modernisation

Au titre de la modernisation du réseau, d'autres investissements pourront être envisagés ayant pour finalité, l'amélioration de la robustesse de l'exploitation (installations permanentes de contre-sens par exemple). Ces investissements ont vocation à être définis dans le cadre des études de type « schéma de secteur » mentionnées à l'article 5-1 b.

Chapitre 3 – Les investissements sectoriels de capacité, les schémas des RER et les projets de développement

Article 12 - Les investissements sectoriels de capacité

En dehors des tronçons dédiés en totalité aux services Transilien, le réseau ferré national en Ile de France est utilisé en partage avec les autres trafics régionaux, nationaux et internationaux de voyageurs ainsi qu'avec le fret.

La ressource rare que constituent les sillons sur les tronçons supportant un trafic élevé rend nécessaire l'analyse de sa capacité.

Cette capacité est la résultante:

- d'une infrastructure caractérisée par :
 - des voies (nombre, profil, alimentation électrique, type de bifurcation),
 - un système d'espacement (longueur des cantons, vitesse limite).

- des caractéristiques et normes de tracé des sillons demandés :
 - des arrêts (comprenant freinage, temps de stationnement et accélération),
 - un ordonnancement des trains (notamment l'hétérogénéité des vitesses commerciales),
 - un cadencement des circulations, dans le cadre de la structuration du graphique
 - des circulations non commerciales (notamment de/vers les garages),
 - des comportements de conduite.

C'est sur ces différents leviers qu'il est possible d'agir pour augmenter le nombre de trains sur un axe tout en veillant à préserver la stabilité du graphique.

Les études de type « schéma directeur de secteur » mentionnées à l'article 5-1-b visent dans une approche globale à trouver les meilleures solutions permettant de répondre aux besoins d'amélioration

de la fluidité ou de l'accroissement capacitaire en certains endroits du réseau. Comme indiqué en 5-1-b les deux objectifs de capacité et de robustesse sont souvent à étudier conjointement, en ce qu'ils constituent deux variables duales d'optimisation du réseau⁷.

Au-delà de la recherche qui est privilégiée des différentes possibilités d'évolution en termes de pratiques d'exploitation ou d'ajustement de la grille des circulations, des investissements de capacité très ciblés seront étudiés par RFF en liaison avec le STIF et pourront être déployés à partir de 2013 après définition de leurs modalités de financement.

Article 13 - Les schémas directeurs des RER

Les grands projets de développement et d'amélioration de l'offre prévus sur les RER B, C, D et E font l'objet de démarches contractuelles spécifiques dans le cadre des contrats de projet Etat-région.

Les principales opérations en cours de réalisation ou en projet sont rappelées de la manière suivante :

- Le RER B nord + - L'objectif est de fiabiliser la régularité des circulations du RER B au nord de Paris : Paris – Aulnay – Roissy et Paris- Aulnay – Mitry. En heures de pointe, un RER B quittera la gare du Nord pour Aulnay toutes les 3 minutes, desservant ensuite alternativement les terminus de Roissy et de Mitry. Ce projet prévoit que l'exploitation du RER B se fera en utilisant 2 des 4 voies entre Paris et Aulnay, lesquelles, hors situations perturbées, lui seront dédiées. La mise en service est prévue fin 2012.
- Le RER D - L'objectif du projet est d'améliorer la régularité et l'offre sur la troisième ligne la plus fréquentée du RER (550 000 voyageurs par jour) qui connaît une hausse de fréquentation de 4 à 5% par an. Depuis sa création en 1995, l'exploitation de cette ligne très longue (160 km) est très fragile et sa régularité médiocre. La mise en service progressive des nouveaux investissements s'effectuera entre 2012 et 2014.
- Le RER C – Particulièrement longue et complexe, transportant plus de 450 000 voyageurs par jour, dans 570 trains, cette ligne doit en particulier faire l'objet du renforcement de la desserte du territoire de l'opération d'intérêt national Orly-Rungis Seine-Amont, pour lequel la desserte actuelle est peu performante. Les perspectives de mise en service sont échelonnées de 2012 jusqu'à l'échéance de réalisation du tram-train Massy-Evry.
- Le prolongement du RER E à l'ouest - Les objectifs du projet sont l'amélioration de la desserte depuis l'est francilien vers Paris, La Défense et Nanterre (+ 70 000 voyageurs/heure entre Paris et la Défense) ainsi qu'entre l'ouest francilien et la Défense (+ 20 000 voyageurs /heure).

Chapitre 4 – La relation commerciale

Article 14 – Les principes généraux

⁷ C'est à dire que l'accroissement de capacité ne doit pas se faire au prix d'une dégradation de la robustesse de d'exploitation et de la qualité de service.

En tant qu'autorité organisatrice des transports en commun de voyageurs en Ile-de-France, le STIF a notamment pour mission de définir l'offre de transport ferroviaire, dont la réalisation se traduit par l'utilisation du réseau ferré national, et en contrepartie de laquelle le STIF s'acquitte auprès de RFF de péages sur la base du principe du coût complet.

La mise en œuvre de l'offre ferroviaire de référence, définie dans le cadre du contrat liant le STIF à la SNCF, amène aujourd'hui la SNCF à réserver auprès de RFF les sillons nécessaires, conformément au décret n° 2003-194 du 7 mars 2003.

Cependant, la possibilité ouverte au STIF par ce même décret de se positionner à l'avenir comme réservataire de sillons est de nature à renforcer les relations entre les deux établissements.

Par ailleurs, jusqu'au service annuel 2009, les redevances dues à RFF en contrepartie de l'utilisation du réseau ferré national sont facturées par RFF à la SNCF. Ces péages sont ensuite facturés par la SNCF au STIF, conformément au contrat STIF-SNCF. Dès le service annuel 2010, RFF facturera directement au STIF une partie des péages dus, soit la redevance d'accès.

Conscient de l'importance attachée à l'établissement d'une relation commerciale avec ses clients, et conformément à son contrat de performance avec l'Etat, RFF veut développer de nouvelles modalités pour la vente et la production des sillons.

A ce titre, RFF met déjà en œuvre les actions suivantes :

- l'établissement des documents publics fondamentaux (« document de référence du réseau ») ;
- la mise en place d'une plate-forme d'échanges pour les utilisateurs du réseau ;
- l'organisation d'instances nationales et régionales de concertation ;
- la construction de sillons de façon plus lisible et plus compréhensible ;
- l'optimisation entre les sillons et les plages-travaux le plus en amont du processus ;
- la facturation sur la base de justifications étayées.

Au vu des évolutions précitées, RFF et le STIF partagent l'intérêt de développer une approche partenariale spécifique, selon les orientations suivantes :

- élaboration d'une véritable prospective du système ferroviaire francilien, en vue d'une meilleure adéquation aux besoins des voyageurs, et apportant une meilleure robustesse de l'exploitation ;
- formalisation du travail partenarial STIF-RFF-SNCF pour la conception de nouvelles offres, permettant au STIF d'avoir une meilleure visibilité sur le déroulement des projets et sur leurs enjeux pour la commande de sillons ;
- élargissement du dialogue préalable concernant les choix de RFF pouvant avoir une conséquence sur l'exploitation (travaux, maintenance, interception de voies), pour mieux prendre en compte les effets sur l'offre proposée aux voyageurs ;
- définition des conditions concrètes permettant au STIF de commander des sillons ;
- meilleure connaissance sur la gestion de l'exploitation du réseau en Ile-de-France, entre les différentes activités ferroviaires présentes.

Article 15 – Le processus de conception de l'offre

L'annexe 6 « Processus et conception d'une nouvelle offre » décrit les processus de conception de l'offre et de réservation de sillons (*dans le cadre actuel de réservation par la SNCF*), en précisant le rôle des différents acteurs, les calendriers associés et les modalités proposées d'association du STIF, ceci dans le

respect des règles énoncées dans le document de référence du réseau et des prérogatives et responsabilités de RFF en matière de gestion du graphique.

Il est précisé par ailleurs que :

- RFF veillera à ce que la volumétrie des plages travaux corresponde aux strictes nécessités des chantiers.
La tarification des plages-travaux permettra à terme d'assurer une meilleure autorégulation des demandes de plages travaux ; les objectifs, modalités d'application et efficacité d'un tel dispositif restent à étudier.
- RFF associera le STIF à la préparation de la définition des plages nécessaires pour la maintenance massifiée et pour le renforcement de la maintenance, l'accélération du renouvellement et la fiabilisation du réseau.
- le STIF et RFF seront attentifs aux coûts des opérations de maintenance ainsi qu'aux conséquences de la maintenance massifiée pour les voyageurs franciliens. A cet effet, RFF privilégiera la présentation de plusieurs alternatives ainsi que leurs enjeux techniques, commerciaux et financiers, afin de déterminer, après échange avec le STIF, le meilleur compromis.

Article 16 – L'évaluation des besoins de moyen terme

Afin de mieux anticiper les besoins d'infrastructure liés aux besoins de développement de l'offre de sillons sur son réseau, RFF entame une démarche d'horaire stratégique à l'horizon 2020. Un objectif de cette démarche est en particulier, à partir de l'expression des demandes à cet horizon des différents types de trafics, de préciser les investissements à prévoir sur le réseau.

RFF prévoit d'inviter le STIF à participer à cette démarche dès que les premiers éléments sur l'Île de France seront disponibles (avant fin 2009).

Le STIF associera parallèlement RFF aux réflexions de la révision du PDUIF, notamment en tant que les travaux réalisés dans ce cadre peuvent conduire à orienter l'expression des besoins en sillons et indirectement alimenter ainsi la réflexion sur les investissements que ces besoins peuvent induire.

D'une façon plus générale, RFF sera associé à l'ensemble des démarches prospectives :

- sur les matériels roulants, où RFF sera également amené à enrichir la définition des nouveaux matériels du STIF par la présentation des enjeux et conséquences sur le réseau ferré, en vue de choisir les plus pertinents ;
- sur le dimensionnement des gares, où RFF sera informé par le STIF de l'analyse des perspectives d'évolutions des nombres d'entrants et de voyageurs en correspondance dans les gares comme sur les flux et les phénomènes de pointe ; RFF sera invité à enrichir ces éléments par la présentation des enjeux et contraintes des aménagements sur son périmètre, en vue de choisir les plus pertinents.

Article 17 – Le processus de commande des sillons

Afin d'améliorer le processus de commande de sillons, RFF prévoit de :

- fournir au STIF, deux mois avant le 1er janvier de l'année de service, une estimation des recettes générées par les péages des sillons identifiés Transilien ; cette estimation, qui ne pourra être considérée comme un devis, sera extraite des calculs effectués par RFF pour l'élaboration de son EPRD et avec les règles y afférentes, en application des barèmes en vigueur ;
- développer en interne un système informatique de simulation des péages. Celui-ci pourra alors être mis à disposition du STIF, dans des conditions à préciser, pour ses propres besoins d'estimation des péages.

Le STIF souhaite par ailleurs :

- qu'un travail partenarial soit engagé, visant à clarifier les conditions concrètes permettant au STIF de pouvoir commander ses sillons, en fonction des contraintes techniques connues ;
- qu'avec l'accord de la SNCF, et dans l'attente d'une réservation directe par le STIF des sillons, pouvoir assister au processus dit du « plateau commun » évoqué dans l'annexe 6 "Processus de conception d'une nouvelle offre".

TITRE 3 – LE REGIME ECONOMIQUE ET FINANCIER

Article 18 – Les principes généraux

Le STIF et RFF poursuivent un objectif général de valorisation du transport ferroviaire de voyageurs en Île-de-France, de meilleure efficacité économique de ce service et de transparence des coûts. L'audit réalisé conjointement en 2007 a montré que les redevances acquittées par le STIF permettaient de couvrir le coût complet d'exploitation et de maintenance imputable à l'activité Transilien, et donc de participer de manière soutenable au financement des investissements de renouvellement du réseau.

Dans cette perspective, la présente convention est un outil d'accompagnement tendant à favoriser la maîtrise de la dépense, et d'incitation à la réalisation des actions et à la performance du réseau. Compte tenu des efforts financiers à consentir pour la modernisation du réseau, la préoccupation de maîtrise financière est au cœur de la relation conventionnelle entre le STIF et RFF.

RFF entend pour sa part renégocier la future convention de gestion pour progresser dans ces mêmes directions.

Dans ce cadre, les objectifs du régime financier présenté ci-après sont respectivement :

- Le financement durable de l'exploitation et du renouvellement du réseau parcouru par Transilien ;
- L'équité : l'utilisation du réseau parcouru par Transilien couvre le coût complet, ce qui permet d'assurer l'exploitation du réseau au niveau de performance requis par la présente convention et de faire contribuer de manière équitable toutes les activités au financement des investissements réalisés sur le réseau ;
- La prévisibilité des flux financiers entre RFF et le STIF avec un barème de redevances applicable au STIF stabilisé qui évolue en fonction d'une formule d'indexation conventionnelle ;

- L'incitation à investir grâce à la logique de retour sur investissement dans laquelle s'inscrit le modèle économique sous-jacent.

La tarification relative à l'utilisation du réseau ferré national est régie par le décret n°97-446 du 5 mai 1997, modifié par le décret n°2008-1204. Si les barèmes sont proposés par RFF, leur fixation relève d'une prérogative de l'Etat (a priori sous réserve de l'avis conforme du futur régulateur). La tarification de l'accès au réseau parcouru par Transilien et de son utilisation doit, sans discrimination entre les activités, couvrir les charges d'exploitation et les charges liées au capital.

Inspirée des modalités de régulation des autres entreprises gestionnaires d'infrastructures et cohérent avec le modèle économique de RFF, cette tarification au coût complet vise à lisser les effets de cycle, tout en offrant à RFF des incitations à investir grâce à une logique de retour sur investissement.

Les ressources de RFF sont les suivantes :

- les redevances facturées au titre de l'utilisation du réseau parcouru par Transilien ;
- une quote-part des concours publics versés à RFF au titre des autres activités ;
- les recettes liées aux activités annexes et toute autre ressource perçue par RFF ;
- les subventions d'investissement perçues par RFF.

Sur la période pluriannuelle de la présente convention, les redevances d'infrastructure complétées par les autres ressources doivent couvrir :

- les charges d'exploitation courantes : entretien et exploitation du réseau, charges de fonctionnement ;
- les dotations aux amortissements économiques ;
- la rémunération des actifs (nets de subvention).

Les travaux réalisés lors de l'audit sur le réseau ferré national en Île-de-France ont permis de préciser les modalités d'affectation des recettes et charges de RFF au réseau parcouru par Transilien ainsi qu'à l'activité Transilien. Sur la quasi-totalité des postes, il a été admis qu'une clé de 70 % reflétait fidèlement la part de charges du réseau parcouru par Transilien devant être affectée à l'activité Transilien en 2006, compte tenu de ce qu'était la part des circulations Transilien cette année là. Il est convenu que cette clé demeurera fixe sur la durée de la convention.

Article 19 – L'équilibre financier de la relation STIF - RFF

L'équilibre financier sous-jacent à la présente convention prend en compte l'ensemble des produits et charges supportés par RFF intégrant les marges et aléas, contreparties des risques assumés par RFF.

L'équilibre financier de la relation STIF – RFF est retracé chaque année dans :

- un compte d'exploitation, regroupant l'ensemble des charges et ressources prévisionnelles de RFF sur le réseau parcouru par Transilien et sa déclinaison pour l'activité Transilien
- un compte d'investissement.

a) concernant le compte d'exploitation

L'économie du compte d'exploitation est caractérisée par les éléments suivants :

1. en valeur actualisée sur la durée de la convention, les redevances versées par l'activité Transilien, complétées des autres produits, couvrent la part du coût complet du réseau affectée à cette activité, en permettant de dégager une marge qui contribue au financement des investissements ;
2. les redevances versées par l'activité Transilien sont destinées exclusivement à financer l'activité de RFF (exploitation et investissement) sur le réseau parcouru par Transilien. Ces redevances contribuent de manière soutenable au financement des investissements prévus par la présente convention ;
3. le STIF s'engage à réserver un nombre de sillons-kilomètres tel qu'à barème inchangé, les redevances perçues pour l'activité Transilien soient au moins égales aux montants prévisionnels donnés dans le tableau suivant :

Activité Transilien	2009	2010	2011	2012
Redevances d'infrastructures (hors RCTE)	606,0	639,0	655,3	675,5

En M€ HT courants

4. RFF proposera à l'Etat un barème de redevances applicable à l'activité Transilien cohérent avec la présente convention ;
5. sur la durée de la convention, RFF vise à mieux maîtriser l'évolution du coût de la gestion déléguée de l'infrastructure et de ses charges de structure et à développer les autres produits issus notamment de ses recettes publicitaires.

b) concernant le compte d'investissement

Sur la durée de la convention, RFF prévoit d'exécuter le programme quadriennal d'investissements dont la synthèse est la suivante :

Réseau parcouru par Transilien	2009	2010	2011	2012
Investissements de renouvellement	150,5	165,9	168,1	175,5
Investissements de qualité-amélioration du réseau	28,4	61,6	88,8	116,3
Investissements de développement (hors schémas RER)	6,2	7,0	7,0	7,2
Investissements (nets de subvention)	185,2	234,5	263,9	299,0

En M€ HT courants

Les éléments précédents qui structurent l'équilibre financier de la relation STIF – RFF sont complétés par les principes et modalités de gestion des écarts décrits ci-après.

Article 20 – Clause de revoyure - principes et modalités de gestion des écarts

Si les conditions ayant prévalu à l'établissement de l'équilibre économique de la relation STIF - RFF et sous-jacentes à la présente convention étaient significativement modifiées les parties se concerteront sur les dispositions adaptées à envisager et aux conditions de leur mise en œuvre, sur la durée résiduelle de la convention ou au-delà.

Dans tous les cas, les deux parties conviennent d'échanger à mi-convention sur l'évolution des données par rapport à l'équilibre initialement prévu.

RFF et le STIF s'accordent sur les principes suivants de gestion des écarts par rapport aux prévisions sous-tendant l'équilibre économique de la relation STIF – RFF :

a) Ecart sur les redevances d'infrastructure :

Pour chaque année de la convention, le montant réel constaté des redevances versées par l'activité Transilien sera comparé au montant prévisionnel des péages indiqué à l'article 19 (*pour l'année 2012, la prévision de l'article 19 sera actualisée en fonction de la formule d'indexation en annexe*).

Si le montant réel diffère du montant prévisionnel, alors le comité de suivi élabore les mesures correctrices envisageables, dont la modification du programme d'investissement prévisionnel.

b) Ecart sur les dépenses de fonctionnement et de renouvellement supplémentaires :

Pour chaque année de la convention, le montant réel constaté des charges correspondantes au nouveau référentiel de maintenance sera comparé au montant prévisionnel indiqué à l'article 9-3 de la convention. Si, toutes choses égales par ailleurs, le montant réel est différent du montant prévisionnel indexé selon la formule conventionnelle, le comité de suivi élabore les mesures correctrices envisageables. Si les montants mis en œuvre depuis le début de la convention accusent un retard par rapport aux prévisions, le comité de suivi examine les modalités de rattrapage à mettre en œuvre dès l'année suivante.

c) Ecart sur les dépenses d'investissement :

Sans préjudice des dispositions de l'article 20-a, pour chaque année de la convention, l'écart sera calculé entre les dépenses d'investissement prévisionnelles actualisées aux conditions économiques de l'exercice considéré et les dépenses d'investissement réelles constatées.

Dans le cas où les dépenses d'investissement prévues ne seraient pas atteintes sur la durée de la convention, RFF précisera, dans les 6 mois suivant la réception de l'état récapitulatif décrit à l'article 21, un programme de rattrapage qui sera mis en œuvre sans impact sur les redevances versées par l'activité Transilien, dans les trois années suivantes. Une même disposition sera mise en œuvre si, sur la durée de la convention, les unités d'œuvre afférentes aux programmes de renouvellement de la voie et des appareils de voie n'étaient pas réalisées.

Article 21 – Les modalités de facturation

A la date de signature de la présente convention, le STIF ne réserve pas directement les péages auprès de RFF. Dès lors :

- les redevances dues à RFF pour l'horaire de service 2009 sont facturées par RFF à la SNCF ;
- seule la redevance d'accès est facturée directement par RFF au STIF, à compter de l'horaire de service 2010.

Les modalités de facturation applicables sont précisées par l'arrêté du 30 décembre 1997 modifié relatif aux redevances d'utilisation du réseau ferré national. Conformément aux législations française et communautaire, les prestations offertes par RFF sont imposables au taux normal de T.V.A., soit 19,6 % à la date de signature de la présente convention.

Jusqu'à présent, les redevances d'utilisation du réseau ferré national entraînent en totalité dans le calcul des contributions versées par le STIF à la SNCF et soumises au taux réduit de TVA. La facturation directe de RFF au STIF de tout ou partie des redevances d'utilisation du réseau ferré national entraînera, pour le STIF, à droit constant, un surcoût fiscal. La neutralité fiscale recherchée par les partenaires est sous-jacente à l'équilibre financier de leur relation.

Dès lors, il est entendu entre les partenaires que le STIF ne s'engagera dans le processus de commande directe de sillons ouvert par le décret n°2008-148 du 20 février 2008, qu'à la condition expresse que ce processus et sa mise en œuvre ne se traduisent par aucun surcoût, de quelque nature que ce soit (coût net fiscal, impact de trésorerie...), pour le STIF.

Si le STIF devenait réservataire direct des sillons, les modalités de facturation seraient modifiées.

Au plus tard le 31 mars N+1, RFF adresse au STIF un rapport annuel d'activité comprenant notamment un état récapitulatif des comptes de l'exercice N, y compris d'éventuelles régularisations des exercices précédents. Cet état reprend notamment le montant total des péages facturés par RFF identifiés sous le code Transilien, détaillé selon les différentes redevances facturées par RFF, dans le respect des obligations commerciales qui s'appliquent à RFF.

TITRE 4 – LES MODALITES D'EXECUTION DU CONTRAT

Chapitre 1 – Information, suivi et contrôle

Article 22 – Le comité de suivi de la maintenance du réseau et des investissements

Les échanges d'information entre RFF et le STIF sur la politique de maintenance et d'investissement seront menés dans le cadre d'un comité de suivi pour apprécier l'avancement des programmes prévus et le respect global de l'équilibre économique et financier défini par la convention. A ce titre, ce comité assure le suivi financier de la convention. Les programmes de développement qui font l'objet d'un examen dans le cadre des instances de suivi du contrat du projet signé entre l'Etat et la région Ile de France ne sont pas directement traités dans les travaux du comité.

Ce comité de suivi est co-présidé par la directrice générale du STIF et le directeur régional de RFF en Île-de-France. Il est organisé, au moins deux fois par an, alternativement par chacune des parties.

RFF et le STIF fournissent selon le cas l'ensemble des éléments nécessaires 15 jours avant la réunion.

Le comité de suivi est un lieu d'échanges, notamment sur les points suivants :

- bilans annuel et pluriannuel des dépenses de maintenance et des programmes d'investissement réalisées au cours de l'année écoulée ; en particulier l'avancement d'opérations ciblées et des unités d'œuvre – *pour les programmes où ces notions ont du sens* - ;
- perspectives de réalisation de l'année en cours ;
- information sur l'organisation et le calendrier des travaux, les options de maintenance massifiées, les conséquences prévisibles sur la circulation des trains ;
- information sur le déploiement du programme CCR ;
- les questions posées par l'adaptation de l'infrastructure aux nouveaux matériels roulants et les programmes correspondants en cours ou projetés ;
- d'autres questions susceptibles d'avoir un impact sur la politique de maintenance et de renouvellement du réseau (*par exemple : renouvellement des conventions de gestion avec la SNCF,...*).

Article 23 – Le comité de suivi de la qualité de service

Les échanges d'information entre RFF et le STIF sur la politique de maintenance et d'investissement seront menés dans le cadre d'un comité de suivi pour apprécier l'état et l'évolution de la qualité de service offerte par l'infrastructure.

Ce comité de suivi est co-présidé par la directrice générale du STIF et par le directeur régional de RFF en Île-de-France. Il est organisé, au moins deux fois par an, alternativement par chacune des parties, et peut être regroupé avec le comité de suivi de la maintenance du réseau et des investissements.

RFF et le STIF fournissent selon le cas l'ensemble des éléments nécessaires 15 jours avant la réunion.

Le comité de suivi est un lieu d'échanges, notamment sur les points suivants :

- l'évolution de la régularité des circulations au travers du suivi des indicateurs ;
- les actions concourant à la qualité et à l'amélioration du réseau, dont la sécurité ;
- l'accessibilité des personnes à mobilité réduite ;
- l'information des voyageurs ;
- les analyses prospectives sur les évolutions des besoins de déplacements
- les perspectives d'évolution du trafic

Article 24 – Les outils de suivi mis en place

RFF prévoit de confier une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage à un prestataire qui permettra notamment de caler la forme des transmissions (tableaux, etc...) nécessaires au suivi partagé de la convention. Le STIF sera associé pour cette mission, prévue entre le 15 juillet et le 15 octobre.

RFF prévoit d'établir à chaque clôture annuelle des comptes l'état d'avancement physique et financier ainsi qu'un recalage des délais de réalisation et des prévisions de dépenses sur :

- a- les opérations d'investissement de renouvellement ;
- b - les investissements de qualité et amélioration du réseau ;
- c - les investissements de développement ;
- d - les dépenses d'entretien.

Le périmètre des opérations suivies est le réseau utilisé par les trains Transilien. Ce périmètre sera constant tout au long de la durée du contrat.

Ces informations seront établies dans un premier temps à l'aide des systèmes d'information existants qui n'ont pas été conçus pour ces besoins.

RFF prévoit de mettre en œuvre progressivement sur la durée de la convention un système d'information permettant de disposer d'une information technique et financière adaptée au suivi de l'activité du réseau parcouru par Transilien et des interventions sur ce même réseau.

Chapitre 2 – Vie de la convention et dispositions diverses

Article 25 – Vie de la convention

a) Recours à la procédure d'avenant

Les dispositions de la présente convention et ses annexes ne peuvent être modifiées que par voie d'avenant, signé par les personnes dûment habilitées à cet effet par chaque partie.

b) Révision de la convention

Le STIF et RFF peuvent demander une révision de la convention :

- soit pour prendre en compte les modifications de la législation ou de la réglementation qui entraînent des conséquences pour l'économie générale de la convention ;
- soit pour l'adapter aux orientations nouvelles motivées par des adaptations du service de transport public et sur lesquelles s'accorderaient les deux parties.

La convention serait également adaptée dans le cas où le STIF serait candidat autorisé.

c) Règlement des différends

Les différends relatifs à l'appréciation des clauses de la présente convention peuvent, en cas d'accord entre les parties, être soumis à un ou plusieurs conciliateurs (maximum 3) dont la désignation doit répondre à un principe d'équilibre.

d) Fin anticipée de la convention - Résiliation de la convention

Il peut être mis fin à la convention à tout moment après accord des deux parties.

La convention peut également être résiliée à la demande de l'une ou l'autre des parties après préavis de 6 mois et recours au conciliateur.

e) Prorogation de la convention

La convention ne peut être prorogée qu'une seule fois pour une durée d'un an. Les données nécessaires à la poursuite de l'exécution de la convention sont réactualisées d'un commun accord et donnent lieu à avenant.

f) Renouvellement de la convention

Un an avant l'expiration de la convention, le STIF et RFF engageront la préparation de la convention pluriannuelle suivante afin que celle-ci puisse être soumise avant arrivée à échéance de la présente convention à la délibération de leurs conseils d'administration.

Article 26 - Dispositions diverses

a) La communication

Les parties prévoient de conduire ensemble ou de façon concertée les actions de communication institutionnelle sur les conditions de réalisation de la présente convention.

Ils prévoient aussi de mener conjointement ou de façon concertée les actions de communication institutionnelle sur les projets de développement en Ile de France impactant sur le réseau ferroviaire utilisé par Transilien ou plus généralement sur des dispositions et interventions ayant une incidence sur le service offert aux voyageurs sur ce réseau.

b) Les comités de ligne

Afin de favoriser un dialogue de proximité entre le STIF, la SNCF, RFF, les élus locaux et les associations représentatives des usagers sur l'offre de référence et son évolution, le STIF souhaite mettre en place, sous son pilotage, des comités de ligne sur les axes ferroviaires Transilien.

En sa qualité d'autorité organisatrice, conformément aux principes définis dans la « charte de fonctionnement des comités de ligne en Ile-de-France », le STIF mettra en place des comités de ligne selon un calendrier qui sera défini semestriellement.

Il présentera lors de ces comités, la politique de développement et de coordination de l'offre, d'évolution du matériel roulant, et d'amélioration de la qualité de service sur l'axe concerné.

En sa qualité d'exploitant du réseau Transilien, la SNCF participera aux comités de ligne, en présentant notamment les résultats de ponctualité voyageurs et de régularité des trains, les mesures prises ou programmées pour améliorer le service rendu aux voyageurs.

En adéquation avec ses moyens, RFF s'efforcera de participer à ces comités de ligne, en privilégiant, en concertation avec le STIF, les participations d'information sur les travaux ayant les conséquences les plus importantes sur l'exploitation des travaux envisagés, ainsi que pour présenter les évolutions les plus significatives de la performance de l'infrastructure.

Fait à Paris, le...

Le Président de Réseau ferré de France

Hubert du Mesnil

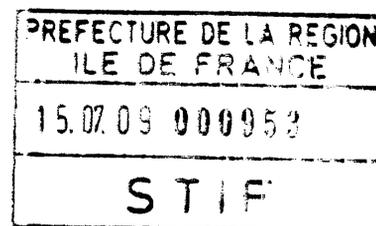
Le Président du conseil du Syndicat des transports
d'Ile de France

Jean Paul Huchon

La directrice générale du Syndicat des transports
d'Ile de France

Sophie Mougard

Syndicat des transports d'Ile-de-France



Délibération n° 2009/0573

Séance du 8 juillet 2009

**Convention de financement Francilien, AGC, Z2N
Avenant n°1**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France et, en particulier les articles 6 et 33 ;
- VU** la délibération n° 2006/0898 du Conseil du STIF approuvant la convention de financement entre le STIF et la SNCF ;
- VU** la délibération n°2008/0447 du Conseil du STIF approuvant le Protocole STIF-SNCF-RFF pour une meilleure qualité de service des transports au quotidien en Ile de France;
- VU** le rapport n° 2009/0573;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 3 juillet 2009 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : l'avenant à la convention de financement entre le STIF et la SNCF relative à l'acquisition du Francilien et des AGC et la rénovation des Z2N, est adopté.

ARTICLE 2 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON





AVENANT N°1
A LA CONVENTION DE FINANCEMENT ENTRE LE
STIF ET LA SNCF
RELATIVE A L'ACQUISITION DU FRANCILIEN, DES
AGC ET DE LA RENOVATION DES Z2N

Il a été convenu et arrêté d'un commun accord ce qui suit :

1/ Modification de la terminologie

Tous les termes « NAT » sont remplacés par « Francilien ».

2/Modification du rythme de livraison des rames du Francilien et évolution du programme

Selon les modalités des articles 7.3 et 7.8, les annexes 2 et 3 relatives aux coûts détaillés par investissement et calendrier de livraison d'une part, et au plan de financement et échéancier de règlements d'autre part, sont modifiées afin de prendre en compte la définition du programme Francilien à la date de la signature du présent avenant, l'accélération du rythme de livraison des rames du Francilien et la modification de l'échéancier de règlements qui s'en suit.

1-1 Révision du coût du programme Francilien

L'article 3.1 relatif aux définitions est modifié ainsi :

- Le terme « quatre » est remplacé par « six ».
- la définition du coût d'objectif révisé est remplacée par :

« - Le coût d'objectif révisé, correspondant au Coût d'Objectif Initial révisé conformément aux stipulations de l'article 7 : il est validé par le Comité de Suivi dans les conditions prévues à l'article 6.

- Le coût d'objectif révisé actualisé, correspondant au Coût d'Objectif révisé actualisé sur la base des taux d'actualisation définis à l'article 3.3 et du programme pluriannuel d'investissement figurant à l'annexe 2. Il est validé par le Comité de Suivi dans les conditions prévues à l'article 6.

- Le coût d'objectif révisé actualisé des Investissements, correspondant à la somme des coûts d'objectif révisés actualisés des trois programmes d'investissements. Si le coût d'objectif initial d'un des programmes n'a pas été révisé, c'est ce coût qui est repris dans le calcul du coût d'objectif révisé actualisé des Investissements. Il est validé par le Comité de Suivi dans les conditions prévues à l'article 6.».

L'article 3.5 relatif au coût d'objectif révisé est remplacé par :

«Les coûts d'objectifs initiaux pourront être révisés, le cas échéant, dans les conditions prévues à l'article 7, à l'occasion des réunions du Comité de Suivi dans les conditions prévues à l'article 6 : le montant ainsi revu constitue le Coût d'Objectif Révisé des Investissements.

Le coût d'objectif révisé pour le programme Francilien est de 1 500,1 millions € aux conditions économiques de janvier 2006, validé par le Comité de suivi du 15/06/2009.

Le coût d'objectif révisé actualisé pour le programme Francilien est de 1 754,5 millions € courants hors TVA, validé par le Comité de suivi du 15/06/2009.

Le coût d'objectif révisé actualisé pour le programme AGC est de 135,4 millions € courants hors TVA, validé par le Comité de suivi du 15/06/2009.

Le coût d'objectif révisé actualisé pour le programme rénovation confort des Z2N est de 107,1 millions € courants hors TVA, validé par le Comité de suivi du 15/06/2009.

Le coût objectif révisé actualisé des Investissements est de 1 997,0 millions € courants hors TVA, validé par le Comité de suivi du 15/06/2009.».

1-2/Modification de l'article 4- PLAN DE FINANCEMENT

L'article 4 est remplacé par :

« Le financement des programmes Francilien, AGC et rénovation confort des Z2N d'un Coût d'Objectif Révisé Actualisé de 1 997,0 M€ courants hors TVA, est assuré par le STIF et la SNCF à hauteur de 50% du Coût d'Objectif Révisé Actualisé des Investissements tel que défini à l'article 3.5, en € courants, dans la limite maximale, pour le STIF, de 998,5 M€ courants.

Ces engagements sont pris sous réserve du suivi et du contrôle par le STIF de la réalisation effective des Investissements dans les conditions prévues à l'article 6 et des stipulations de l'article 7.

La part subventionnée par le STIF comprend les 400 millions € de contribution de l'Etat pour le financement des Investissements.

La subvention du STIF constitue une subvention d'équipement non assujettie à la TVA.

Les participations de la SNCF s'inscrivent dans le cadre de l'engagement pris de consacrer 1 400 M€ au financement des investissements pour le matériel roulant Transilien sur la période 2006-2015.

Le détail du plan de financement des Investissements est décrit à l'Annexe 3.».

1-3/Modification de l'article 7.1.1- Programme Francilien

L'article 7.1 est remplacé par :

« La formule de révision pour le calcul du Coût Réel, tel que défini à l'article 3, est la formule de révision des prix du marché contractualisée avec le constructeur pour les programmes Francilien et AGC et la formule de révision des prix des marchés de fourniture pour le programme de rénovation des Z2N, et prévue en Annexe 5.

Les modifications de financement décrites à l'article 4 impliquent que toute variation du fait de l'actualisation est répartie annuellement à 50% pour chaque Partie ou, le cas échéant, selon la nouvelle clef de répartition convenue en cas de révision du Coût d'Objectif. En cas de hausse, la contribution du STIF est limitée à 998,5 Millions € ou, le cas échéant, selon la nouvelle limite convenue en cas de révision du Coût d'Objectif des Investissements.

3/Modification des modalités des demandes de versement

3-1/Modification de l'article 8.1- Modalités des demandes de versement

Les termes de l'article 8.1-modalités des demandes de versements sont remplacés par :

« La SNCF établira ses demandes de versement selon l'échéancier prévisionnel de versement figurant en Annexe 3 sous réserve du respect par la SNCF du calendrier d'investissement et de livraison.

L'échéancier de versements sera, le cas échéant, révisé chaque semestre dans le cadre du Comité de suivi en fonction des conditions effectives de réalisation des Investissements.

L'échéancier de versements est établi dans le respect des clés de financement arrêtées à l'article 4, sans préjudice de l'article 7 et en tenant compte de la dotation versée par l'AFITF au STIF dédiée au financement du matériel roulant de la SNCF.

A compter de 2009, le premier appel de fonds relatif à l'année n est transmis par la SNCF au STIF le 30 juin de l'année n. Il est égal à 50% de la part de financement du STIF prévue pour l'année n, dans l'échéancier de paiement validé par le premier comité de suivi de l'année, sans être inférieur au montant de la dotation de l'AFITF versée au STIF au titre de l'année n. Aucun justificatif de dépenses n'est demandé à la SNCF, à ce stade.

Le deuxième appel de fonds relatif à l'année n est transmis par la SNCF au STIF le 30 novembre n. Il est égal au maximum à 50% de la part de financement du STIF prévue dans l'échéancier de paiement validé par le dernier comité de suivi de l'année n, et ce au prorata de l'état des dépenses comptabilisées et justifiées fourni par la SNCF au titre de l'année n (tous justificatifs de paiement relatifs à chaque Investissement, dont les facturations internes).

Le paiement du solde des dépenses de l'année n fait l'objet d'un appel de fonds transmis par la SNCF au STIF à compter du 15 février de l'année n+1. Il correspond au solde entre :

- la part de financement du STIF sur les dépenses comptabilisées et justifiées au titre de l'année n. La part de financement du STIF au titre de cette même année n est définie dans l'échéancier de paiement validé par le dernier comité de suivi de l'année n,*
- et les deux premiers acomptes versés par le STIF au titre de l'année n. »*

L'annexe 2 relative aux coûts détaillés par investissement et au calendrier de livraison et l'annexe 3 afférente au plan de financement et échéancier de versement sont modifiées en conséquence.

2-2/Modification de l'article 8.2- Modalités de paiement

Les deux premiers alinéas de l'article 8.2 sont remplacés par :

« La SNCF devra présenter pour mise en paiement par le STIF au plus tard 20 jours avant la date de l'appel de fonds les documents nécessaires au paiement.

Les paiements dus par le STIF à la SNCF seront effectués dans un délai de 45 jours à compter de la date de réception par le STIF de la demande de versement, sous réserve que la SNCF ait fourni au STIF, dans les délais et forme prévus, l'ensemble des pièces telles que demandées. »

Fait à Paris, en deux exemplaires originaux,

Le STIF

Représenté par Sophie Mougard

En sa qualité de Directrice Générale du STIF

Date :

La SNCF

représentée par

en sa qualité de Président de la SNCF

Date :

ANNEXE 2 - COUTS DETAILLES PAR INVESTISSEMENT ET CALENDRIER DES LIVRAISONS

AGC : 24 éléments

Prévisions initiales	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	TOTAL
Calendrier de livraison		1	18		5			24
Echéancier des paiements (M€ courants)	43,0	43,0	20,0	19,0	11,0			136,0

Situation des livraisons : 18 éléments livrés en août 2008
1 élément livrable en juin, accidenté

Livraison fin mars 2009

Prévisions au 27/03/2009	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	TOTAL
Calendrier de livraison		1	17	1	5			24
Echéancier des paiements (M€ courants)	45,8	25,9	40,0	11,3	12,3			135,4

Décomposition du prix (en euros)

	Convention		juil-08		déc-08
Coûts constructeur					
Frais fixes	7 305 312	<i>non actualisables</i>	6 010 874		6 010 874
Frais variables 24 éléments	116 838 528	<i>CE 01/06</i>	114 356 401		114 451 798
Equipements fournis par la SNCF	2 423 664	<i>CE 01/06</i>	2 423 664		2 423 664
Forfait de MOE et MOA de la SNCF	2 575 000	<i>non actualisable</i>	2 575 000		2 575 000
	129 142 504		125 365 939		125 461 336

Rénovation "confort" de 635 voitures Z2N série Z20500

Prévisions initiales	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	TOTAL
Nombre de rames	1	17	22	26	28	28	15	137
Nombre de caisses	5	85	109	119	129	119	69	635
Frais fixes/Frais variables (M€ courants)	1,0	14,0	18,0	20,0	22,0	20,0	13,0	108,0

41 rames rénovées fin 2008, 45 rames rénovées fin mars 2009

Prévisions au 27/03/09	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	TOTAL
Nombre de rames	1	17	23	25	27	28	16	137
Nombre de caisses	5	85	115	118	122	119	71	635
Frais fixes/Frais variables (M€ courants)	0,9	12,4	16,0	17,9	19,3	19,3	21,4	107,1

Décomposition du prix (en M€)

	Convention		juil-08		déc-08
Frais fixes	1,025	<i>non actualisables</i>	3,115		2,947
Frais variables	101,818		99,597		99,764
<i>dont forfait de main d'œuvre, de MOE et de MOA SNCF</i>	49,000	<i>non actualisables</i>	49,022		47,597
<i>dont matières</i>	50,000	<i>CE 01/06</i>	44,701		42,944
<i>dont provisions</i>	2,818	<i>CE 01/06</i>	5,874		9,223
TOTAL	102,843		102,712		102,711

Report des économies sur les provisions

Francilien : 172 éléments

Prévisions initiales	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015			TOTAL
Calendrier de livraison des éléments longs				4	21	28	24		12	28			117
Calendrier de livraison des éléments courts							4	32	19				55
Echéancier des paiements (M€ courants)	21,4	65,9	57,4	153,2	256,0	291,1	283,4	284,2	275,7	161,8			1 850,1

Prévisions du 27/03/2009 (contrat)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015			TOTAL
Calendrier de livraison des éléments longs				4	21	28	24		12	28			117
Calendrier de livraison des éléments courts							4	32	19				55
Echéancier des paiements (M€ courants)	43,0	71,4	51,9	161,7	227,9	251,4	261,6	273,8	242,8	138,2	39,9	11,5	1 775,1

Prévisions 27/03/2009 (accélération)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	TOTAL
Calendrier de livraison des éléments longs				4	21	36	40	1	6	9			117
Calendrier de livraison des éléments courts								31	24				55
Echéancier des paiements (M€ courants)	43,0	71,4	51,9	163,8	273,4	333,4	310,1	254,8	156,7	44,6	39,9	11,5	1 754,5

	Convention		juil-08		déc-08	déc-08
					Contrat	Accélération
Coûts constructeur						
Frais fixes	144 379 202	<i>non actualisable</i>	141 137 767		141 137 767	141 137 767
Prix des éléments de soutien	21 996 664	<i>non actualisable</i>	21 996 664		21 996 664	21 996 664
Frais variables pour la tranche ferme	1 237 030 118	<i>CE 01/06</i>	1 210 536 646		1 210 536 646	1 209 580 895
Solde Provisions						
Amendements techniques	3 327 517	<i>non actualisable</i>	2 552 931	Solde des provisions pour amendements	2 250 245	2 250 245
Amendements clientèle et design	24 740 602	<i>CE 01/06</i>	24 014 091		22 014 977	21 995 862
	1 663 759	<i>non actualisable</i>	1 535 695		1 631 344	1 631 344
	12 370 301	<i>CE 01/06</i>	10 923 444		12 105 366	12 095 809
Provision complémentaire	1 491 836	<i>CE 01/06</i>	906 400		3 208 200	3 208 200
			1 277 571		-	-
Equipements fournis par la SNCF	35 000 000	<i>CE 01/06</i>	35 000 000		35 000 000	35 000 000
Forfait de MOE et MOA SNCF	52 000 000	<i>non actualisable</i>	51 201 225		51 201 225	51 201 225
	1 534 000 000		1 501 082 434		1 501 082 434	1 500 098 011

PROJET NAT

Calendrier de livraison accéléré : +20 rames fin 2012

Fiche de prix actualisée "mars 2009"

Frais fixes du constructeur (forfaitaires)	
Frais fixes de la base	139 773 109
Moins value des équipements non retenus	- 780 191
<i>dont les poubelles</i>	- 97 053
<i>dont les porte-bagages</i>	- 467 351
<i>dont les repose-pieds</i>	- 215 787
Plus value des options retenues	2 144 849
<i>dont portes d'accès uniquement coulissantes</i>	408 269
<i>dont puits de lumière dynamique à LED trichromiques</i>	692 887
<i>dont diagrammes d'aménagements intérieurs</i>	39 184
<i>dont l'éclairage à LED sous les sièges</i>	199 261
<i>Remplacement 2 x (afficheurs à LED + PLD) par 2 x (4 écrans TFT)</i>	805 248
	-
Total sans amendements (prix ferme non actualisable) ⁽¹⁾	141 137 767

Prix des éléments de soutien (forfaitaires)	
Formation à la maintenance et à la conduite	442 900
Pièces de rechange	18 468 661
Outillages (EMM)	1 308 482
Outillages spécifiques (EIMM)	1 776 621
Total (prix ferme non actualisable) ⁽²⁾	21 996 664

Prix unitaire des éléments automoteurs (CE 01/06)		
	Elément long	Element court
Prix de la base	7 154 201	6 583 685
Moins-value des équipements non retenus	- 73 669	- 63 819
<i>dont les poubelles</i>	- 10 126	- 8 984
<i>dont les porte-bagages</i>	- 47 219	- 41 317
<i>dont les repose-pieds</i>	- 16 324	- 13 518
Plus value des options retenues	143 586	122 222
<i>dont portes d'accès uniquement coulissantes</i>	41 511	36 757
<i>dont puits de lumière dynamique à LED trichromiques</i>	44 957	39 357
<i>dont diagrammes d'aménagements intérieurs</i>	- 778	- 2 273
<i>dont l'éclairage à LED sous les sièges</i>	35 535	28 753
<i>Remplacement 2 x (afficheurs à LED + PLD) par 2 x (4 écrans TFT)</i>	22 361	19 628
	-	-
Prix unitaires sans amendements aux CE 01/06	7 224 118	6 642 088
Prix pour la tranche ferme (CE 01/06)		
	Elément long	Element court
Nombre d'éléments (dont 63 long livrés à un rythme de 40 par an)	117	55
sans amendements	844 266 055	365 314 840
Total (CE 01/06) sans amendements ⁽³⁾	1 209 580 895	

Amendements actés	
Techniques	3 208 200
fixes (non révisables)	1 012 444
variables (CE 01/06)	2 195 756
Clientèles	-
fixes (non révisables)	-
variables (CE 01/06)	-
TOTAL amendements fixes (prix ferme non actualisable) ⁽⁸⁾	1 012 444
TOTAL amendements (CE 01/06) ⁽⁹⁾	2 195 756

Provisions pour amendements	initiales	Solde
Techniques	27 454 307	24 246 107
fixes (non révisables) : 2% de (1) et (2)	3 262 689	2 250 245
variables (CE 01/06) : 2% de (3)	24 191 618	21 995 862
Clientèles	13 727 153	13 727 153
fixes (non révisables) : 1% de (1) et (2)	1 631 344	1 631 344
variables (CE 01/06) : 1% de (3)	12 095 809	12 095 809
Solde des provisions (part ferme et non révisable) ⁽⁴⁾	4 894 033	3 881 589
Solde des provisions (part aux CE 01/06) ⁽⁵⁾	36 287 427	34 091 671

Equipements fournis par la SNCF (CE 01/06)	
Radio GSMR, KVB, ...	35 000 000
Total (CE 01/06) ⁽⁶⁾	35 000 000

Frais SNCF (forfaitaires)	
MOE, MOA, suivi de fabrications, simulateur de conduite, formation	51 201 225
Total (prix ferme non actualisable) ⁽⁷⁾	51 201 225

Coût total du projet	
Coûts marché forfaitaires ⁽¹⁾⁺⁽²⁾⁺⁽⁴⁾⁺⁽⁹⁾	168 028 464
Coûts marché aux CE 01/06 ⁽³⁾⁺⁽⁵⁾⁺⁽⁸⁾	1 245 868 322
Coûts hors marché forfaitaires ⁽⁷⁾	51 201 225
Coûts hors marché aux CE 01/06 ⁽⁶⁾	35 000 000
TOTAL	1 500 098 011

Annexe 3 : plan de financement et échéancier de règlement

Chiffres en millions d'euros courants	clés de financement	Total	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
EMPLOIS												
Francilien Tranche ferme		1 754,5	43,0	71,4	51,9	163,9	273,4	333,4	310,1	254,8	156,7	96,0
AGC		135,4	45,8	25,9	40,0	11,3	12,3					
Rénovation Confort Z2N		107,1	0,9	12,4	16,0	17,9	19,3	19,3	21,4			
TOTAL		1 997,0	89,7	109,7	107,9	193,1	305,0	352,6	331,4	254,8	156,7	96,0
RESSOURCES												
Financement SNCF	50,0%	998,5	89,7	49,7	-6,7	71,8	156,0	218,6	223,6	146,9	48,8	0,0
Financement STIF	50,0%	998,5	0,0	60,0	114,6	121,3	149,0	134,0	107,9	107,9	107,9	96,0
dont dotation Etat	20%	400,0	0,0	60,0	67,0	39,0	39,0	39,0	39,0	39,0	39,0	39,0
dont subvention d'investissement propre STIF	30%	598,5	0,0	0,0	47,6	82,3	110,0	95,0	68,9	68,9	68,9	57,0



Délibération n° 2009/0574

Séance du 8 juillet 2009

**LIGNE 14 DU METRO
ACQUISITION DE 4 RAMES MP05**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 07 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 07 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** les articles R 2334-10 à 2334-12 et R 4414-1 à R 4414-2 du code général des collectivités territoriales relatifs au produit des amendes ;
- VU** le contrat du 21 février 2008 conclu entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la RATP, notamment son annexe A.2. (Service de référence) ;
- VU** le dossier technique N° 595 relatif au renforcement de la ligne 14 enregistré par le STIF le 24 décembre 2008 ;
- VU** le rapport n° 2009/0574 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 3 juillet 2009 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1: d'approuver la présente convention ci-jointe en annexe et d'accorder à la RATP une subvention de 26 430 000 € (CE 06/2009).

ARTICLE 2 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON





CONVENTION DE FINANCEMENT

Pour l'acquisition de matériel roulant « MP05 » pour la ligne 14 du métro

ENTRE :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), établissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n°2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 39bis/41 rue de Châteaudun 75009 PARIS, représenté par Sophie MOUGARD en sa qualité de directrice générale dûment habilité aux fins des présentes par délibération du conseil en date du 27 mai 2009,

ci-après dénommé le "STIF",

Et,

La Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP), établissement public à caractère industriel et commercial, inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris B 775 663 438, dont le siège est situé à Paris 12^{ème}, 54 quai de la Rapée, représentée par Pierre Mongin, en sa qualité de Président Directeur Général de la RATP,

ci-après dénommée la "RATP",

D'autre part,

Le STIF et la RATP étant ci-après désignés conjointement les « **Parties** ».

SOMMAIRE

Article 1 – Objet du contrat	4
Article 2 – Champ d’application de la convention	4
Article 3 – Coût d’objectif de l’investissement	4
Article 3.1 – Définitions	4
Article 3.2 – Coût d’objectif initial	4
Article 3.3 – Coût d’objectif initial actualisé	5
Article 3.4 – Coût d’objectif révisé	5
Article 3.5 – Coût réel	5
Article 4– Plan de financement	5
Article 5 – Engagements de la RATP relatifs à l’investissement	5
Article 5.1 – Pérennité et maintien en bon état de l’investissement	5
Article 5.2 – Cession des matériels roulants et équipements relatifs à l’investissement	6
Article 6 - Mesures destinées a faciliter le suivi de l’investissement	6
Article 6.1 – Comite de suivi de l’investissement	6
Article 6.1.1 – Rôle du comite de suivi	6
Article 6.1.2 – Informations/documents à fournir au comité de suivi annuel	7
Article 6.1.3 - Approbation préalable du STIF	8
Article 6.2 – Suivi de l’investissement	8
Article 6.3 – Confidentialité	9
Article 7 – Définition et Gestion des conditions d’évolution des coûts et des délais	9
Article 7.1 – Révision des prix du marché	9
Article 7.2 – Retard dans le calendrier de mise en service	9
Article 7.3 – Pénalités pour défaut de qualité de service	Erreur ! Signet non défini.
Article 7.4 – Amendements résultant d’évolutions de la réglementation	10
Article 7.5 – Amendements dans le cadre du déroulement contractuel du marché	10
Article 7.6 – Engagement de production en période de pointe	10
Article 7.7 – Autres situations	11
Article 8 – Demandes de versement et modalités de paiement	11
Article 8.1 – Modalités des demandes de versement	11
Article 8.2 – Modalités de paiement	11
Article 8.3 – Paiement du solde final	12
Article 9 – Bilan physique et financier définitif	12
Article 10 – Durée de la convention	12
Article 11 – Propriété des biens	12
Article 12 – Communication	12
Article 13 – Différends	13
Article 14 – Annexes	13

IL EST EXPOSE PREALABLEMENT CE QUI SUIT :

□ Le STIF est l'autorité organisatrice des transports publics de voyageurs en Ile-de-France. Il assure l'adaptation et le développement continu de l'offre de transport et favorise l'accès de l'ensemble de la population aux transports publics.

Il est chargé de veiller à la cohérence des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs et d'assurer leur coordination. A cet effet, il suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes.

Le STIF est appelé à participer au financement des investissements de la SNCF et de la RATP portant sur le matériel roulant et de leurs installations fixes en Ile-de-France, qu'il s'agisse de matériels et d'installations neufs ou de rénovation.

Le STIF contribue ou peut contribuer au financement de ces investissements :

- par les financements prévus au contrat d'exploitation conclu le 21 février 2008 entre le STIF et la RATP pour la période 2008-2011, ses avenants éventuels et le cas échéant aux contrats d'exploitation ultérieurs, ces contrats couvrant l'ensemble des charges des services de transports, notamment les dotations aux amortissements et les frais financiers,
- par le versement de subventions d'investissement.

Compte tenu de l'importance de sa contribution au financement de l'investissement objet de la présente convention, le STIF :

- souhaite être assuré de l'affectation du financement à ces investissements,
- souhaite que soit soumis à son approbation préalable les programmes relatifs à ces investissements et leur évolution, sans se substituer à l'exploitant en termes de savoir-faire et de responsabilité.

□ La ligne 14 du métro a été mise en service en octobre 1998 et relie la Gare Saint-Lazare au quartier des Olympiades dans le 13^{ème} arrondissement de Paris. L'attractivité de cette ligne automatique à forte fréquence et forte capacité engendre une fréquentation supérieure de 30% aux estimations réalisées lors de l'étude de ce projet. Des mesures de renforcement de l'offre à court terme ont été proposées par la RATP au premier trimestre 2009 et adoptées au Conseil du STIF du 8 avril 2009 : par une adaptation de l'organisation de la maintenance et une accélération de la vitesse des rames, il est ainsi possible d'accroître le nombre de passages par heure en pointe. Cependant, ces mesures auront un impact limité compte tenu de la croissance du trafic sur la ligne 14. Aussi, la RATP a parallèlement proposé au STIF une action de moyen terme consistant en l'acquisition de 4 rames supplémentaires pour resserrer l'intervalle entre les rames en période de pointe et ainsi offrir la capacité adaptée au niveau de trafic prévisionnel de la ligne 14, sans attendre l'acquisition de matériel lié au projet de prolongement à la Mairie de Saint-Ouen.

□ Le matériel MP05 fait l'objet d'un marché attribué par la RATP, portant sur 59 rames dont 49 en tranche ferme dans le cadre du projet de modernisation et d'automatisation de la ligne 1 du métro. Les 4 rames destinées à la ligne 14 font partie d'une levée d'option sur les 10 rames résiduelles.

□ Le Conseil du STIF du 27 mai 2009 a approuvé le principe d'une participation au financement de l'acquisition de matériel supplémentaire pour accroître la capacité de transport de la ligne 14.

IL A ETE CONVENU ET ARRETE D'UN COMMUN ACCORD CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 – OBJET DU CONTRAT

La présente convention de financement définit les modalités de financement de l'investissement énumérés à l'article 2 ci-dessous, à réaliser par la RATP.

Les conséquences de cette convention seront prises en compte dans le contrat d'exploitation avec la RATP pour les années 2008-2011, et les suivants.

ARTICLE 2 – CHAMP D'APPLICATION DE LA CONVENTION

L'investissement entrant dans le champ d'application de la présente convention de financement porte sur l'acquisition de 4 rames de métro « MP05 » à roulement pneumatique, formées de 6 voitures, dont le descriptif technique figure en Annexe 1, ainsi que les adaptations fonctionnelles nécessaires à leur circulation sur la ligne 14 du Métro.

Ces 4 rames s'ajouteront aux 21 rames de type MP89 mises en service en 1998 lors de la création de la ligne 14.

ARTICLE 3 – COUT D'OBJECTIF DE L'INVESTISSEMENT

Article 3.1 – Définitions

Quatre catégories de coût sont utilisées dans la présente convention :

- le "**coût d'objectif initial**" de l'investissement en euros, exprimé aux conditions économiques de juin 2008, défini à l'article 3.2 ;
- le "**coût d'objectif initial actualisé**", correspondant au coût d'objectif initial actualisé selon les modalités prévues à l'article 3.3
- le "**coût d'objectif révisé**", défini à l'article 3.4, correspondant au coût d'objectif initial actualisé révisé conformément aux stipulations de l'article 7 : il est validé par le comité de suivi dans les conditions prévues à l'article 6 ;
- le "**coût réel**", défini à l'article 3.5, correspondant au cumul en valeur courante des paiements effectués par la RATP en exécution des contrats conclus par elle pour la réalisation de l'investissement, et des éventuelles charges internes de la RATP. Il est constaté chaque année et à l'achèvement de l'investissement.

Article 3.2 – Coût d'objectif initial

Sur la base des éléments transmis par la RATP dans le Dossier de Prise en Considération d'augmentation de capacité, le coût d'objectif initial de l'investissement s'élève à 52 860 000 € aux conditions économiques de juin 2009. Il comprend :

- l'acquisition de 4 rames MP05 de 6 voitures, soit 34 368 000 € ;
- les adaptations rendues nécessaires aux systèmes d'exploitation et au pilotage automatique, les rames MP05 étant configurées initialement pour être compatibles avec les équipements retenus dans le cadre de l'automatisation de la ligne 1, et qui ne sont pas identiques à ceux de la ligne 14, soit 18 492 000 €.

Article 3.3 – Coût d'objectif initial actualisé

Le coût d'objectif initial actualisé correspond au coût d'objectif initial, actualisé d'après les indices et leur pondération figurant en annexe 5. L'impact de cette actualisation est plafonné à 3%.

Article 3.4 – Coût d'objectif révisé

Le Coût d'objectif initial actualisé pourra être révisé, le cas échéant, dans les conditions prévues à l'article 7, à l'occasion des réunions du comité de suivi dans les conditions prévues à l'article 6 : le montant ainsi revu constitue le coût d'objectif révisé de l'investissement.

Article 3.5 – Coût réel

Le coût réel de réalisation de l'investissement est défini comme la somme en valeur courante des paiements effectués par la RATP en exécution des contrats conclus pour la réalisation de l'investissement. Il résultera notamment de l'application de la formule de révision des prix contractualisée entre la RATP et les industriels titulaires des marchés conclus pour la réalisation de l'investissement, et des modifications techniques ou commerciales éventuellement réalisées dans les conditions prévues à l'article 7.

Pour être comparables, tous les coûts doivent être ramenés aux conditions économiques de référence de la présente convention (janvier 2009), par application des indices et pondération définitivement retenus.

ARTICLE 4– PLAN DE FINANCEMENT

Le financement de l'investissement est assuré par :

- le STIF, à hauteur de 50% du coût d'objectif initial actualisé défini à l'article 3.3.
- la RATP, à hauteur du coût réel après déduction de la subvention versée par le STIF.

La subvention versée par le STIF s'entend pour l'acquisition de 4 rames de 6 voitures, soit 24 caisses de type MP05.

Les sommes versées par les parties peuvent néanmoins varier, en application des dispositions de l'article 7.

Les subventions du STIF constituent des subventions d'équipement non assujetties à la TVA.

Le détail du plan de financement de l'investissement est décrit à l'annexe 3.

ARTICLE 5 – ENGAGEMENTS DE LA RATP RELATIFS A L'INVESTISSEMENT

Article 5.1 – Affectation de l'investissement

L'investissement est destiné à l'exploitation de la ligne 14 du Métro. L'évolution de l'affectation du matériel objet de la présente convention devra faire l'objet d'une argumentation objective de la part de la RATP dans le cadre d'un projet de service sur le réseau Métro.

Article 5.2 – Pérennité et maintien en bon état de l’investissement

La RATP s'engage à effectuer toutes diligences et prendre toutes mesures utiles et requises pour assurer la pérennité et le bon état de fonctionnement et d'entretien des équipements résultant de l'investissement, conformément à leur usage et destination, dans un souci de qualité et de sécurité pour les usagers du réseau francilien.

Article 5.3 – Cession des matériels roulants et équipements relatifs à l’investissement

En cas de cession de matériels roulants et/ou d'équipements compris dans l'investissement, la RATP s'engage à obtenir l'accord préalable écrit du STIF.

Le produit de la cession devra être reversé, pour partie au STIF au prorata du montant de sa contribution au coût réel au sens de l'article 3.5 de l'actif cédé à la date de la cession.

Un avenant à la présente convention et, s'il y a lieu, au contrat d'exploitation devra être conclu entre les parties.

ARTICLE 6 - MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI DE L'INVESTISSEMENT

Article 6.1 – Comité de suivi de l’investissement

Les parties conviennent de la mise en place d'un comité de suivi de l'investissement.

Le comité de suivi est composé de représentants du STIF et de la RATP, désignés par leur directeur respectif. Il est coprésidé par la directrice générale du STIF ou son représentant désigné et par le président de la RATP ou son représentant désigné.

Article 6.1.1 – Rôle du comité de suivi

Le comité de suivi est chargé de suivre la réalisation de l'investissement et les modalités de financement de ces investissements. Il examinera en particulier :

- le coût d'objectif, ses composantes et leur évolution, en euros courants et constants,
- les conditions de réalisation de l'investissement en cours et à réaliser par la RATP, dont le calendrier d'investissement défini en annexe 2,
- le plan de financement de l'investissement prévu à l'article 4 ,
- l'échéancier des versements et les modalités de paiement prévus à l'article 8,
- le bilan financier annuel de l'investissement, tel que prévu à l'article 6.1.2,
- toute décision qui aurait un impact significatif sur les éléments mentionnés au paragraphe précédent, ainsi que sur le confort, la régularité et la qualité du service aux usagers franciliens,
- ainsi que tout autre point relatif à l'investissement mis à l'ordre du jour par l'une ou l'autre des parties.

Le comité de suivi recommande les actions à prendre en fonction de la situation constatée.

Il se réunit au moins une fois par an, avant le 31 octobre et, en tant que de besoin, à la demande expresse et motivée de l'une ou l'autre des parties.

Le comité de suivi examine en particulier l'exécution du programme d'investissements de l'année précédente et le bilan financier annuel, se prononce sur la réalisation du

programme d'investissements de l'année en cours et le projet de programme des années suivantes.

Le comité de suivi peut approuver à l'unanimité l'anticipation du calendrier de mise en service des éléments figurant à l'annexe 2.

Article 6.1.2 – Informations/documents à fournir au comité de suivi annuel

Tous informations et documents utiles devront être transmis par la RATP au STIF, au plus tard 20 jours ouvrés avant la date de la tenue du comité de suivi, notamment ceux concernant :

- Le bilan financier annuel de l'investissement comportant notamment :
 - Les éléments suivants issus de la comptabilité de l'entreprise :
 - Le tableau de passage des immobilisations concernées par l'investissement indiquant par nature d'immobilisation, la valeur brute, le total des amortissements passés et la valeur nette comptable de l'année considérée ;
 - Le tableau de passage des provisions concernant les équipements concernés présentant le solde initial, les dotations/reprises de l'année et le solde final de l'année considérée,
 - l'inventaire comptable des biens et équipements afférents à l'investissement ;
 - Les frais financiers, les locations de matériels, la production immobilisée et les produits de cession générés par l'investissement objet de la présente convention ;
 - le coût de possession de l'investissement (coûts d'exploitation et de maintenance induits) en distinguant notamment le coût de l'énergie, de la main d'œuvre et des interventions en ligne.
 - Les éléments extra-comptables suivants :
 - pour l'investissement, une décomposition du coût d'objectif initial, actualisé, révisé et réel ;
 - les coûts de possession des investissements (coût d'exploitation et de maintenance induits)
 - le récapitulatif des dépenses comptabilisées à la date de réalisation du bilan, présentées par financeur et au global, accompagné des justificatifs de paiement y compris les facturations internes ;
 - la nature et l'estimation des dépenses prévisionnelles totales restant à payer par chaque financeur (plan de financement et échéancier de versements actualisés);
 - l'évolution des indices arrêtés selon les modalités de l'article 3.3 et des indices composant la formule de révision appliquée dans le cadre du contrat conclu par la RATP pour la réalisation de l'investissement.
- le bilan physique annuel de l'investissement :
 - le calendrier actualisé des livraisons de l'investissement prévu à l'annexe 2 ;
 - l'inventaire physique des biens et équipements afférents à l'investissement ;

- les conditions de réalisation de l'investissement.
- les éléments relatifs aux marchés : les cahiers des charges et les marchés définitifs (y compris leurs avenants le cas échéant), signés par les titulaires ;
- et, d'une manière générale, toute modification technique, financière ou autre apportée à l'investissement.

Le comité de suivi pourra demander la communication de tous autres documents ou éléments d'information qu'il jugera utile à la réalisation de sa mission.

Le STIF se réserve en tout état de cause le droit de solliciter, à tout moment, la communication de tous documents ou informations, comptables et extra-comptables relatifs à l'investissement et de faire procéder à tout audit sur le coût d'objectif, ses composantes, le coût réel et les modalités de financement de l'investissement.

Article 6.1.3 - Approbation préalable du STIF

Les parties conviennent, dans le cadre de ce comité de suivi, de soumettre à l'approbation préalable du comité de suivi:

- toute décision modifiant le contenu de l'investissement, les modalités de financement et le calendrier de livraison de l'investissement visé à l'annexe 2;
- et toute décision qui aurait un impact significatif sur les éléments mentionnés au paragraphe précédent, ainsi que sur le coût d'exploitation, le confort, la régularité et la qualité du service aux usagers franciliens.

Au vu des éléments qui lui auront été exposés et transmis par la RATP, et des débats du comité de suivi, ce dernier prendra position sur la décision envisagée et ses conséquences.

La RATP s'engage à prendre en compte l'avis rendu par le comité de suivi et à prendre toutes mesures utiles et requises pour s'y conformer. Un avenant à la présente convention et, s'il y a lieu, au contrat d'exploitation, pourra être conclu.

En toute hypothèse, la RATP, en sa qualité de propriétaire du matériel roulant, demeurera seule responsable du respect des obligations légales et réglementaires qui lui incombent en matière d'investissements, en particulier, en ce qui concerne la sécurité des biens et des personnes. La RATP ne pourra à ce titre rechercher, d'une quelconque manière que ce soit, la responsabilité du STIF, sauf faute du STIF et/ou manquement de ce dernier à une obligation légale ou réglementaire lui incombant

Article 6.2 – Suivi de l'investissement

La RATP s'engage à faire ressortir directement dans sa comptabilité propre, les écritures relatives à l'investissement.

Les parties conservent l'ensemble des pièces comptables justificatives relatives à l'investissement objets de la présente convention, pendant 10 ans à compter de l'émission des dites pièces.

Le STIF se réserve le droit de solliciter de la RATP, à tout moment et jusqu'à l'expiration de ce délai, tous informations, documents et pièces comptables justificatives relatifs à la comptabilité propre à l'investissement.

La RATP s'engage à transmettre au STIF, sous 10 jours ouvrés à compter de la date de la demande, les éléments directement extraits de sa comptabilité (générale ou analytique) sans retraitement particulier.

La RATP s'engage à transmettre au STIF, sous un mois calendaire à compter de la date de la demande, les éléments extra-comptables faisant l'objet d'un traitement particulier.

Une pénalité de 1 000 € HT par information ou document prévu ci-dessus et par jour ouvrable de retard, sera appliquée en cas de retard dans la transmission de ces informations et/ou documents. Cette pénalité ne pourra excéder un plafond de 30000 € HT.

Article 6.3 – Confidentialité

Les informations et/ou documents communiqués au STIF par la RATP dans le cadre des comités de suivi ou en tout autre occasion sont confidentielles et ne sauraient être communiqués par le STIF à des tiers . Un protocole d'accord de confidentialité est joint en annexe

ARTICLE 7 – DEFINITION ET GESTION DES CONDITIONS D'EVOLUTION DES COUTS ET DES DELAIS

Article 7.1 – Révision des prix du marché

Les modalités de financement décrites à l'article 4 impliquent que toute variation à la baisse du coût réel par rapport au coût d'objectif initial actualisé est répartie annuellement au prorata du financement de chaque partie. Si le coût réel est supérieur au coût objectif initial actualisé , la contribution du STIF reste limitée à 50% du coût d'objectif initial actualisé .

Article 7.2 – Retard dans le calendrier de mise en service

L'investissement objet de la présente convention a pour objectif de renforcer la capacité de transport sur la ligne 14 en voie de saturation. Le choix de prélever une partie de la tranche optionnelle du marché MP05 au bénéfice de la ligne 14 s'inscrit dans le but de proposer une solution pouvant être mise en œuvre rapidement.

L'annexe 2 présente le calendrier de mise en service des nouvelles rames, détaillé trimestre par trimestre. Tout écart entre le nombre cumulé de rames effectivement mises en service et le nombre cumulé prévisionnel donne lieu à application par le STIF d'une pénalité calculée sur la base de 1/1000 du coût initial actualisé d'un élément par mois pour la mise en service du premier élément.

Pour les éléments suivants, la pénalité sera calculée sur la base de 1/2000 du coût initial actualisé d'un élément par semaine de retard pour sa mise en service, sur la base du calendrier précis de mise en service des éléments au cours de l'année suivante transmis par la RATP dans le cadre du comité de suivi.

Le montant total de cette pénalité est plafonné à 10% du coût initial actualisé.

Cependant, il n'y a pas de pénalité applicable en cas de non respect du calendrier de mise en service des éléments, dû à un cas de force majeure tel que défini à l'article 7.6.

Article 7.3 – force majeure et défaillance des industriels

En cas de force majeure entraînant une augmentation du coût objectif ou en cas de défaillance du titulaire des marchés MP05 pendant plus de 6 mois, les parties conviennent que leurs contributions seront ajustées par le comité de suivi, à due concurrence de leur contribution respective, à la date du constat de l'événement.

Un avenant à la présente convention sera alors établi.

La RATP s'engage, en sa qualité de cocontractant vis-à-vis des tiers avec lesquels elle aura conclu un contrat pour la réalisation de l'investissement, notamment :

- à prendre toutes mesures utiles et requises pour remédier à la situation dans les meilleurs délais et au moindre coût, de manière à ne pas affecter les conditions de réalisation et les modalités de financement de l'investissement ;
- et à gérer tout litige, contentieux ou non, avec l'un quelconque de ses cocontractants ou tous autres tiers dans le cadre des contrats conclus pour la réalisation de l'investissement.

Article 7.4 – Amendements résultant d'évolutions de la réglementation

Les modifications apportées aux textes (notamment en droit national ou communautaire) postérieures à la date de signature de la présente convention, nécessitant un avenant à la présente convention, feront l'objet d'un examen en comité de suivi. Les parties conviennent que, dans le cas où ces modifications auraient un impact sur le coût ou délai de l'opération, leurs contributions seront ajustées à concurrence de leur contribution finale respective, à la date du constat de l'événement, à l'origine de la variation du coût objectif. Cet accord sera arrêté par le comité de suivi.

Un avenant à la présente convention sera alors établi.

Cet article ne s'applique pas au cas où les nécessaires demandes de dérogation à la réglementation en vigueur à la date de signature de la présente convention seraient rejetées. Dans ce cas, toutes les modifications seraient à la charge exclusive de la RATP.

Article 7.5 – Amendements dans le cadre du déroulement contractuel du marché

Le comité de suivi examinera la prise en charge des amendements proposés par la RATP et le STIF.

Article 7.6 – Engagement de disponibilité du matériel

La mise en service des rames 4 MP05 complète le parc de 21 rames MP89 déjà utilisées. L'objectif recherché pour renforcer la capacité de transport de la ligne est d'utiliser les 4 rames supplémentaires dans le carrousel. Les mesures d'offre adoptées par le Conseil du STIF du 27 mai 2009 permet d'engager une 19^{ème} rame en service en heure de pointe par une adaptation de la maintenance du parc.

La mise en service des rames MP05 doit donc s'accompagner d'une disponibilité optimale du parc de la ligne 14 de sorte à accomplir le service de référence, et en particulier apporter le surcroît de capacité recherché en heures de pointe.

Afin de suivre l'effet de l'investissement et des mesures d'offres précédemment rappelées, la RATP s'engage à transmettre de façon mensuelle le taux de disponibilité du matériel roulant exprimé en nombre de rames engagées en service par rapport à l'effectif disponible (soit 25 rames), sur la base de 22 rames nécessaires au service en jour ouvrable de base, afin de porter le nombre de passages par heure de pointe de 34 (service de référence 2008) à 42.

Dans l'attente de la mise en service des 4 rames supplémentaires, des mesures transitoires de gestion du parc permettent de porter le service de 34 à 36 passages par heure.

Article 7.7 – Autres situations

Les parties s'engagent à examiner en comité de suivi toute autre situation que celles décrites ci-avant aux articles 7.1 à 7.6, ainsi que ses conséquences, y compris financières.

En toute état de cause, toutes modifications du programme d'investissements, de son calendrier d'exécution ou des caractéristiques techniques des matériels proposées par une partie et avalisées par le comité de suivi seront à la charge financière de cette partie demanderesse.

ARTICLE 8 – DEMANDES DE VERSEMENT ET MODALITES DE PAIEMENT

Article 8.1 – Modalités des demandes de versement

La RATP établira semestriellement ses demandes de versement sous réserve de son respect du calendrier d'investissement et de mise en service. Ces demandes devront être transmises au STIF le 15 mai et le 31 octobre de chaque année exception faite pour le premier semestre 2009.

Les montants de l'échéancier de versements seront, le cas échéant, révisés lors de chaque comité de suivi en fonction des indices d'actualisation arrêtés selon les modalités de l'article 3.3 et des conditions effectives de réalisation de l'investissement.

Article 8.2 – Modalités de paiement

Les versements du STIF sont réalisés selon l'échéancier figurant en annexe 3.

L'acompte du premier semestre de l'année n est égal à la moitié du coût d'objectif initial actualisé pour l'année n, tel qu'acté par le comité de suivi de l'année n-1 (actualisation du plan de financement, objet de l'annexe 3) et les éventuels avenants à la convention.

Le paiement du solde de l'année n fait l'objet du second paiement de l'année. Il correspond au coût d'objectif initial actualisé de l'année n, tel qu'acté par le comité de suivi de l'année n et les éventuels avenants à la convention, déduction faite d'une part des éventuelles pénalités conformément aux articles 6 et 7, et d'autre part de l'acompte versé au premier semestre de l'année n.

Les paiements dus par le STIF à la RATP seront effectués dans un délai de 45 jours calendaires à compter de la date de réception par le STIF de la demande de versement, sous réserve que la RATP ait fournis au STIF, dans les délais et la forme prévus, l'ensemble des pièces justificatives au paiement demandées à l'article 6, des conclusions des comités de suivi et des éventuels avenants à la convention. Dans le cas contraire, ce

délais de 45 jours ne courra qu'à compter de la date de réception complète desdites pièces.

A défaut de paiement dans ce délai, les sommes dues seront augmentées d'intérêts moratoires calculés sur la période courant entre la date limite de paiement et la date effective de paiement au taux de l'intérêt légal en vigueur majoré de deux points.

Les paiements s'effectueront sur le compte ouvert de la RATP à l'agence centrale de la CALYON sous le numéro 31 489 000 10 00 1987 57 753 clé 47.

Article 8.3 – Paiement du solde final

Le solde final dû par le STIF représente 5% des sommes totales dues par le STIF. Le paiement de ce solde final par le STIF à la RATP est subordonné à :

- la réception des éléments par la RATP et l'accomplissement de toutes formalités et opérations relevant de la RATP permettant la mise en service pour les usagers, notamment en termes de respect des contraintes et d'obligations de sécurité ;
- et à la fourniture du bilan technique et financier qui justifiera l'état du solde final, selon les modalités de l'article 9.

ARTICLE 9 – BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DEFINITIF

La RATP établira sous sa responsabilité un bilan physique et financier définitif pour l'investissement qui sera examiné par le STIF au plus tard deux ans après la mise en service du dernier équipement livré.

Ce bilan présentera pour l'investissement le récapitulatif, sur la période de la convention, des informations demandées à l'article 6.1.2.

ARTICLE 10 – DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention prend effet à compter de la date de sa notification, par lettre recommandée avec accusé réception, par le STIF à la RATP. La présente convention prendra fin à la radiation de l'ensemble des éléments.

ARTICLE 11 – PROPRIETE DES BIENS

Les rames MP05 objet de la présente convention sont propriété de la RATP. Au terme de l'exploitation de la ligne 14 par la RATP, le STIF aura la faculté de racheter ou faire racheter par un tiers les éléments MP05 objet de la présente convention.

Les conditions de transfert de propriété seront traitées dans le cadre général de mise en œuvre du règlement OSP.

ARTICLE 12 – COMMUNICATION

Actions de communication :

La présente convention n'a pas pour objet de financer les opérations de communication associées au projet. Les parties s'engagent à examiner de manière concertée les opérations de communication dans le cadre d'un comité spécifique. La RATP et le STIF

s'engagent à s'informer réciproquement, de leurs projets de communication externe (presse ou autres médias). Le délai de sollicitation doit être approprié au type d'action, ainsi qu'à son contexte. Ce délai intègre le temps nécessaire à la consultation et à la réflexion des deux partenaires sur l'opportunité de l'action proposée, ainsi qu'un temps réaliste pour que les éventuelles modifications souhaitées puissent être prises en compte. Les partenaires apportent une réponse dans un délai raisonnable.

Chacune des parties s'engage à associer et mentionner l'autre partenaire dans toute communication relative aux différents points de cette convention quels que soient le type de communication (institutionnelle, relation voyageur...) et le type de supports (achat média, internet, dépliant, communiqué de presse...) par notamment la présence de son logo.

La communication interne de l'entreprise auprès de son personnel est laissée à son entière initiative.

Habillage :

Habillage et design intérieur :

La RATP associera étroitement le STIF tout au long du processus d'élaboration de la livrée intérieure.

L'habillage intérieur intégrera par ailleurs le logo du STIF. Ce dernier devra être apposé à l'intérieur des véhicules, à une taille équivalente à celui de la RATP et à un emplacement à définir.

ARTICLE 13 – DIFFERENDS

En cas de litige né de l'interprétation ou de l'exécution de la présente convention, les parties pourront mettre en œuvre, sans que ce soit un préalable obligatoire à toute contestation juridictionnelle, une procédure de conciliation selon les modalités suivantes :

- La mise en œuvre de la procédure est décidée par l'une ou l'autre partie
- Chaque partie désigne un expert dans les 10 jours qui suivent,
- Les experts remettent leurs conclusions aux parties sous 10 jours.

La consultation des experts constitue un avis qui ne s'impose pas aux parties.

ARTICLE 14 – ANNEXES

Sont annexés au présent contrat les documents à valeur contractuelle ci-après :

- Annexe 1. DESCRIPTIF TECHNIQUE DU MP05
- Annexe 2. CALENDRIER DE MISE EN SERVICE ET DECOMPOSITION DU COUT DE L'INVESTISSEMENT PAR NATURE
- Annexe 3. PLAN DE FINANCEMENT ET ECHEANCIER DE VERSEMENT SUR LA BASE DU COUT OBJECTIF INITIAL
- Annexe 4. ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS ET REPRISE DE SUBVENTIONS DES MATERIELS CONCERNES
- Annexe 5. INDEXATION DES VERSEMENTS DU STIF

- Annexe 6. PROTOCOLE D'ACCORD DE CONFIDENTIALITE
Annexe 7. DELIBERATION DU CONSEIL DU STIF DU 27 MAI 2009
Annexe 8. CHARTE D'HABILLAGE DU MATERIEL ROULANT EN ILE-DE-FRANCE

Fait à Paris, en trois exemplaires originaux,

Le STIF
représenté par Sophie Mougard
en sa qualité de Directrice Générale du STIF
Date :

La RATP
représentée par Pierre Mongin
en sa qualité de Président Directeur Général
de la RATP

Date :

Délibération n°2009/0579
Séance du 8 juillet 2009

RESEAU PAM ILE-DE-FRANCE
Services de transport spécialisé pour les personnes handicapées
en région Ile-de-France – 2^{ème} génération

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** la délibération n°7539 du 10 octobre 2002 relative à la mise en place du service d'information régional et des centres de réservation et de gestion pour les déplacements des personnes à mobilité réduite ;
- VU** la délibération n°7903 du 13 février 2004 relative à l'adaptation du cahier des charges des services de transport spécialisé de personnes à mobilité réduite ;
- VU** le rapport n°2009/0579-0580 ;
- VU** les avis de la commission de l'offre de transport du 2 juillet 2009 et de la commission économique et tarifaire du 3 juillet 2009 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : La convention type de délégation de compétence des services de transport spécialisé pour les personnes handicapées PAM, et ses annexes, est approuvée. Elle entre en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2011. A compter de cette date, il annule et remplace le cahier des charges applicable aux services de transport spécialisé en région Ile de France, approuvé par la délibération du 10 octobre 2002 et modifié par la délibération du 13 février 2004.

ARTICLE 2 : Les tarifs du service PAM joints en annexe à la présente délibération sont approuvés. Ils entrent en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2011.

ARTICLE 3 : A compter du 1^{er} janvier 2011, la participation financière du STIF à l'exploitation des services de transport spécialisé pour les personnes handicapées PAM est plafonnée à :

- 4,2 millions d'euros (valeur 2009) pour le Département de Paris,
- 1,5 millions d'euros (valeur 2009) pour chaque Département de Petite Couronne,
- 2,4 millions d'euros (valeur 2009) pour chaque Département de Grande Couronne.

La participation financière apportée par la Région Ile-de-France est plafonnée selon les mêmes modalités.

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



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

Jean-Paul HUCHON

**Convention du _____
de délégation de compétence
en matière de services PAM**

ENTRE :

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39 bis – 41 rue de Chateaudun à Paris (9ème), (n°SIRET 287 500 078 00012), représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n° _____ du _____, ci-après désigné le « STIF »,

D'une part,

- Le **DEPARTEMENT DE XXXXXXXXXXXXXXXX** représenté par le Président du Conseil Général Monsieur **XXXXXXXXXXXXXXXXXX**, en vertu de la délibération n° _____ du _____, ci-après désigné le « Département »

D'autre part,

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Île-de-France,
- VU** la délibération du conseil du STIF n° 7539 du 10 octobre 2002 relative à la mise en place de centres départementaux de réservation et de gestion des transports spécialisés pour les personnes à mobilité réduite ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n° 7903 du 13 février 2004, modifiant le cahier des charges « applicable aux services de transport spécialisé en région Île-de-France »
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2009_____ du 8 juillet 2009 relative à _____
- VU** la délibération du conseil général n°_____ du _____ ;
- VU** la délibération du conseil du STIF n° _____ du _____ portant délégation de compétences du STIF au **Département de XXXXXXXXXXXX** en matière de transports spécialisés de personnes handicapées;

APRES AVOIR RAPPELE CE QUI SUIT :

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

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

En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Île de France, le STIF peut organiser des services de transports à la demande. Par ailleurs, il a également pour mission de favoriser le transport des personnes à mobilité réduite.

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

Cette délégation de compétence s'inscrit :

- dans une volonté d'améliorer l'offre de transport et de mieux répondre aux attentes des usagers à mobilité réduite;
- dans la continuité de la délibération du 10 octobre 2002 du conseil du STIF, décidant la création de « Centres départementaux de réservation et de gestion des transports spécialisés » constituant peu à peu le « Réseau – PAM - Île-de-France » et approuvant le cahier des charges « applicable aux services de transport spécialisé en Région Île-de-France » fixant les conditions de mise en place et de fonctionnement de ces centres ;
- dans le cadre de la délibération du 8 juillet 2009 du conseil du STIF, décidant du maintien du dispositif des services PAM et de leur condition de mise en œuvre dans le cadre des secondes générations de délégations de compétence.

Dans cette optique, la présente délégation de compétences consentie par le STIF au Département de XXXXXXXXXXXX a notamment pour objectif de favoriser l'adéquation entre l'offre et la demande de transport, de renforcer la qualité de service et de permettre une gestion financière et une allocation des ressources plus proches des besoins locaux.

En outre, il est précisé que, dans la continuité de la délibération du 10 octobre 2002 et dans le cadre de la délibération du 8 juillet 2009, sont jointes à la présente convention de délégation de compétence une convention entre le STIF, la Région Île-de-France et le Département fixant le montant et les modalités de versement à ce dernier de subvention de fonctionnement annuel du service PAM sous réserve du respect du cahier des charges « applicable aux services PAM en région Ile-de-France ».

IL A ETE CONVENU DE CE QUI SUIT :

Article 1 - Objet

La présente convention a pour objet de définir les compétences déléguées, les modalités juridiques et financières relatives à la délégation de compétences accordée par le STIF au

Département de XXXXXXXXXXXX en matière de transport à la demande à destination des personnes handicapées.

Par la présente convention le STIF délègue au Département les compétences définies ci-après à l'article 4 et au règlement régional « applicable aux services PAM en région Ile de France » annexé à la présente convention.

En outre, la présente convention, d'une durée limitée, est réversible : à son terme, ou en cas de résiliation prévue à l'article 8, le STIF exercera directement l'ensemble des compétences déléguées.

Article 2 - Durée

La convention entre en vigueur à compter de sa notification par le STIF au Département.

Elle prend fin à l'expiration du contrat du service XXXXXXXXX de transport adapté aux personnes handicapées, dont elle couvre tous les effets.

Le contrat du service XXXXXXXXXXXX de transport adapté aux personnes handicapées passé par le Département de XXXXXXXXXXXXXXXX est conclu pour une durée de X ans.

Article 3 - Principes généraux

3.1 - Principe d'exclusivité

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

3.2 - Principe de coopération et de transparence

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

Le Département de XXXXXXXXXXXXXXXX informe régulièrement le STIF des conditions d'exercice des compétences déléguées, et le cas échéant des problèmes rencontrés à cette occasion. Il produit chaque année avant le 30 septembre au STIF un rapport détaillé sur l'exploitation des services tant en offre qu'en qualité de service ainsi que l'annexe V relative au suivi de l'activité de la présente convention dûment complétée.

Chaque année à l'automne les parties s'engagent à se rencontrer autour d'un « comité de suivi PAM » associant l'ensemble des collectivités partenaires du réseau PAM Ile-de-France (pour présentation de la synthèse issue de l'analyse des rapports de chaque PAM).

Article 4 - Droits et obligations des parties

4.1 - Périmètre des services faisant l'objet de la délégation de compétence

Le STIF confie au Département de XXXXXXXXXXXXXXXX la mise en place et la gestion du dispositif Départemental de services PAM, transports spécialisés et l'organisation et le fonctionnement d'un service de transport à la demande d'adresse à adresse (pouvant

également être de porte à porte) pour les personnes handicapées dans le département de XXXXXXXXXXXX conformément au règlement régional « applicable aux services PAM en région Île-de-France » annexé à la présente convention.

4.2 - Droits et obligations du STIF

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

Il est responsable de la politique tarifaire et à ce titre il fixe les tarifs usagers conformément aux annexes I et II.

Le tarif public pour l'utilisateur est fixé en fonction de zones kilométriques à vol d'oiseau :

- 6,6 € pour une course comprise entre 0 et 15 km
- 9,9 € pour une course comprise entre 15 et 30 km
- 16,5 € pour une distance comprise entre 30 et 50 km
- 33 € pour une distance au delà de 50 km.

Les montants susvisés seront revus annuellement à partir du XX/XX/XXXX selon la formule d'indexation suivante : évolution selon le tarif du ticket T.

Le STIF fixe par ailleurs des règles minimales en matière de qualité de service. Il contrôle ponctuellement les conditions d'exploitation des services.

A ce titre, il fixe les exigences applicables aux services PAM figurant dans le règlement régional « applicable aux services PAM en région Île-de-France », figurant en annexe 1 de la présente convention.

Dans le cadre de la présente convention toute modification du règlement régional annexé ayant une quelconque répercussion sur le contrat du service XXXXXXXXXXXXXXXX de transport adapté aux personnes handicapées passé par le Département XXXXXXXXXXXXXXXX devra recueillir l'avis préalable de ce dernier. En outre, le STIF s'engage à :

- verser au Département des subventions de fonctionnement annuel du service PAM, sous réserve du respect du règlement régional, dans le cadre d'une convention tripartite avec le Département et la Région Île-de-France ;
- rencontrer régulièrement le Département, au moins une fois par an pour évaluer les conditions d'application de la présente convention ainsi que les conditions d'exécution des conventions passées avec le ou les exploitants de transport ;
- étudier toute demande de modifications de la présente convention permettant notamment un meilleur exercice d'une compétence déléguée.

Par ailleurs, le STIF s'assure avec le Département du bon fonctionnement du réseau avec les autres centres départementaux et avec le service régional d'information INFOMOBI.

4.3 - Droits et obligations du Département

Dans le cadre de la présente délégation de compétence, le Département exerce les compétences déléguées pour la mise en place et la gestion du service PAM, (voir art. 4.1) dans le respect du règlement régional « applicable aux services PAM en région Île-de-France » annexé.

Dans ce cadre, le Département s'engage à :

- être le maître d'ouvrage du service PAM, aussi bien pour la centrale de réservation que le service transport, dans le respect du règlement régional figurant en annexe I ;
- définir la consistance des services dans le respect des conditions du règlement régional annexé,
- désigner l'exploitant du service **XXXXXXXXXXXXX** de transport adapté aux personnes handicapées après mise en concurrence pour une durée maximale n'excédant pas celle de la délégation de compétence.
- mettre en œuvre la tarification applicable à l'utilisateur dans le respect des règles fixées dans le règlement régional annexé.
- assurer, avec le concours du STIF et de la Région Île-de-France, le financement du service PAM qui fait l'objet d'une convention tripartite annexée ;
- rendre compte au STIF, ainsi qu'à la Région, de l'évaluation des services ainsi que de l'évolution des déplacements, dans le cadre du comité de suivi PAM ;
- informer également le STIF sur les modifications apportées à la consistance des services, à la qualité du service et sur les conséquences financières de ses modifications ;
- fournir le rapport annuel visé à l'article 3.2.

Article 5 - Financement du service

5.1 - Modalités de financement du centre de réservation et de gestion

Conformément à la délibération du 8 juillet 2009, le financement du service PAM est régi par une convention tripartite entre le STIF, la Région Île-de-France et le Département fixant les montants et les modalités de versement de subventions de fonctionnement annuel.

Ladite convention de financement est annexée à la présente convention.

5.2 - Modalités de versement des subventions

Les modalités sont exposées dans la convention figurant en annexe II.

Article 6 - Communication

Les engagements des parties en matière de communication sont définis à l'article 6 de la convention de financement entre le STIF, la Région et le Département.

En outre, conformément à l'article 5 du règlement régional, le Département s'engage à créer un site Internet dans les conditions définies à l'annexe IV

Article 7 - Responsabilité des parties

Le Département exerce la compétence déléguée sous son entière responsabilité à l'exception des conséquences pouvant être générées par les décisions tarifaires non prévues lors de la délégation de compétence ou les modifications du règlement régional ayant des incidences sur le contrat du **service XXXXXXXXXXXXX de transport adapté aux personnes handicapées** passé par le Département.

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

Les parties s'informent mutuellement de toute action engagée à leur rencontre dans le cadre de l'exécution de la présente délégation.

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

Article 8 - Résiliation

8.1 - Résiliation pour faute ou manquements répétés

En cas de faute grave ou de manquement répété de l'une des parties à une ou plusieurs de leurs obligations contractuelles, l'autre partie peut décider 15 jours après mise en demeure par lettre recommandée avec accusé de réception restée sans effet, de résilier la présente convention, sans préjudice de tout dommage et intérêts dans le respect d'un préavis de 8 mois.

La défaillance de (ou des) l'exploitant(s) du service PAM, que ce soit pour la centrale de réservation ou le service de transport, ne saurait être assimilée à une faute ou un manquement. En effet, en cas de défaillance, il appartiendra au Département d'assurer la continuité du service.

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

8.2 - Résiliation amiable

Dans les autres cas, les parties peuvent décider, d'un commun accord, de procéder à la résiliation amiable de la présente convention, dans le respect d'un préavis de 8 mois

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

Article 9 - Fin de la convention

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

Article 10 - Litiges

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

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

Fait à
Le
En deux exemplaires

Pour le STIF,

Directrice Générale

Pour le Département

Président du Conseil Général

ANNEXES

- Annexe I :** Règlement régional « applicable aux services PAM en région Île-de-France »
- Annexe II :** Convention tripartite STIF – Région Île-de-France – Département de XXXXXXXXXXXXX relative au financement du dispositif départemental de centres de réservation et de gestion des transports spécialisés pour les personnes handicapées
- Annexe III :** Charte graphique du Réseau PAM applicable pour tous les supports de communication, pour l’habillage des véhicules, et le site internet.
- Annexe IV :** Conditions d’exploitation du site Internet PAMXX.info
- Annexe V :** Tableau de suivi de la réalisation de la qualité de service
- Annexe VI :** Cahier des charges des fonctionnalités requises pour un logiciel de planification et de gestion d’un service PAM.

Délibération n°2009/0579 relative au réseau PAM Ile-de-France, services de transport spécialisé pour les personnes handicapées en région Ile-de-France, 2^{ème} génération

Annexe « Tarification du réseau PAM Ile-de-France »

Pour l'année 2011, le tarif public de l'utilisateur d'un service du réseau PAM Ile-de-France est de :

- **6.60 €** pour une course « courte » **inférieure ou égale à 15 km** à vol d'oiseau entre l'origine et la destination ;
- **9.90 €** pour une course « moyenne » **supérieure à 15 km et inférieure ou égale à 30 km** à vol d'oiseau entre l'origine et la destination ;
- **16.50 €** pour une course « longue » **supérieure à 30 km et inférieure ou égale à 50 km** à vol d'oiseau entre l'origine et la destination ;
- **33 €** pour une course « très longue » **supérieure à 50 km.**

Pour les années ultérieures à 2011, les tarifs des 4 catégories de courses (courtes, moyennes, longues, très longues), seront actualisés au 1^{er} janvier sur la base de la hausse l'évolution du ticket t+ en carnet de l'année précédente.

A compter du 1^{er} janvier de l'année n+1 :

Tarif année n+1 =

(Tarif année n) X (1+ taux de hausse du ticket t+ en carnet pour l'année n)

Les Départements peuvent, à leur convenance, apporter une aide à l'utilisateur pour alléger sa part.

Délibération n°2009/0580
Séance du 8 juillet 2009

RESEAU PAM ILE-DE-FRANCE
Services de transport spécialisé pour les personnes handicapées
en région Ile-de-France
Prolongation de la convention du 22 novembre 2003 (PAM 75)

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** la délibération n°7539 du 10 octobre 2002 relative à la mise en place du service d'information régional et des centres de réservation et de gestion pour les déplacements des personnes à mobilité réduite ;
- VU** la délibération n°7903 du 13 février 2004 relative à l'adaptation du cahier des charges des services de transport spécialisé de personnes à mobilité réduite ;
- VU** la convention tripartite (STIF – Région Ile-de-France – Département de Paris) du 22 novembre 2003 pour la mise en place d'un centre de réservation et de gestion des transports spécialisés en faveur des personnes à mobilité réduite
- VU** le rapport n° 2009/0579-0580 ;
- VU** les avis de la commission de l'offre de transport du 2 juillet 2009 et de la commission économique et tarifaire du 3 juillet 2009 ;

Après en avoir délibéré,

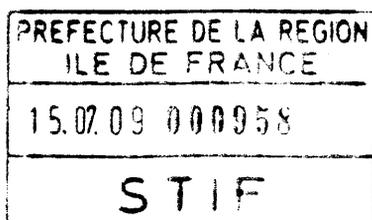
DECIDE

ARTICLE 1 : L'avenant n° 1 à la convention du 22 novembre 2003 pour la mise en place d'un centre de réservation et de gestion des transports spécialisés en faveur des personnes à mobilité réduite, joint à la présente délibération, est approuvé.

ARTICLE 2 : la directrice générale est autorisée à signer l'avenant visé à l'article 1^{er}.

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

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



Jean-Paul MICHON

AVENANT N°1 _____

(jj/mm/aaaa, à compléter une fois les exemplaires signés)

A LA CONVENTION DU 22/11/2003

**DE FINANCEMENT ENTRE LE STIF, LA REGION ET LE DEPARTEMENT DE PARIS
POUR LA MISE EN PLACE D'UN CENTRE DE RESERVATION ET DE GESTION
DES TRANSPORTS SPECIALISES EN FAVEUR DES PERSONNES HANDICAPEES**

ENTRE :

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39 bis - 41 avenue de Chateaudun à Paris (9^{ème}), (n°SIRET 287 500 078 00012), représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n° _____ du _____ ci-après désigné le « STIF »,

- La REGION ÎLE-DE-FRANCE, représentée par Monsieur Jean-Paul HUCHON, Président du Conseil régional, habilité par délibération n° _____ de la commission permanente du Conseil régional en date du _____ ci après désigné « la Région Île-de-France »,

D'une première part

- Le DEPARTEMENT DE PARIS, représenté par Monsieur Bertrand DELANOE, Maire de Paris, Président du Conseil Général _____, _____ habilité par délibération n°2008 SGCP 1 du Conseil de Paris en formation de Conseil général en date du 21 mars 2008 ci après désigné « le Département ».

D'une seconde part

PREAMBULE :

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France a approuvé le 10 octobre 2002, la mise en place, à l'initiative des Départements, de Centres départementaux de réservation et de gestion des transports spécialisés.

Cette décision, antérieure à la loi du 13 août 2004 de décentralisation repose sur le dispositif suivant :

- Le STIF assume le rôle de prescripteur et de coordinateur de l'ensemble,
 - en définissant dans le cahier des charges commun à tous les centres les « ayants droit »,
 - en fixant le niveau global de l'offre aux plans quantitatif et qualitatif,
 - en fixant les règles de tarification des services,
 - en évaluant les dispositifs départementaux,
 - en prévoyant les modalités de contrôle.
- Le STIF et la Région apportent chacun, à chaque Département volontaire, une subvention pour l'investissement initial et une subvention annuelle d'exploitation plafonnée. Le Département assure la maîtrise d'ouvrage du ou des centre(s) de réservation et de gestion des transports de son territoire. Il désigne et rémunère le prestataire, fixe le prix payé par l'utilisateur en application du cahier des charges du STIF, assure avec le concours du STIF et de la Région, le financement du dispositif.
- Le choix du ou des prestataire(s) du centre se fait après appel à concurrence.
- Une convention entre le STIF, la Région Ile de France et le Département concerné précise le rôle de chacun des acteurs, les montants financiers pour la mise en place et le fonctionnement du service et les modalités de paiement. La convention repose sur le cahier des charges fixé par le STIF (révisé en février 2004) qui précise le service attendu.

Selon ce dispositif, le Département de Paris a mis en place le 1er centre en novembre 2003 constituant ainsi le début du Réseau PAM Ile de France, dans le cadre d'une convention tripartite STIF – Région Ile-de-France – Département de Paris, en date du 22 novembre 2003, conclue pour une durée de 6 ans.

Le Département a attribué l'exploitation du service PAM 75 à la société SOMAP, filiale de la société KEOLIS, dans le cadre d'une convention de délégation de service public en date du 22 juillet 2003 avec prise d'effet au 22 novembre 2003 prenant fin le 21 novembre 2009.

En vertu du principe juridique selon lequel la loi applicable à un contrat est celle en vigueur au moment de sa conclusion, le service PAM 75 n'a pas fait l'objet d'une convention de délégation de compétence, comme l'impose dorénavant les dispositions introduites dans l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 par la loi n°2004-809 du 13 août 2004.

Par délibération n° [REDACTÉ] du 8 juillet 2009, le Conseil du STIF a approuvé le maintien au niveau des départements de l'organisation des services PAM dans le respect d'un nouveau règlement régional et dans le cadre de conventions de délégation de compétence du STIF vers les Conseils Généraux.

Dans ce nouveau cadre, le Département de Paris a sollicité une délégation de compétence en la matière pour une période de six ans à compter du 22 novembre 2010.

Afin d'assurer la continuité du service public les parties ont convenu de prolonger d'un an par le présent avenant la convention du 22 novembre 2003, afin que le Département de Paris puisse à son tour prolonger la convention de délégation de service public du 22 novembre 2009 jusqu'au 21 novembre 2010.

